

PARANÁ COUNTRY CLUB

FRANJA COMERCIAL

Diagnóstico y estrategias ilustradas
diciembre, 2022

Consultores

Mgtr. Arq. Maria Bertha Peroni

Arquitecta

M.Arch. in Urban Design

Mgtr. Arq. Carlos Agüero

Arquitecto

Mgtr. Arquitectura

Mgtr. Ing. Vanessa Sandoval

Ingeniera Civil

M.Sc. in Transportation Eng.

Mgtr. Ing. Guilherme Nakao

Ingeniero de Producción Civil

M.Sc. in Transportation Eng.

Colaboradores

Arq. Magali Ibarrola

Arq. Analia Bernal Torres



POLUCIÓN SONORA

ZONA MIXTA 1 Y 2

Niveles de Polución Permitido

Según Reglamentaciones del Consejo del Paraná Country Club y las recomendaciones específicas del Instituto Nacional de Tecnología y Normalización (INTN) y del Servicio Nacional de Saneamiento Ambiental (SENASA). Incluida la Ley 1100 de Prevención de la Polución Sonora que establece los decibeles en áreas mixtas de la siguiente forma:

Ámbito	Noche	Día	Día (Pico ocasional)
Ámbito	20:00hs a 07:00hs	07:00hs a 20:00hs	07:00 a 12:00- 14:00 a 19:00
Medidos en decibeles "A" – Db (a) 20-40			
Áreas mixtas, zonas de transición de centro urbano, de programas específicos, zonas de servicios y edificios públicos	55	70	85

Los picos ocasionales se refieren a los ruidos y sonidos discontinuos que sobrepasen los niveles permitidos del ámbito correspondiente y que se producen ocasionalmente en el día, considerándose como máximo veinte picos por hora.

Se permitirá este nivel de ruido y sonido solamente en el siguiente horario: de 7:00 a 12:00 y de 14:00 a 19:00.

USOS

ZONA MIXTA 1 Y 2

Usos Permitidos

Viviendas Unifamiliares

Viviendas Multifamiliares (VM): Viviendas tipo

Dúplex, Bloques Residenciales

Comercios y Servicios de Pequeña Escala (CS1)

Usos condicionados y condiciones de uso:

Comercios y Servicios de Mediana y Gran Escala (CS2) (CS3)

Equipamientos Comunitarios e Institucionales de Mediana y Gran Escala (EQ2) (EQ3)

Usos no permitidos:

Todos los demás.

Algunos de ellos: salas de juegos, moteles, lavaderos de autos, estaciones de servicio, actividades industriales, actividades industriales relacionadas a la cryptomoneda

Superficie Mínima de Viviendas y Departamentos

Viviendas (Unifamiliares) // 250 m2

Departamentos (Multifamiliares) // 100 m2 (área para cada unidad de dpto)

La superficie mínima no incluye áreas comunes del edificio, amenities ni áreas para estacionamientos.

Los espacios diseñados y aprobados para uso de oficinas o comercios no pueden considerarse para uso habitacional.

Superficie Mínima de Salones Comerciales y Oficinas

Salones Comerciales en Planta Baja // 60 m2 (por salón)

Edificios Corporativos // 60 m2 (por unidad)

Estacionamientos

En todos los casos, los estacionamientos deberán estar ubicados dentro de los predios, a partir de la línea de edificación permitida, cumpliendo con los requerimientos de estacionamiento relacionados al uso.

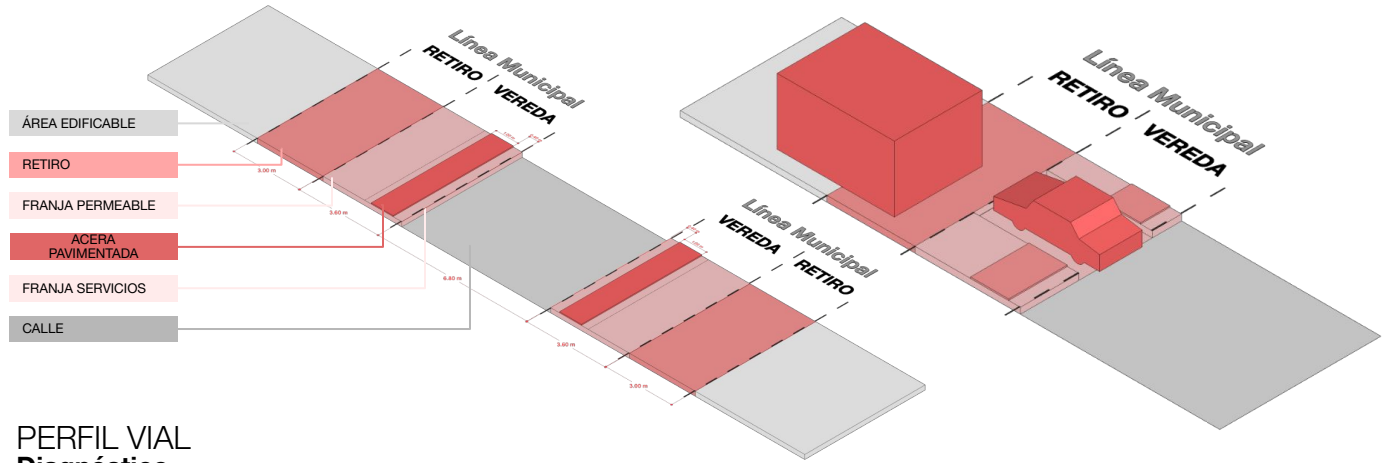
VEREDAS

Omisión de la franja de infraestructura de servicios

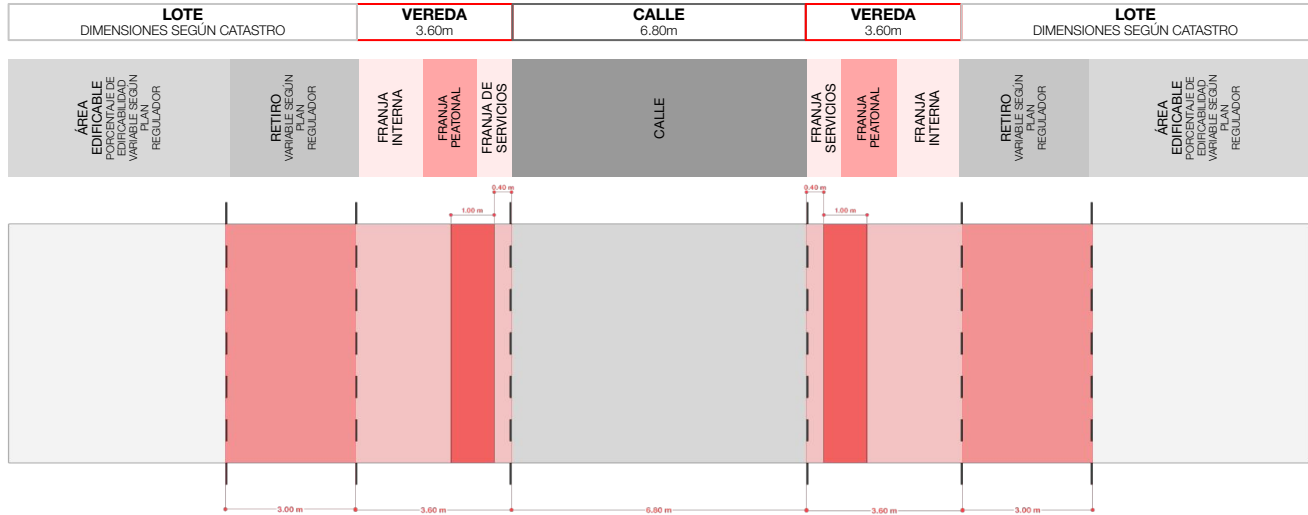
Ancho pavimentado reducido para movilidad peatonal

Ocupación de veredas como estacionamientos privados

Incumplimiento del retiro, invadiendo la franja peatonal segura



PERFIL VIAL Diagnóstico



VEREDAS

ZONA MIXTA 1 Y 2

Accesibilidad al Viario Público

Reducir el número de barreras físicas que inciden en los desplazamientos de las personas.

Esto se da por medio de tres criterios:

- ancho de las aceras,
- pendientes
- eliminación de cualquier elemento físico que obstruya la continuidad del tramo en las aceras.

Establecer las partes que forman parte de la vereda o acera.

Franja de Circulación Peatonal Segura

Espacio en la vereda totalmente pavimentado destinado exclusivamente a la circulación de peatones. Este debe estar libre de obstáculos para garantizar un desplazamiento seguro.

Franja de Servicios

Espacio en la vereda próximo a la calle destinado a la ubicación de los servicios de infraestructura, informaciones y mobiliario urbano tales como: columnas de ande, postes de iluminación, rampas, señaléticas, basureros, sembrado de césped y otros servicios. Debe garantizar el tránsito seguro del peatón, mediante la ubicación e instalación del mobiliario urbano y equipamientos solamente en esta franja.

Franja Interna

Espacio en la vereda entre la línea de retiro y la franja de circulación peatonal segura. Preferentemente cubierta de césped o pavimentada.

VEREDAS

ZONA MIXTA 1 Y 2

Accesibilidad al Viario Público

Reducir el número de barreras físicas que inciden en los desplazamientos de las personas.

Esto se da por medio de tres criterios:

- ancho de las aceras,
- pendientes
- eliminación de cualquier elemento físico que obstruya la continuidad del tramo en las aceras.

Ancho de las Aceras

Dimensión mínima de veredas sobre calles: un metro cincuenta (1.30m) dejando entre el cordón y la acera un solado mínimo *ochenta centímetros (0.80m) para la franja de servicios.*

Dimensión mínima de veredas sobre avenidas: un metro cincuenta (1.50m) dejando entre el cordón y la acera un solado mínimo de *un metro (1 m) para la franja de servicios.*

Pendientes

Las veredas pueden ser planas o con una inclinación o *pendiente transversal máxima del 2%*. La inclinación o *pendiente longitudinal de las veredas deberá ser idéntica* a la de la calzada a la cual se enfrenta.

Franja de Circulación libre de obstáculos

La franja de circulación peatonal debe estar libre de obstáculos (vegetación, mobiliarios permanentes o temporales, basureros, banquetas, generadores, entre otros). Se prohíbe la instalación de elementos específicos sobre la franja de circulación peatonal segura.

VEREDAS

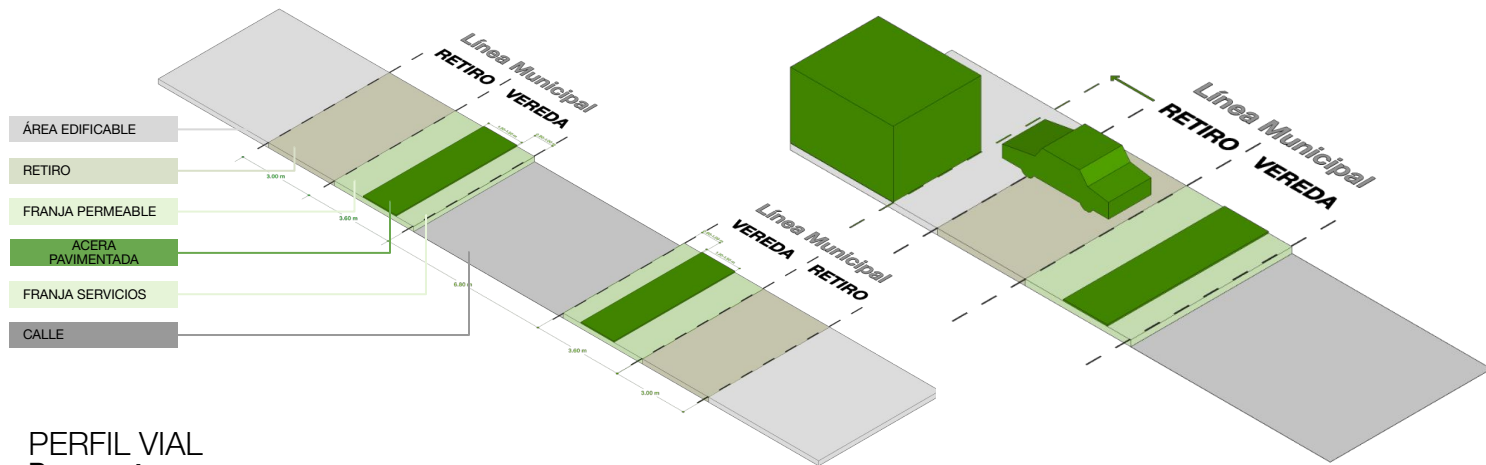
Veredas Inclusivas:
incorporación de
rampas pendiente
máxima de 7.5%

