

PROYECTO: “BASES PARA UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BAJAS EMISIONES EN CIUDAD DE LA COSTA - CANELONES – URUGUAY”

DOCUMENTO COMPLEMENTARIO 01 AL ANEXO I

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

FORMATO PPT



2022-2023



## **Bases para una estrategia de movilidad urbana sostenible de bajas emisiones en Ciudad de la Costa - Canelones**

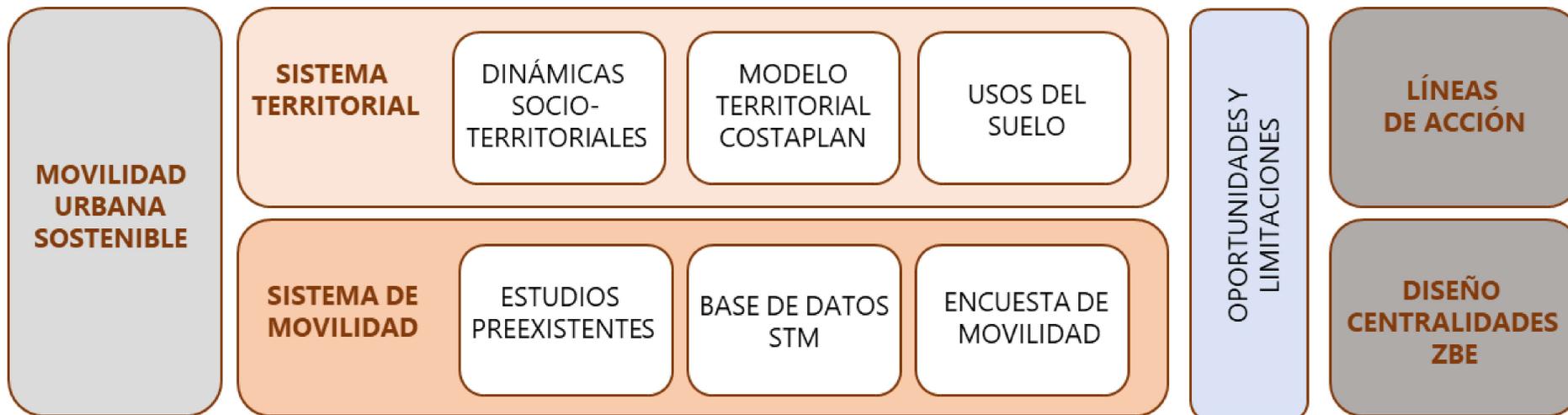
## OBJETIVOS

---

Identificar y desarrollar oportunidades para promover un sistema de movilidad urbana sostenible para el municipio de Ciudad de la Costa, integrado a otras políticas locales para el desarrollo sostenible