Rectificación del
ancho construido
mínimo de aceras
1.30 y 1.50

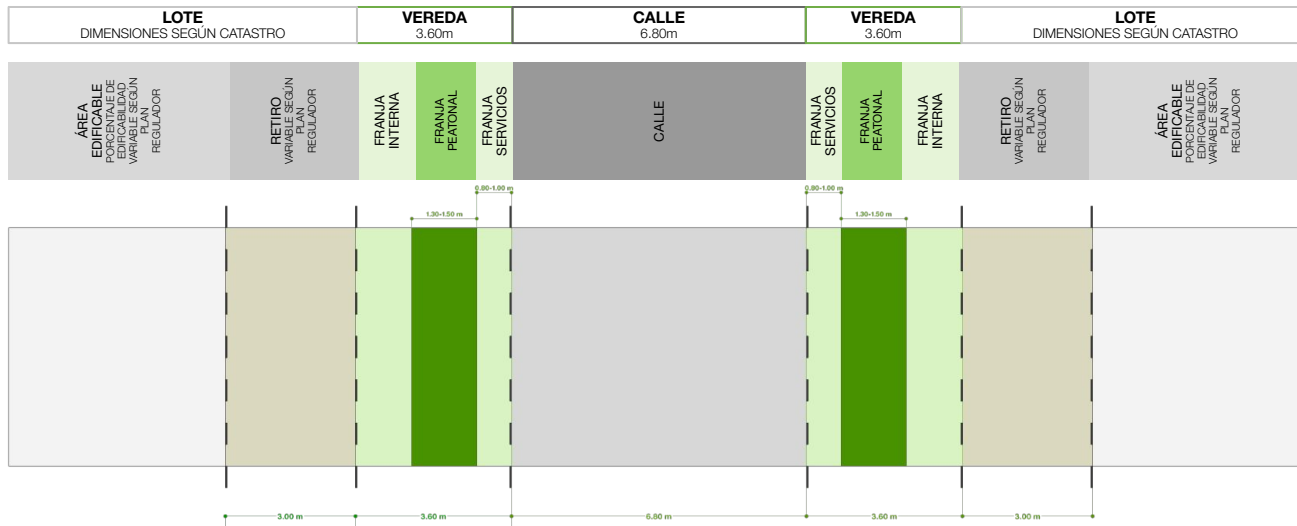
Franja de servicios
0.80m libres desde
cordón y 1 metro
desde el cordón

Control de
acatamiento de
retiros y áreas
peatonales mínimas

Pendientes
transversales de
2% y longitudinales
alineadas con las
calles



PERFIL VIAL Propuesta



VEREDAS

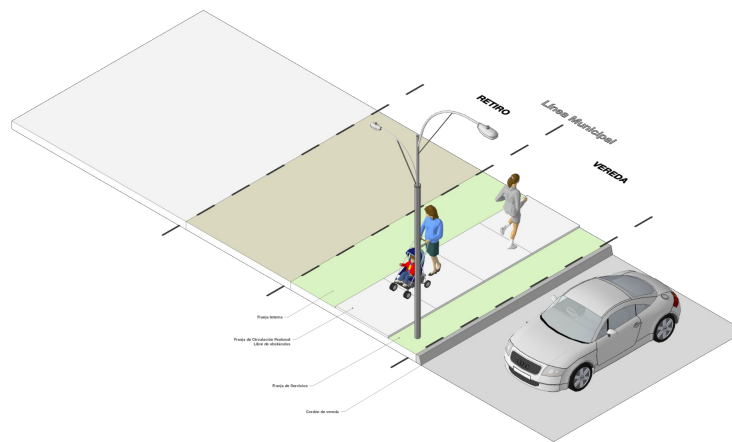
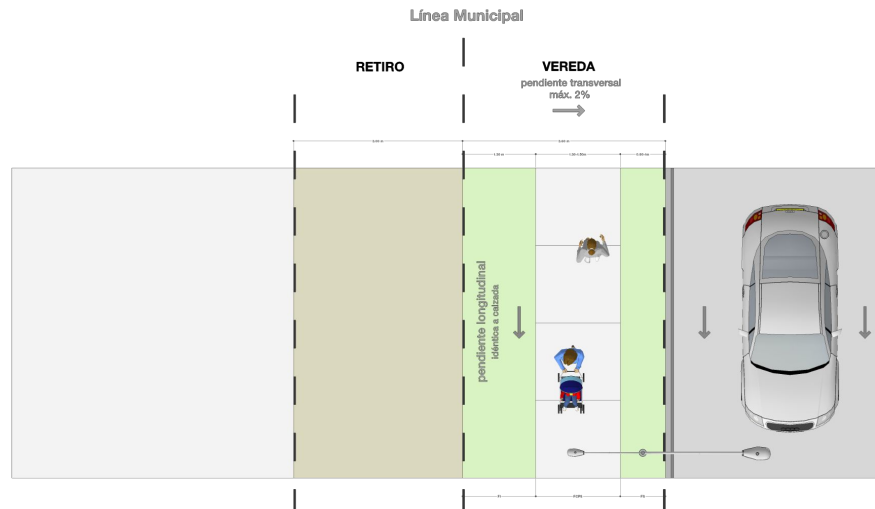
Veredas Inclusivas:
incorporación de
rampas pendiente
máxima de 7.5%

Rectificación del
ancho construido
mínimo de aceras
1.30 y 1.50

Franja de servicios
0.80m libres desde
cordón y 1 metro
desde el cordón

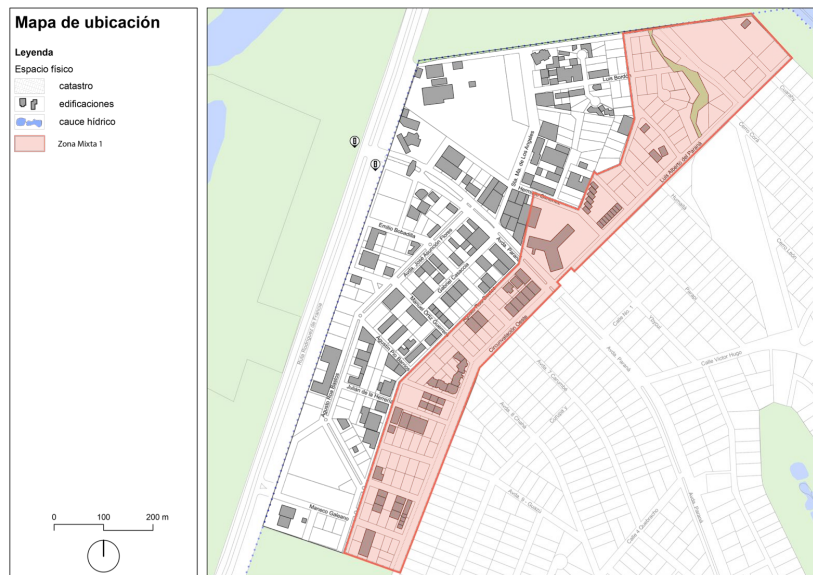
Control de
acatamiento de
retiros y áreas
peatonales mínimas

Pendientes
transversales de
2% y longitudinales
alineadas con las
calles

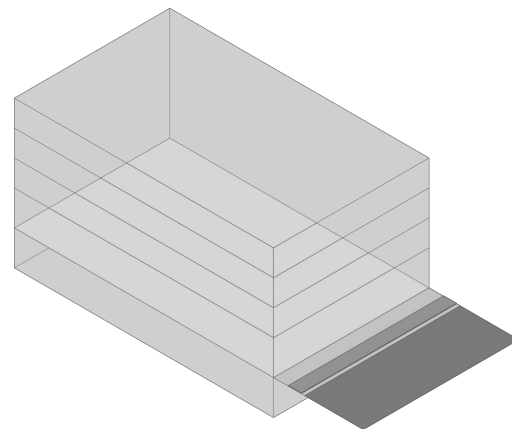


EDIFICABILIDAD

ZONA MIXTA 1 (FM1)



SECTOR	PORCENTAJE ACTUAL
SUBSUELO	100%
PLANTA BAJA	70%
ENTREPISO	40%
PRIMER PISO	70%
SEGUNDO PISO	70%



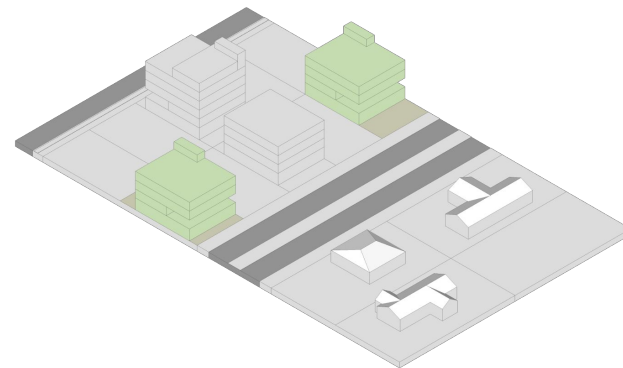
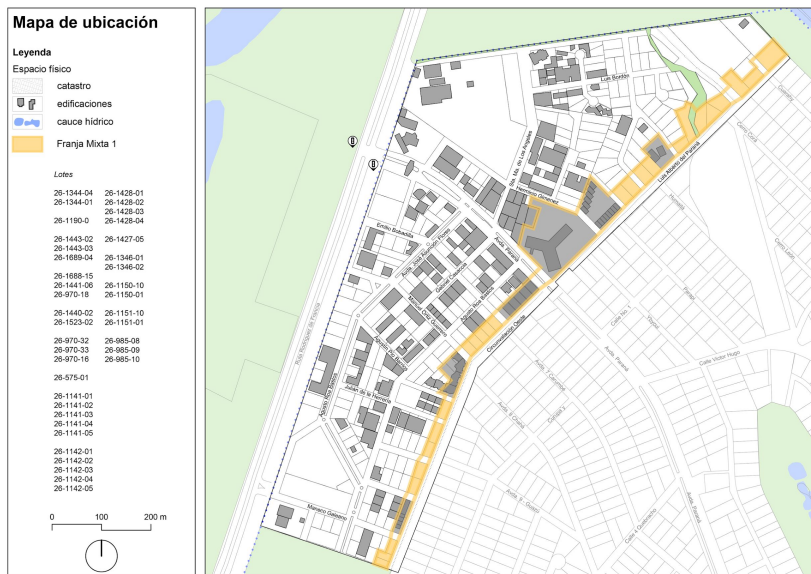
EDIFICABILIDAD

ZONA MIXTA 1 (ZM1)

Reducir el área de la Franja Mixta 1 a terrenos específicos. Ver Mapa FM1

Se modifica el porcentaje de edificabilidad en Subsuelo y Segundo Piso

Azoteas para la FM1 serán exclusivamente para uso técnico (sala de máquinas, tanques de agua)



TASA DE OCUPACIÓN MÁXIMA

SECTOR	PORCENTAJE ACTUAL	PORCENTAJE PROPUESTO
SUBSUELO	100%	70%
PLANTA BAJA	70%	70%
ENTREPISO	40%	40%
PRIMER PISO	70%	70%
SEGUNDO PISO	70%	70%
AZOTEA		Exclusivo para el sobrerrecorrido del ascensor.

EDIFICABILIDAD

ZONA MIXTA 1 (ZM1)

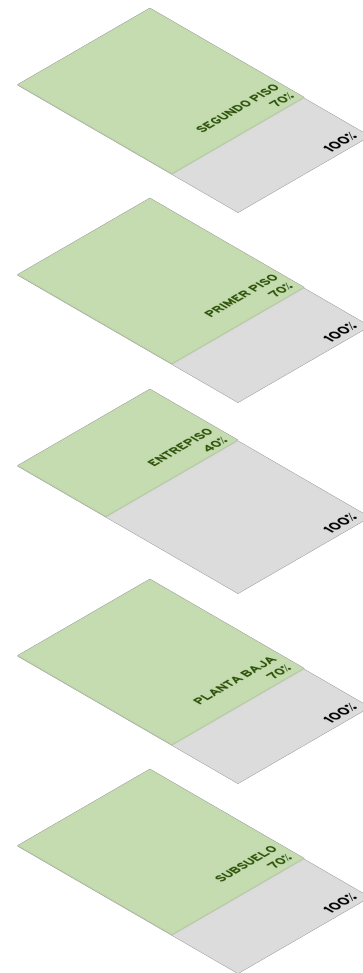
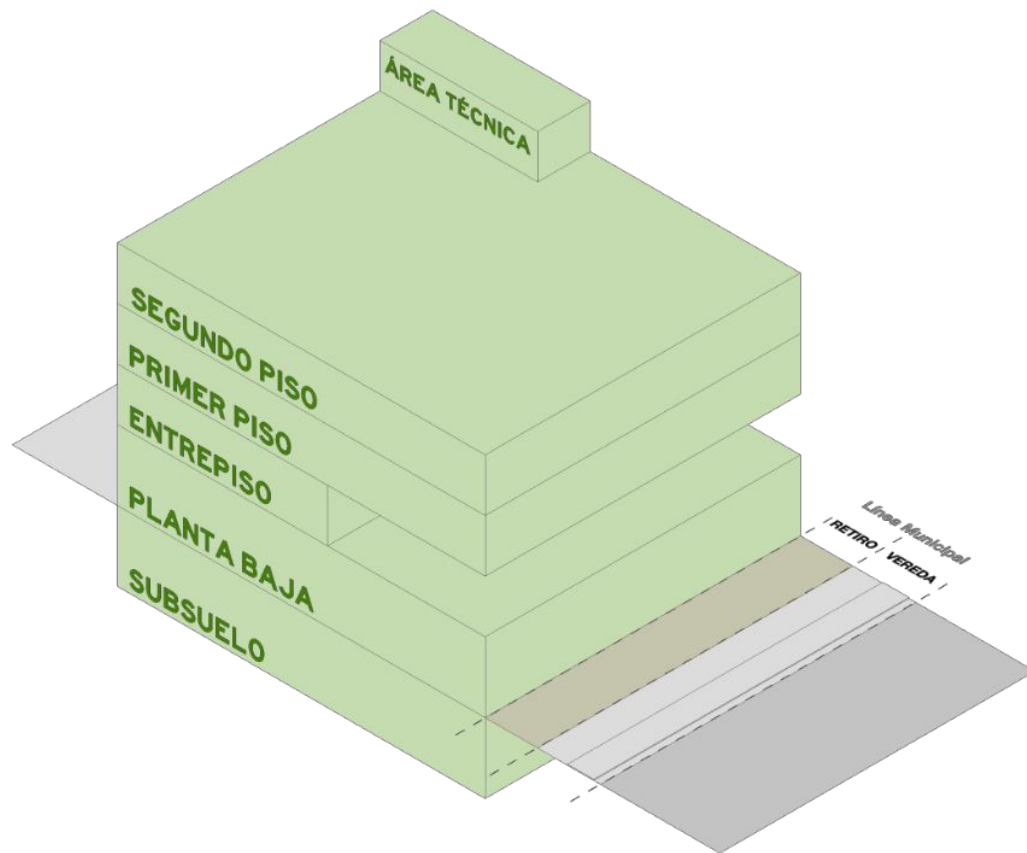
Altura total sobre nivel de vereda

13 metros

Azoteas para la FM1 serán exclusivamente para uso técnico (sala de máquinas, tanques de agua)

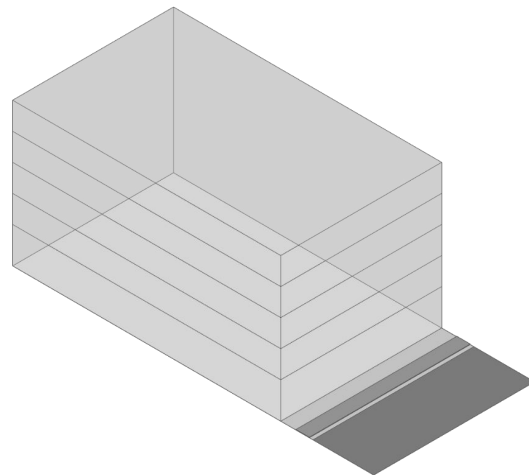
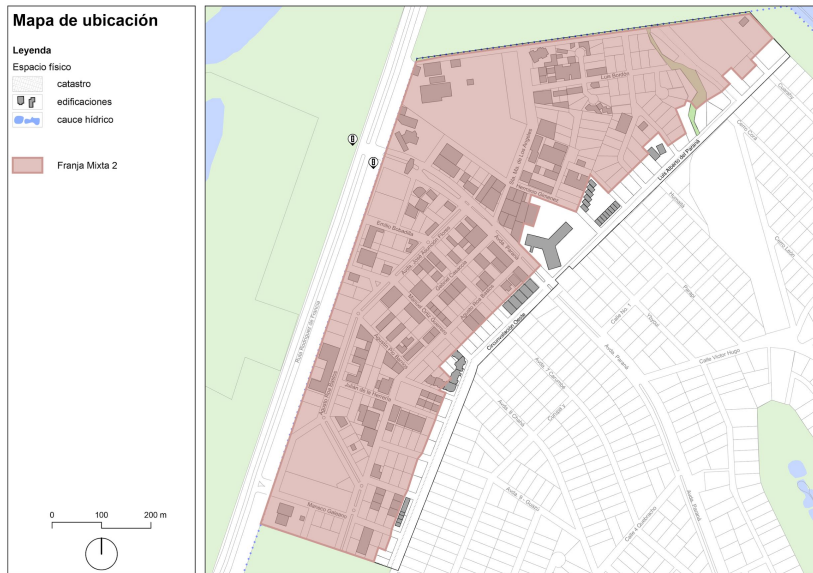
Coefficiente de Edificabilidad

2.5



EDIFICABILIDAD

ZONA MIXTA 2 (ZM2)



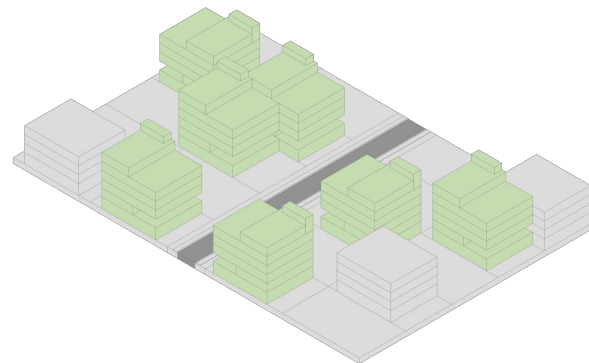
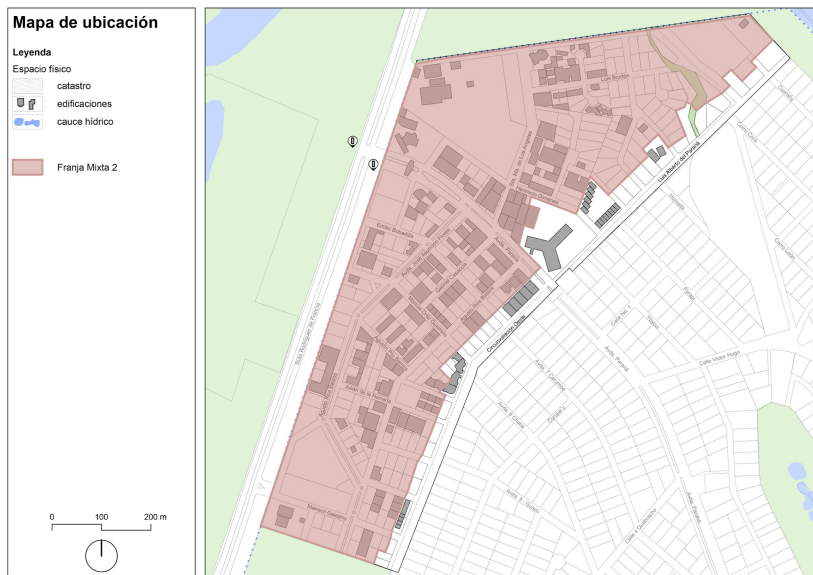
SECTOR	PORCENTAJE ACTUAL
SUBSUELO	No especifica
PLANTA BAJA	70%
ENTREPISO	40%
PRIMER PISO	70%
SEGUNDO PISO	60%
TERCER PISO	70%
AZOTEA	30%

EDIFICABILIDAD

ZONA MIXTA 2 (ZM2)

Se define el porcentaje de edificabilidad en Subsuelo

Azoteas para la FM2 serán exclusivamente para Amenities (quincho, piscina)



TASA DE OCUPACIÓN MÁXIMA

SECTOR	PORCENTAJE ACTUAL	PORCENTAJE PROPUESTO
SUBSUELO	No especifica	70%
PLANTA BAJA	70%	70%
ENTREPISO	40%	40%
PRIMER PISO	70%	70%
SEGUNDO PISO	60%	70%
TERCER PISO	70%	70%
AZOTEA	30%	30% destinada a amenities, +5% para circulación

EDIFICABILIDAD

FRANJA MIXTA 2 (FM2)

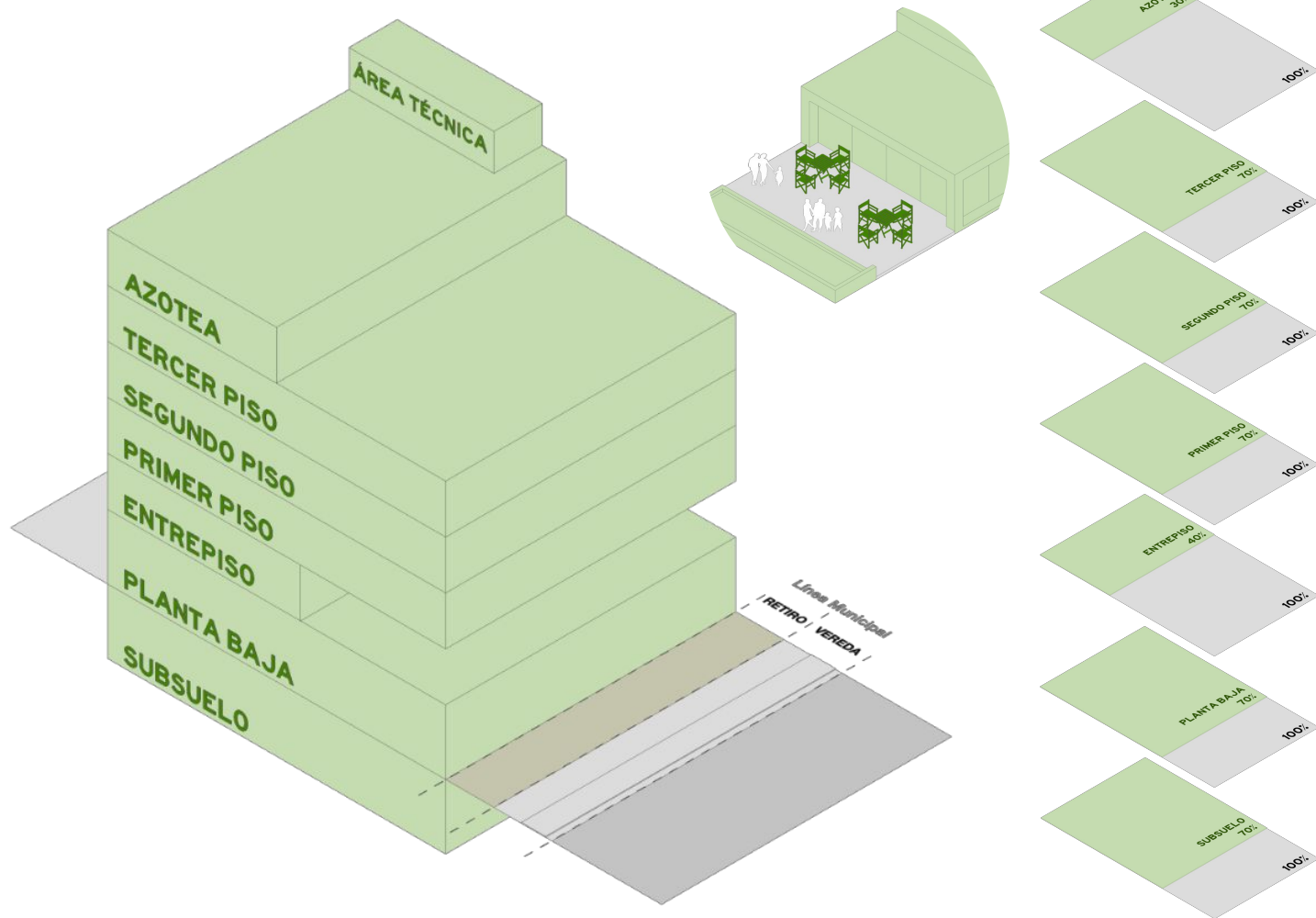
Altura total sobre
nivel de vereda

19 metros

Planta Baja	4 m
Entrepiso	3 m
Primer piso	3 m
Segundo piso	3 m
Tercer piso	3 m
Amenities	3 m

Coefficiente de
Edificabilidad

3.5



EDIFICABILIDAD

FRANJA MIXTA 2 (FM2)

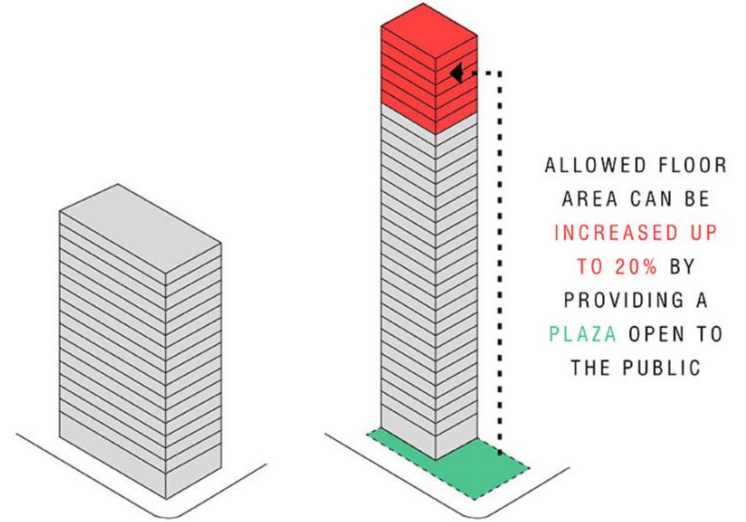
Excepción de edificabilidad para ENTREPISO SÓLO cuando será utilizado para estacionamiento



ESPACIOS PÚBLICOS PRIVADOS

Alentar a los desarrolladores privados a proporcionar espacios de acceso público, específicamente plazas y arcadas, en propiedad privada a cambio de una superficie adicional en zonas como forma de compensación de espacios públicos.

La intención es traer luz, aire y más espacios abiertos utilizables a las calles de este barrio.



The building on the left is an example of what a developer may have been permitted to build without an open space on site. In contrast, the building on the right demonstrates that, by providing the open space (a plaza), the developer was able to use additional floor area (illustrated in red) to build a taller building.

ESPACIOS PÚBLICOS PRIVADOS

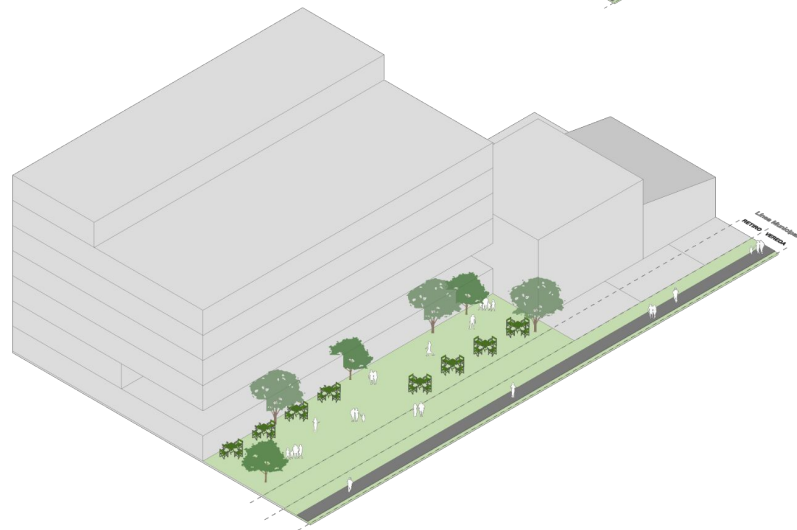
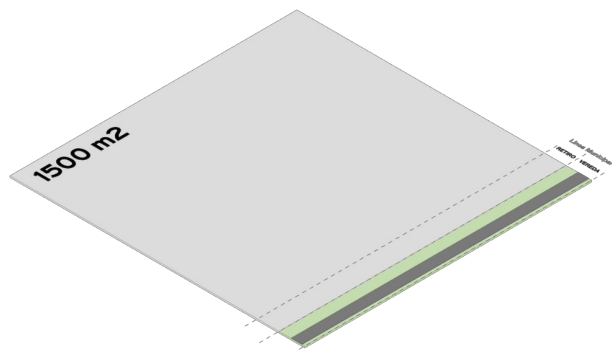
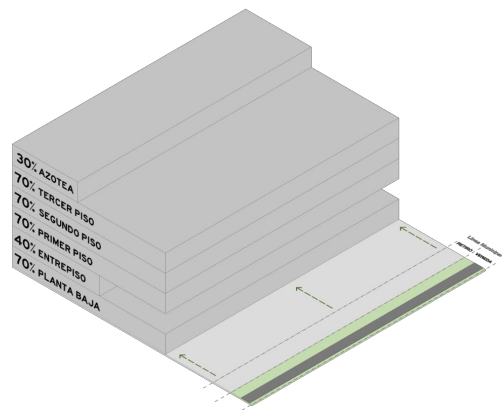
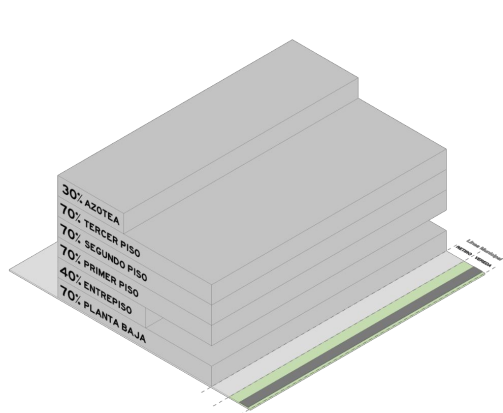
Compensación a propietarios a cambio de generar Espacios Públicos Privados

Exclusivo para Franja Mixta 2 (FM2)

Exclusivo para terrenos de **+1500m²**

+1 nivel

70% de edificabilidad



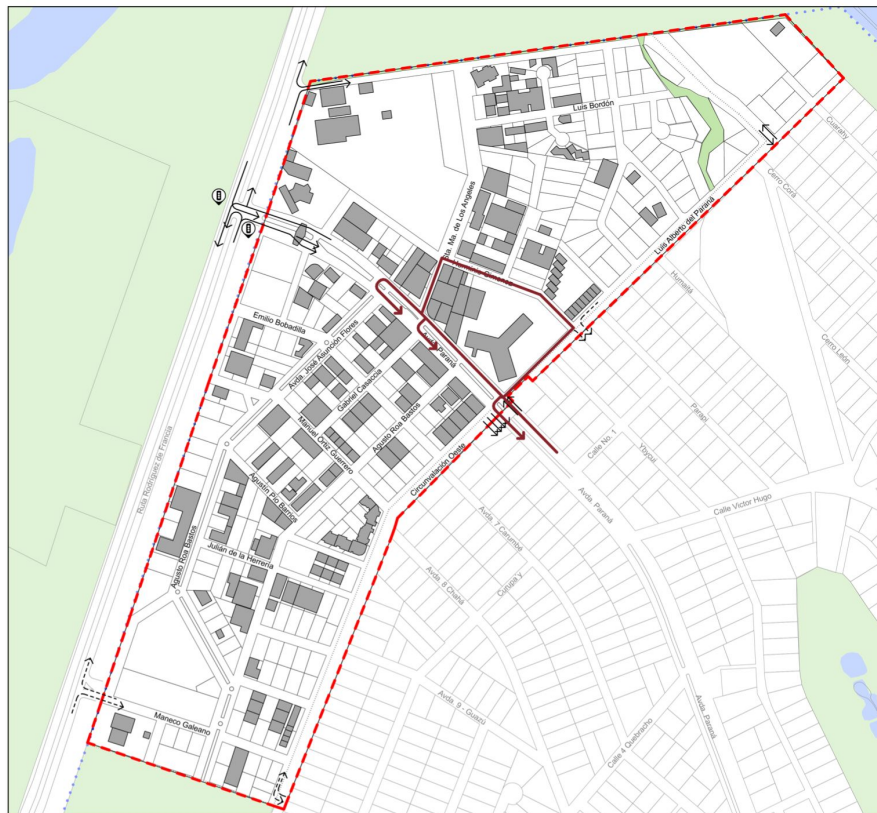
COLEGIO ANGLO AMERICANO

Análisis de Tránsito
en horarios de
entrada y salida

En Avda. Parana
vehículos
estacionados
bloquean el tránsito
en uno de los
carriles

Numerosos
vehículos
estacionados en el
entorno del colegio
(Herminio Gimenez)

Congestionamiento
dura poco tiempo



COLEGIO ANGLO AMERICANO

Estacionamientos de larga duración frente a colegio

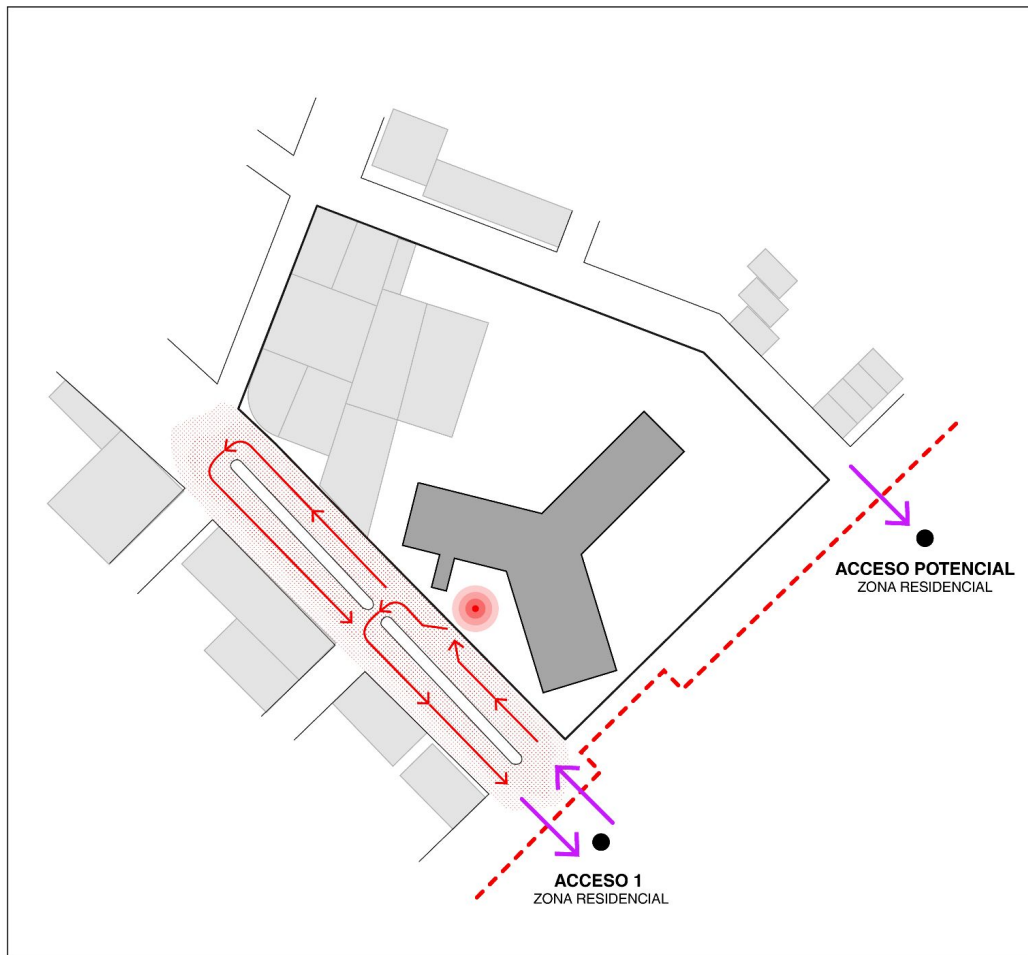
Acceso a Colegio Anglo-Americano sobre Avenida Paraná genera embotellamiento desde el portón de acceso residencial

Conflicto vehicular en horario de entrada/salida escolar por superposición de salidas del área residencial hacia zona comercial, estacionamientos de larga duración sobre Avenida Paraná, y estacionamientos en doble fila para descenso de alumnos

Acceso Colegio Anglo Americano

Legenda

- portones a zona residencial
- acceso zona residencial
- - - limite zona comercial
- actual ingreso alumnos
- actual circuito vehicular de ingreso alumnos
- área de embotellamiento



COLEGIO ANGLO AMERICANO

Implementación de Estacionamiento Rotativo Tarifado sobre Avenida Paraná

Trasladar el área de ingreso exclusivo de alumnos sobre la calle Herminio Giménez

Proponer al Colegio implementar una dársena destinada al ascenso y descenso de estudiantes sobre la nueva vía de acceso

Reapertura de Acceso 2 a la Zona Residencial como fin del circuito nuevo de ingreso al colegio

Acceso Colegio Anglo Americano

- portones a zona residencial
- acceso zona residencial
- - - limite zona comercial
- propuesta ingreso alumnos
- propuesta circuito vehicular de ingreso alumnos *sentido único sobre Herminio Giménez*
- - - dársena para descenso de alumnos dentro del colegio



COLEGIO ANGLO AMERICANO

Utilizar el Porton en Herminio Gimenez como portón principal

Restringir el tránsito a esta calle, evitando congestionar la Avenida Paraná

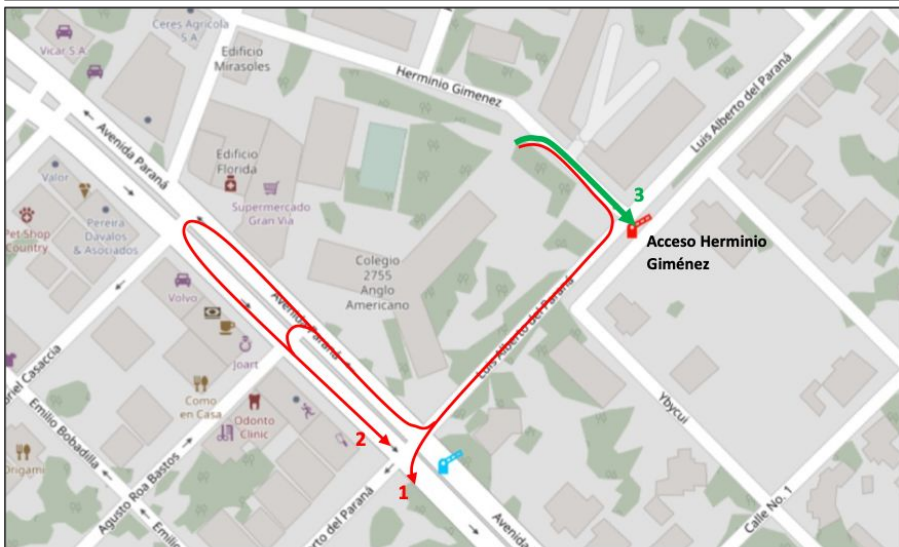
Hacer a la calle sentido único con dirección al area Residencial

Habilitar el acceso a la Zona Residencial en Herminio Gimenez y Luis del Paraná.

Habilitar 2 carriles para entrada

Solamente en hora pico

am 07:00 a 8:00
pm 15:00 a 16:00



COLEGIO ANGLO AMERICANO

Estacionamiento
y Área de espera
en el Colegio

Señalización
Horizontal para
lugares de
estacionamiento en
Herminio Gimenez

Utilización de lotes
vacíos como
estacionamiento
temporal

Carril interno para
embarque y
desembarque de
autos. Incluir un
espacio de
estacionamiento
dentro del Colegio.



ESTACIONAMIENTO

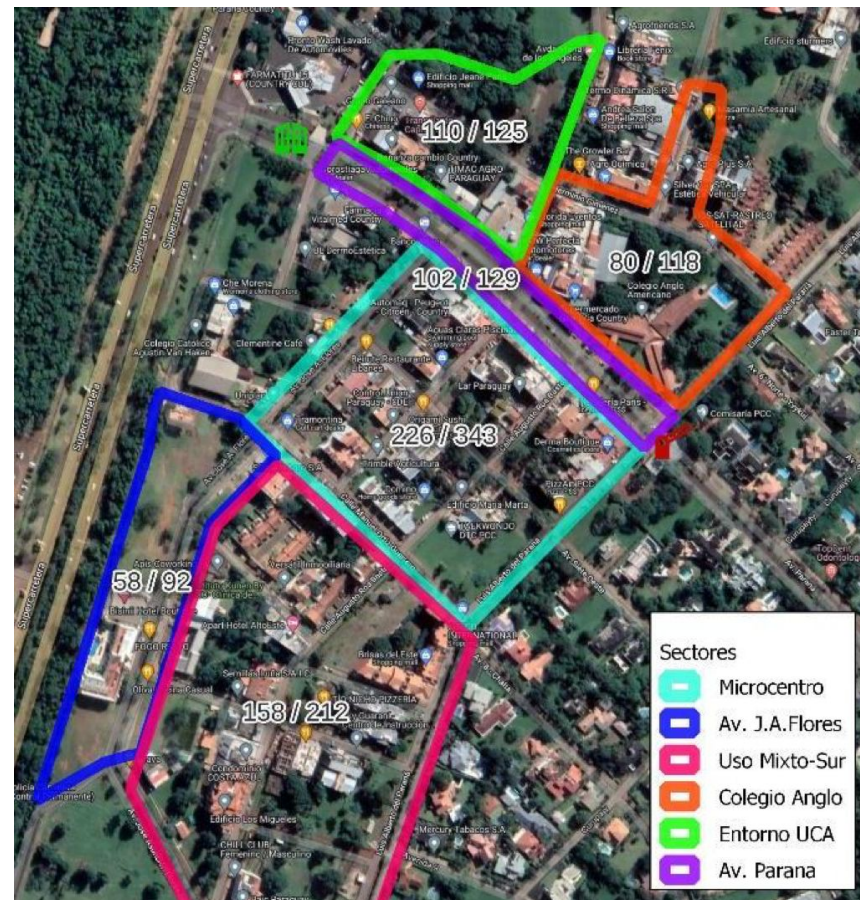
Encontrar la causa al problema no solo los síntomas percibidos

Tipo de Suelo en la ZC no esta alineado con la movilidad adecuada

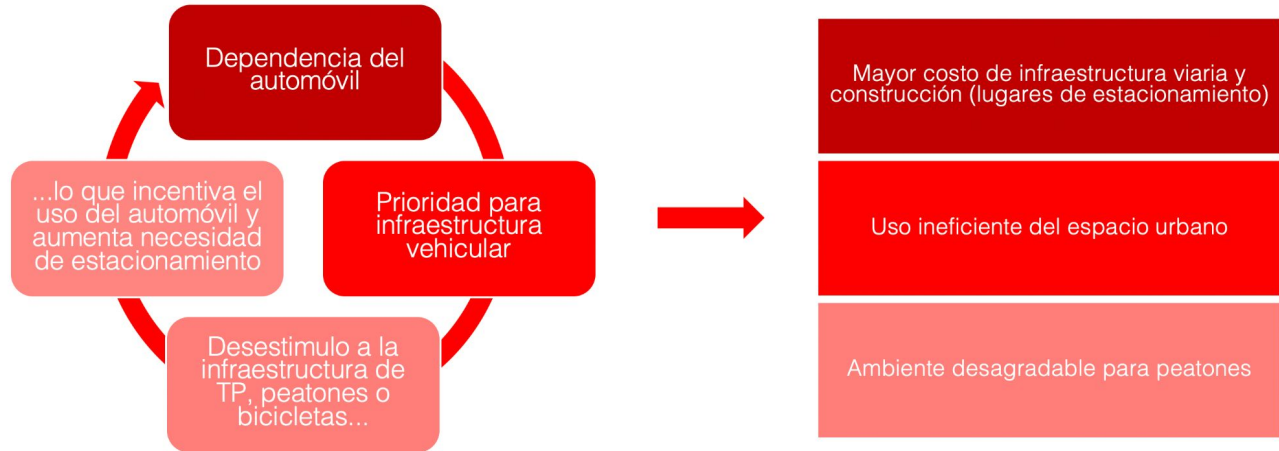
Uso mixto necesita de soporte de transporte colectivo y buena caminabilidad

Falta de señalización horizontal, vertical y su posterior control

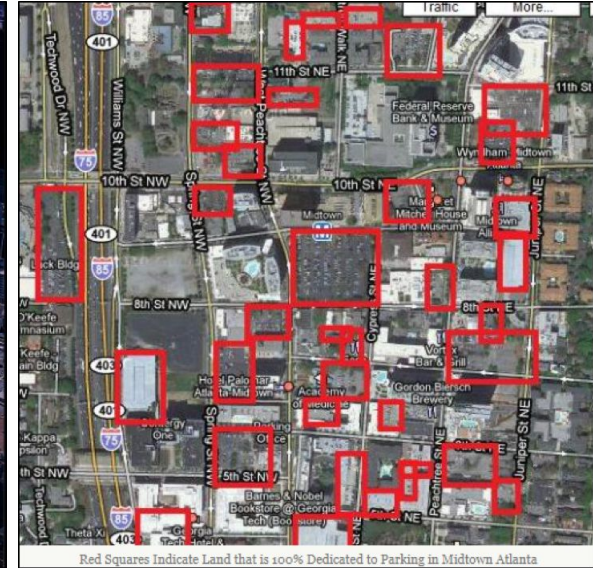
Área	Veh. Estacionados	Lugares	% Ocupación
Centro	226	343	66%
Lotes Estac. Microcentro	51	114	45%
Av. José Asunción Flores	58	92	63%
Uso Mixto-Sur	158	212	75%
Colegio Anglo	80	118	68%
Entorno UCA	110	125	88%
Av. Paraná	102	129	79%
Otros	168	293	65%
Total	902	1312	69%



ESTACIONAMIENTO



ESTACIONAMIENTO



ESTACIONAMIENTO

Tendencia de
Creciente Demanda
por
estacionamiento

Modelo de
desarrollo no
sostenible en el
tiempo









Requiere gran
cantidad de
espacio necesario
para
estacionamientos

Aumenta la
distancia entre
localidades y
reduce la
caminabilidad

Estacionamiento existente

Legenda

Tipos de estacionamiento

-  dentro de la propiedad
-  en la calle
-  en la vereda
-  límite zona comercial
-  límite Parana Country Club
-  accesos desde la Supercarretera
-  accesos potenciales desde la Supercarretera
-  cruce con semáforo

0 75 150 m



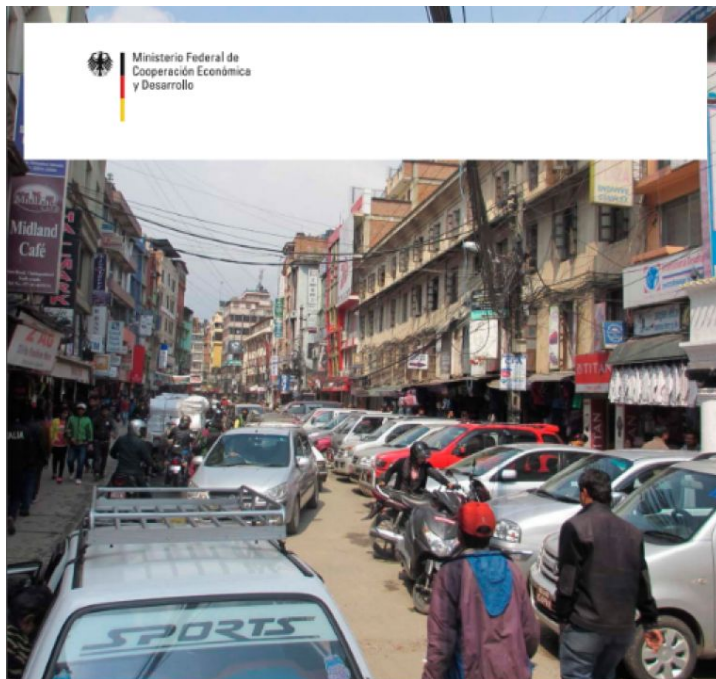
ESTACIONAMIENTO

Ciudades para las personas a una escala humana

Promover la habitabilidad urbana por medio de la caminabilidad

Management not supply. Gestión del Estacionamiento en la Vía.

Gestionar los espacios de estacionamiento existentes antes de aumentar los espacios
Fiscalización incentiva el uso razonable.



Gestión del Estacionamiento en Vía

Conjunto de herramientas internacionales

Documento técnico de transporte urbano sostenible #14

Publicado por **giz** Instituto Paraguayo de Estadística y Censos del I. 2023. Bogotá

SUTP. 15 años de servicio al transporte urbano sostenible

ETAPA DOS: Surge el estacionamiento molesto provocando reglamentos sobre el estacionamiento en vía

Aspectos observados	Contextos	Opiniones	Pasos de gestión	Resultados
<ul style="list-style-type: none"> El estacionamiento en vía se satura en ciertos lugares y durante determinadas horas Esto lleva al estacionamiento molesto generalizado (estacionamiento caótico, obstrucción del tránsito, estacionamiento en las intersecciones, sobre las aceras, en doble fila) 	<ul style="list-style-type: none"> Especialmente los distritos comerciales y de compras Cuando incrementan la población y densidad de municipios y ciudades O cuando incrementa la tenencia vehicular (incluso en los pequeños asentamientos) 	<ul style="list-style-type: none"> Una preocupación creciente sobre "el caos del estacionamiento" Súplicas para el estacionamiento más considerado y disciplinado Surgen súplicas para la oferta de estacionamiento fuera de vía 	<ul style="list-style-type: none"> Crear instituciones para la gestión de estacionamiento & calles (Cap. 3) Decidir dónde y cuándo permitir el estacionamiento y aclarar esto con señalización y marcos (Cap. 4) Desarrollar un sistema de fiscalización del estacionamiento (6.1, 6.2 y 6.7) 	<ul style="list-style-type: none"> Reglas claras sobre dónde y cuándo estacionar el vehículo y maneras de aplicarlas Mejores condiciones de estacionamiento durante un tiempo Bases sólidas para Etapa 3, a continuación Si la demanda del estacionamiento sigue creciendo, aumentará la saturación y será necesaria la Etapa 3.

Tabla 4: La flexibilidad ante la gestión del estacionamiento depende de la duración del estacionamiento

Duración	Respuesta	Cambio de lugar de estacionamiento a una alternativa menos conveniente en y fuera de vía	Flexibilidad para...		
			Cambiar hora y día del estacionamiento	Reducir duración de estacionamiento	Cambiar a otro modo (caminar, bicicleta, taxi, viaje compartido, transporte público)
Diligencias cortas (<15 minutos)	Muy limitada (buscan acceso instantáneo, a menos que se puedan combinar las diligencias en áreas de uso mixto para una visita más larga)	Significativa	Relevancia muy limitada	Muy limitado aparte de cambios a viajes a pie o en bicicleta para desplazamientos cortos	
Visitas cortas (15 minutos a 2 horas)	Limitada (no más de unos minutos caminando o tiempo de acceso deseado)	Significativa	Cierta	Cierta, especialmente al taxi, viajes compartidos y a pie/en bicicleta para desplazamientos cortos	
Visitas más largas (2 a 6 horas)	Cierta flexibilidad o significativa (proporcional a la duración prevista)	Cierta	Cierta	Flexibilidad significativa (incluyendo al transporte público)	
"Todo el día" (>6 horas)	Muy significativa (10 minutos caminando o tiempo de acceso del/al estacionamiento es aceptable para muchos; poderosa señal de precios para el estacionamiento de larga duración)	Limitada	Cierta pero limitada para viajes de trabajo	Muy significativa (muchos modos posibles; poderosa señal de precios para largas duraciones)	
Toda la noche (estacionamiento de casa)	La mayoría manifiesta renuencia pero muchas ciudades cuentan con tiempos de acceso/a pie de hasta ~10 minutos	Rara vez relevante	Relevancia limitada	No aplica	

ESTACIONAMIENTO CORTO PLAZO

Señalización
Horizontal en
estacionamientos
informales

Implementar en
calles en que es
necesario organizar
los
estacionamientos

Generalmente
estacionamiento
paralelo ocurre en
lotes vacíos

Avenida Jose
Asuncion Flores

Avenida Luis
Alberto del Parana

Herminio Gimenez

Emilio Bobadilla

Manuel Ortíz

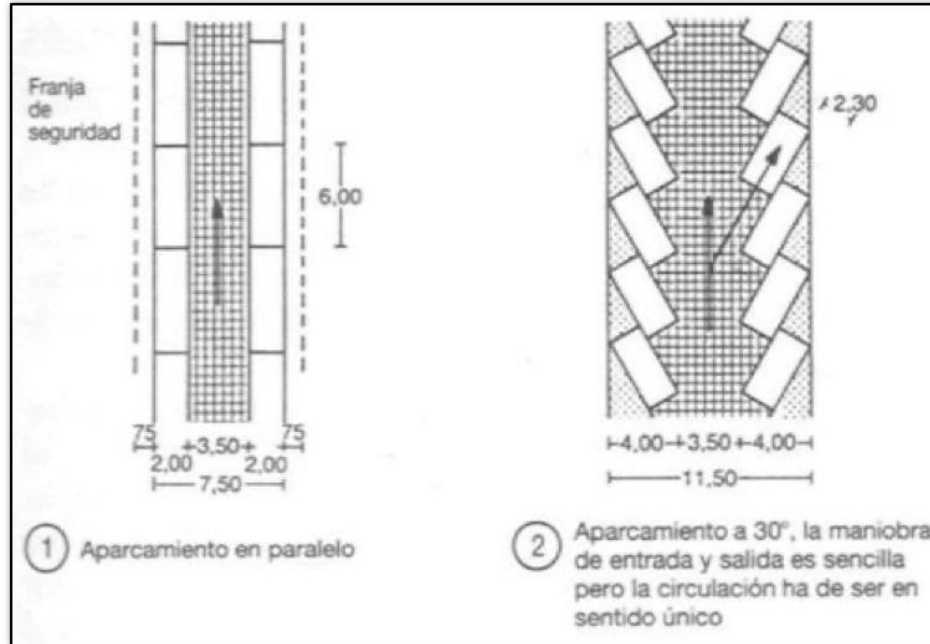


ESTACIONAMIENTO CORTO PLAZO

Cambiar calles en el sentido Único permite mayor espacio en la vía

1 carril de circulación + 1 carril de estacionamiento diagonal

1 carril de circulación + 2 carril de estacionamiento paralelo



ESTACIONAMIENTO CORTO PLAZO

Actualización de
 Normativas

Emprendimiento	Cantidad Mínima de Módulos de Estacionamiento por área construida			
	Country Club	Asunción	Curitiba-BR	São Paulo-BR
Locales Residenciales	2 Mod. / Dpto.*	1-2 Mod./Dpto.	No hay req. mínimo de estacionamiento	No hay req. mínimo de estacionamiento
Estándar para Locales Comerciales	1 Mod. a cada 60m ²	1 Mod. a cada 50m ²	0 para <100 m ² , 1 Mod. a cada 50m ² entre 100 a 400 m ²	No hay req. mínimo de estacionamiento
Oficina	1 Mod. a cada 30 m ² *	1 Mod. por 25m ²		
Bar, Copetín, Hamburguesería, Pizzería	1 Mod. por 60m ²	2 Mod. por 25m ² , +1M por cada 3 mesas sin cobertura		
Restaurant sin música	1 Mod. por 60m ²	2 Mod. por 25m ² , +1M por cada 3 mesas sin cobertura		
Heladería, Confeitería, Cafetería	1 Mod. por 60m ²	1 Mod. por 25m ²		
Clínica médica	1 Mod. por 50m ²	1 Mod. por 25m ²		
Gimnasio	1 Mod. por 60m ²	1 Mod. por 25m ²		
Lavadero	3 Mod. por lavadero	4 Mod. por lavadero		
Hoteles	1 Mod. por cada 3 habitaciones	1 Mod. por cada 3 habitaciones		

ESTACIONAMIENTO CORTO PLAZO

Locales
Residenciales

Disminuir a 1.5
modulos por
departamento.

Restaurantes,
bares, heladería,
cafetería

Aumentar a 2 por
cada 25 m²

Incorporar Valet
Parking

Estacionamiento
compartido con
otros servicios

Emprendimiento	Cantidad Mínima de Módulos por área construida	
	Actual	Propuesta
Locales Residenciales	2 Mod. / Dpto.	1,5 Mod./Dpto.
Bar, Copetín, Hamburguesería, Pizzería	1 Mod. por 60m ²	1 Mod. por 25m ²
Restaurant sin música	1 Mod. por 60m ²	1 Mod. por 25m ²
Heladería, Confitería, Cafetería	1 Mod. por 60m ²	1 Mod. por 25m ²

ESTACIONAMIENTO CORTO PLAZO

Estacionamiento
Tarifado en las
calles
implementado por
etapas. Iniciando
en Avenida
Parana.

Permiso mensual
(pago para
residentes)

Aplicativo desde el
celular

Aplicativo
especifico de
estacionamiento
PCC, Billetera
mobil, Pago QR



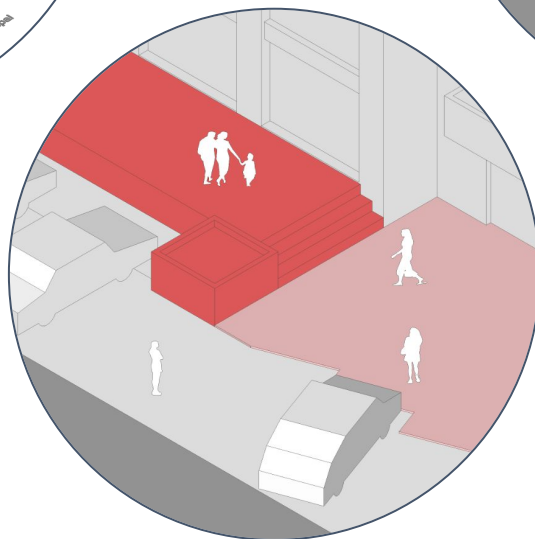
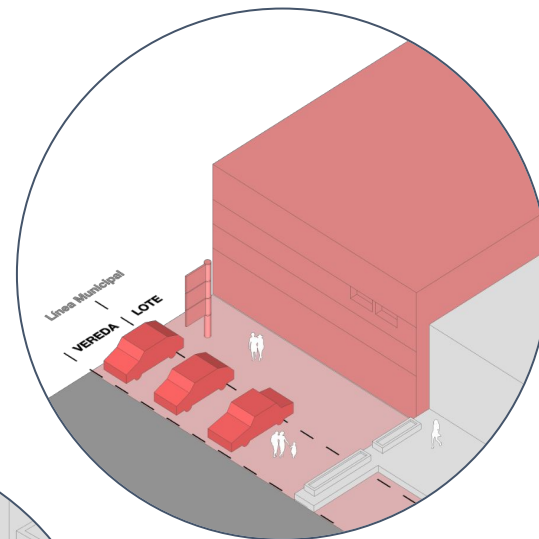
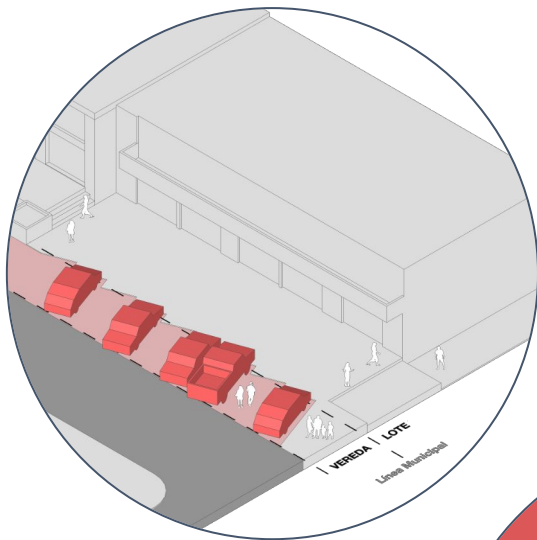
CALLES AVENIDA PARANÁ

Estacionamientos
de larga duración

Veredas ocupadas
por vehículos
estacionados

Veredas utilizadas
como showroom de
comercios

Obstáculos en las
veredas
interrumpen el
tránsito seguro de
peatones,
empeorando la
experiencia urbana



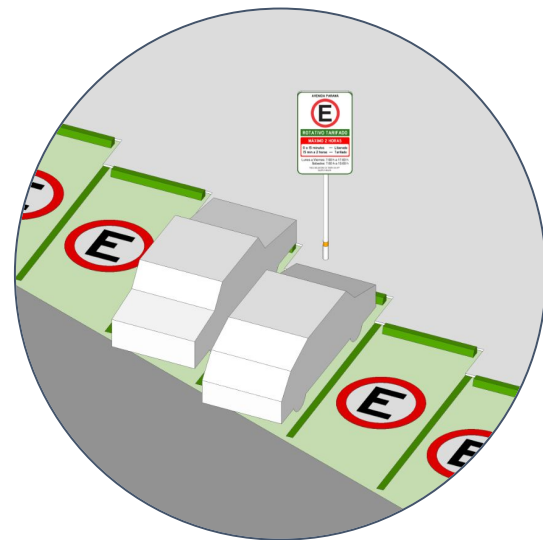
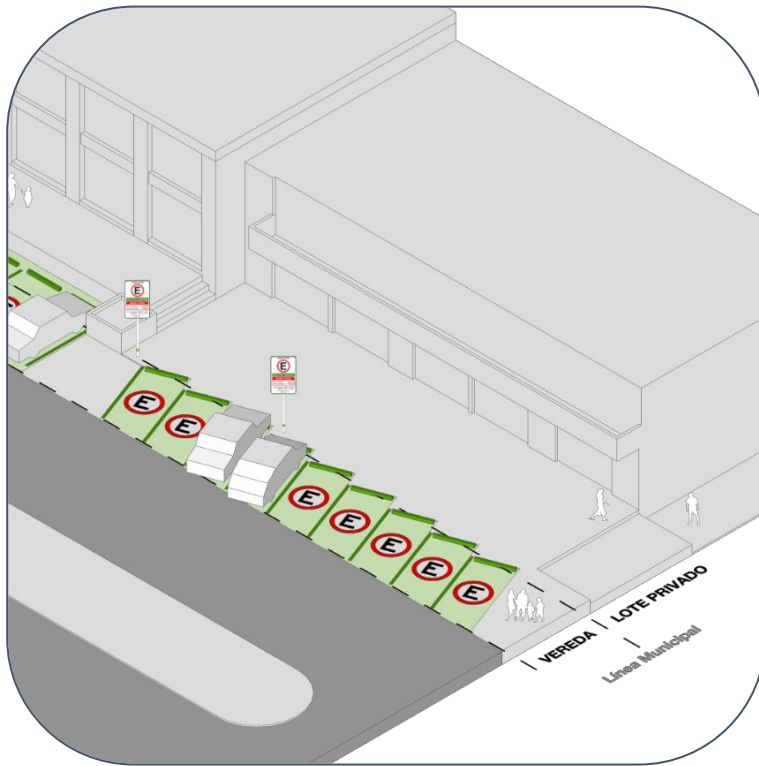
CALLES AVENIDA PARANÁ

Implementación de Estacionamiento Rotativo Tarifado

Tarifa a ser cobrada a través de Aplicaciones Móviles (App), Pago Móvil, QR, etc.

Tarifa a partir de los 15 minutos hasta 2 horas. De superarse las 2 horas se multará

Favorecer la rotatividad y mejorar la disponibilidad de plazas de estacionamiento para la mayor cantidad de usuarios



Propuesta de Señalización Vial

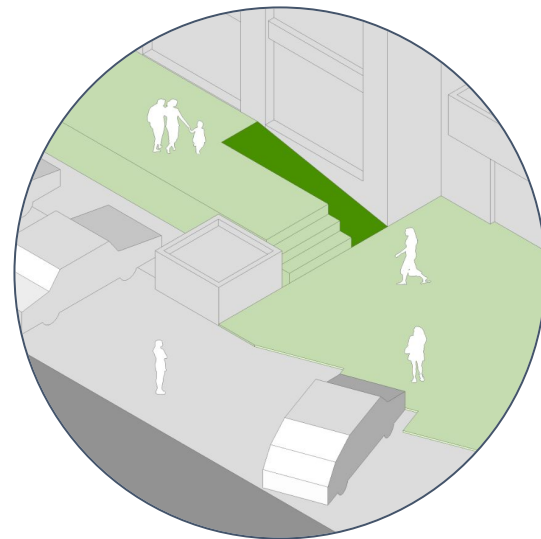
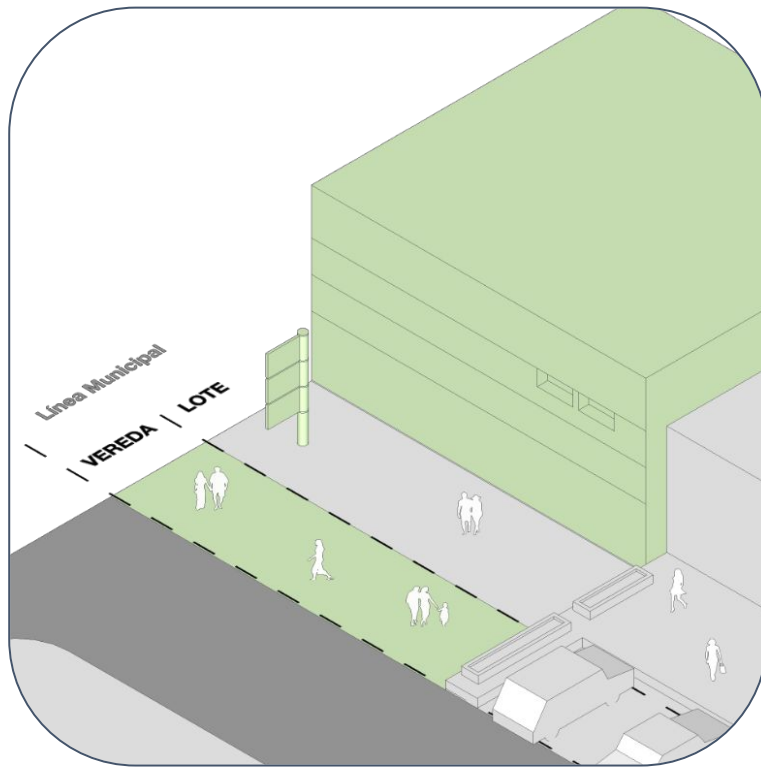
Debe indicar:

- Tipo de Estacionamiento
- Permanencia máxima
- Tarifas según tiempo
- Horarios
- Método/Lugar de pago

CALLES AVENIDA PARANÁ

Liberar las veredas de obstáculos y de vehículos siempre que fuera posible

Favorecer la caminabilidad del peatón y crear un entorno agradable al usuario de la ciudad



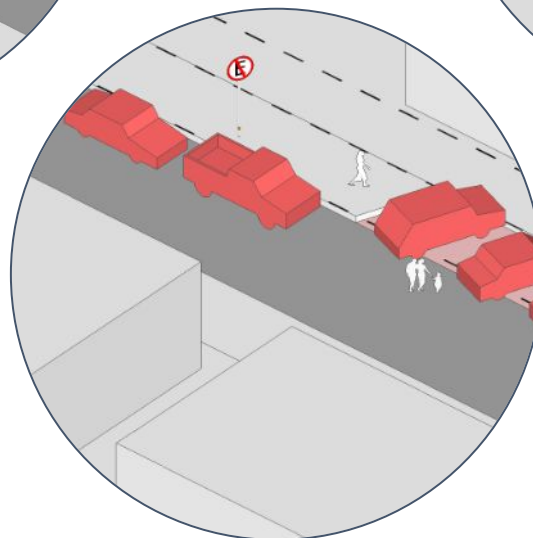
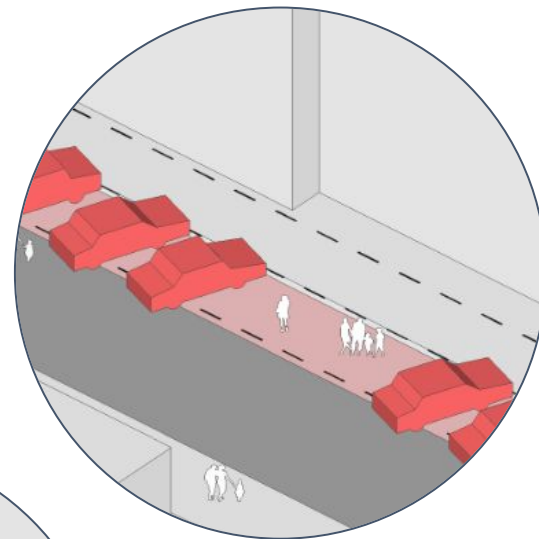
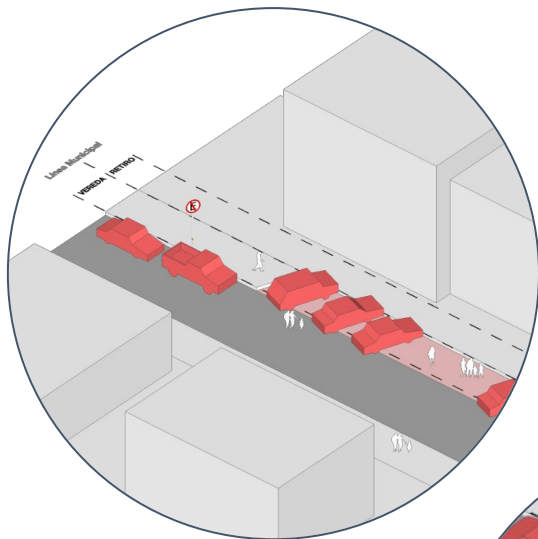
CALLES COMERCIALES

Sentido de circulación indeterminado, no oficializado

Estacionamientos en zonas no permitidas a falta de demarcación de lugares

Obstrucción de veredas por estacionamientos de comercios

Los vehículos estacionados, tanto en las veredas como en las calles, contribuyen a la desorganización del espacio urbano y dificultan la circulación de peatones y vehículos



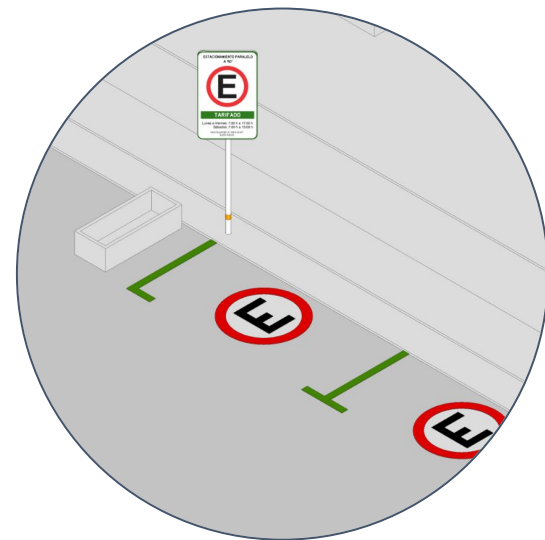
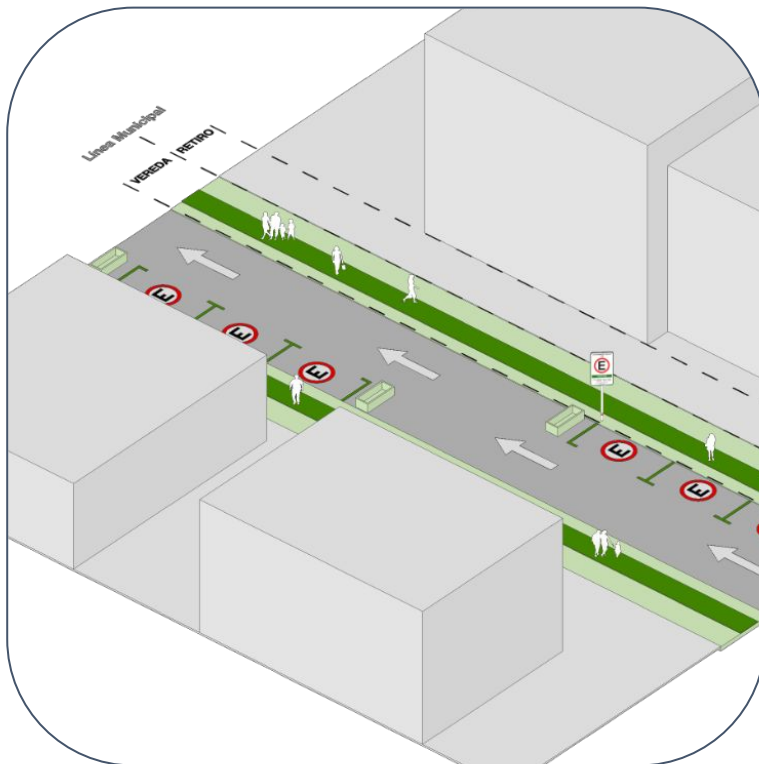
CALLES COMERCIALES

Liberar veredas de obstáculos y estacionamientos para garantizar y mejorar la movilidad peatonal

Circulación Vehicular de sentido único. Oficializar sentido predominante

Demarcación de lugares y cantidades de estacionamiento

Implementación de Estacionamiento Paralelo Tarifado



Propuesta de Señalización Vial

Debe indicar:

- Tipo de Estacionamiento
- Permanencia máxima
- Tarifas según tiempo
- Horarios
- Método/Lugar de pago

CALLES GASTRONÓMICAS

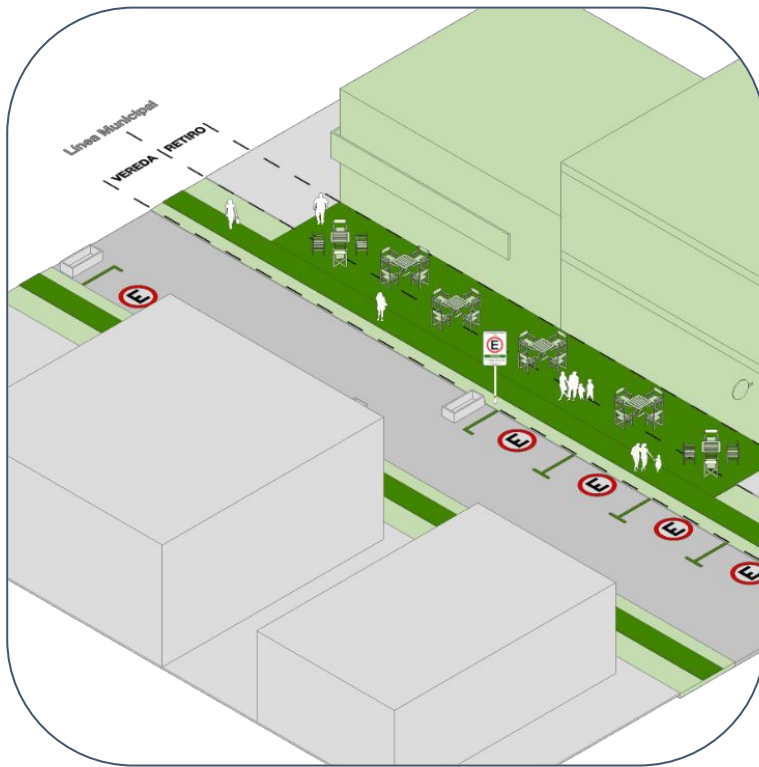
Garantizar
continuidad de las
veredas frente a
locales
gastronómicos

Uso del área de
retiro como terraza
para mesas

Circulación
Vehicular de
sentido único.
Oficializar sentido
predominante

Demarcación de
lugares y
cantidades de
estacionamiento

Implementación de
Estacionamiento
Paralelo Tarifado



Propuesta de Señalización Vial

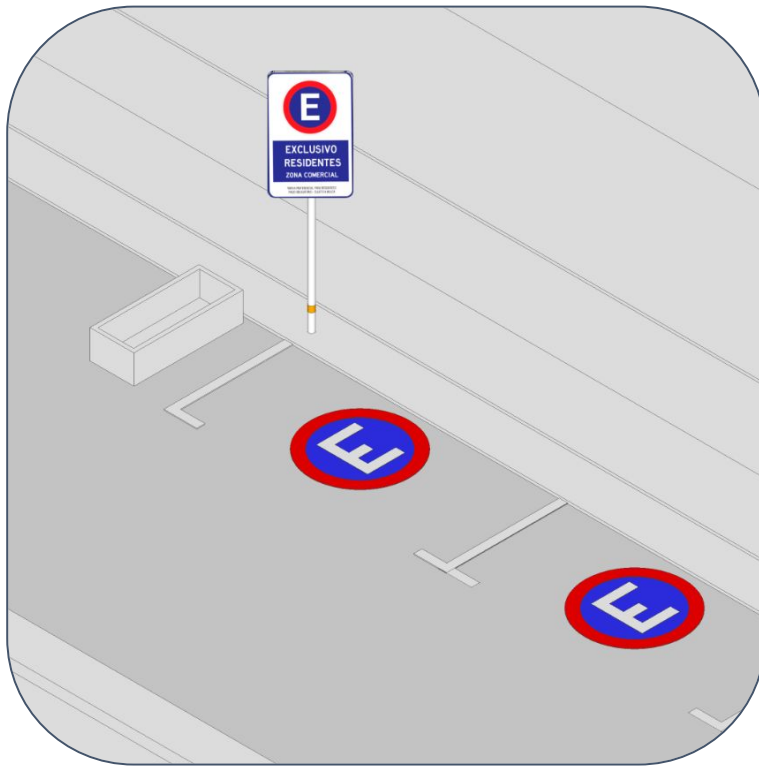
Debe indicar:

- Tipo de Estacionamiento
- Permanencia máxima
- Tarifas según tiempo
- Horarios
- Método/Lugar de pago

CALLES COMERCIALES

Demarcación de lugares y cantidades de estacionamiento exclusivos para residentes de la zona comercial

Implementación de Tarifa Especial para residentes



Propuesta de Señalización Vial

Debe indicar:

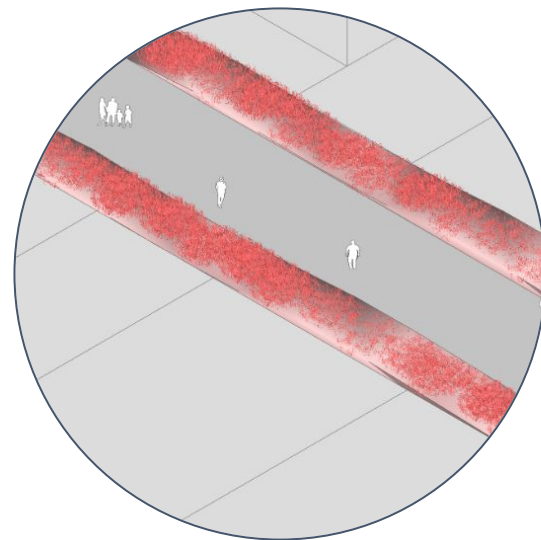
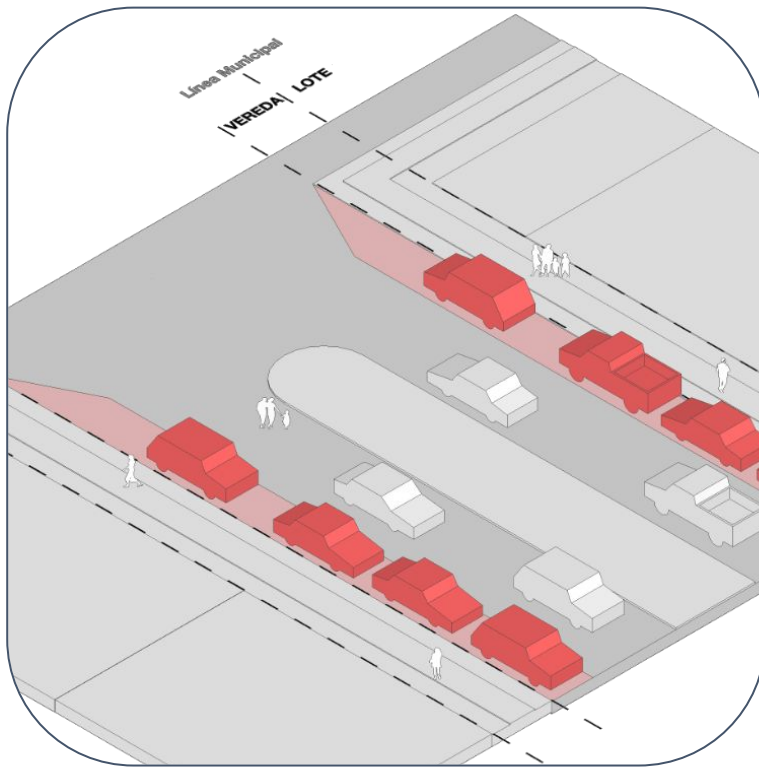
- Tipo de Estacionamiento
- Permanencia máxima
- Tarifas según tiempo
- Horarios
- Método/Lugar de pago

CALLES AVENIDA JAF

Estacionamientos
de larga duración

Estacionamientos
en zonas no
permitidas a falta
de demarcación de
lugares

Lotes vacíos sin
veredas
construidas. Falta
de veredas obliga
al peatón a
caminar en la calle
lo cual empeora la
experiencia del
movilidad



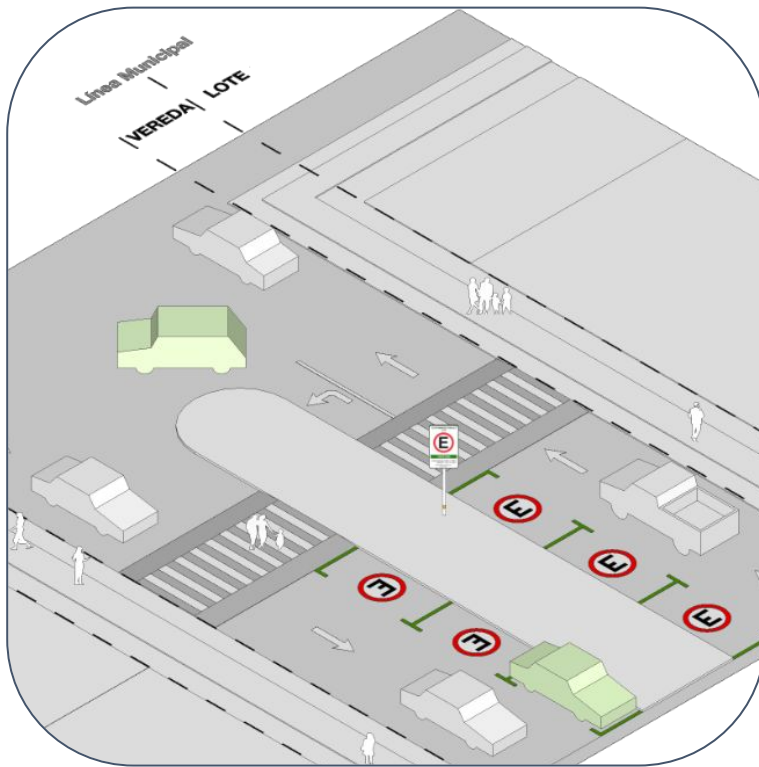
CALLES AVENIDA JAF

Implementación de
Estacionamiento
Rotativo Tarifado

Estacionamiento
Paralelo en Carril
Izquierdo (Paseo
Central)

Gestión de cruces.
Construcción de
paso peatonal
elevado.
Eliminación de un
lugar de
estacionamiento
para permitir cruce
en intersecciones

Tarifa a partir de los
0 minutos hasta 5
horas. De
superarse las 5
horas se multará



Propuesta de Señalización Vial

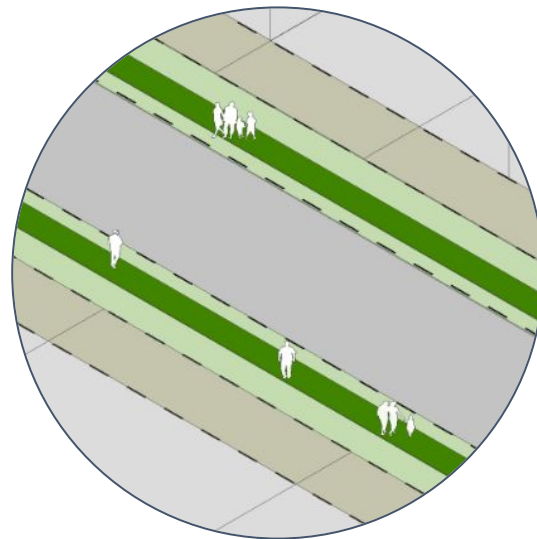
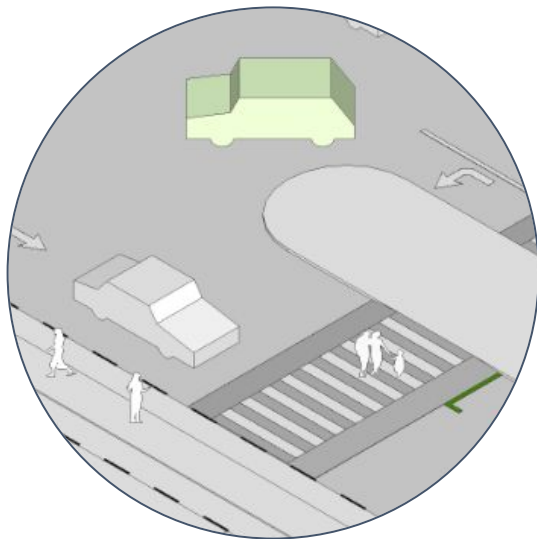
Debe indicar:

- Tipo de Estacionamiento
- Permanencia máxima
- Tarifas según tiempo
- Horarios
- Método/Lugar de pago

CALLES A CONSTRUIR

Construcción de
cruces peatonales
elevados

Implementar la
construcción de
veredas en lotes
vacíos



CALLE PEATONAL EMILIO BOBADILLA

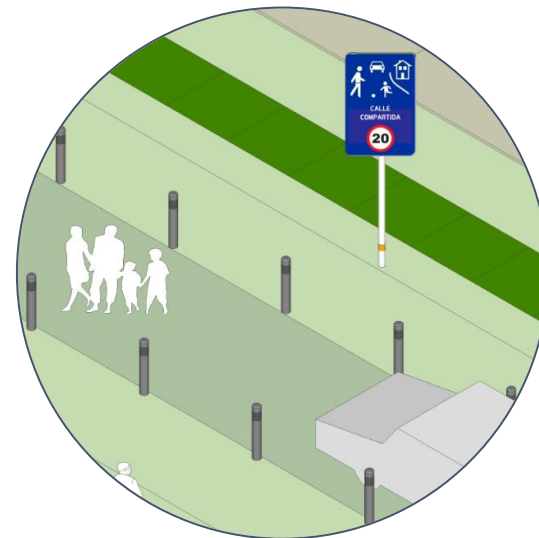
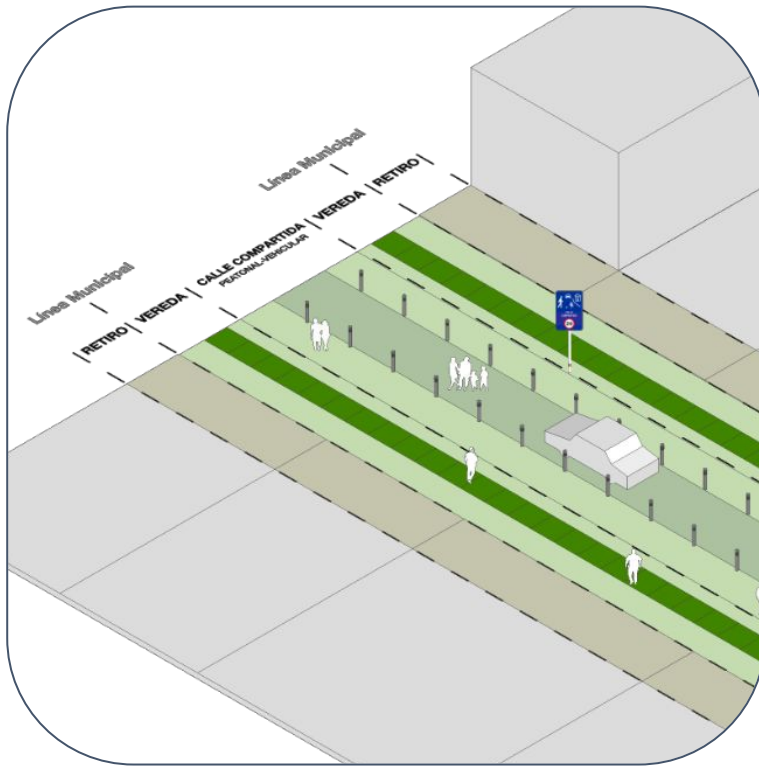
Implementación gradual de Emilio Bobadilla como calle compartida

Unificación del nivel de calles al nivel de veredas

Demarcación en etapas de áreas peatonales, vehiculares y compartidas.

Primera Etapa: Intervenciones con pintura, urbanismo táctico, señalética.

Segunda Etapa: Construcción de franja compartida, delimitación de franjas con bolardos.



Propuesta de Señalización Vial

Debe indicar:

- Tipo de Usos
- Límite de velocidad
- Horarios de circulación vehicular/peatonal
- Excepciones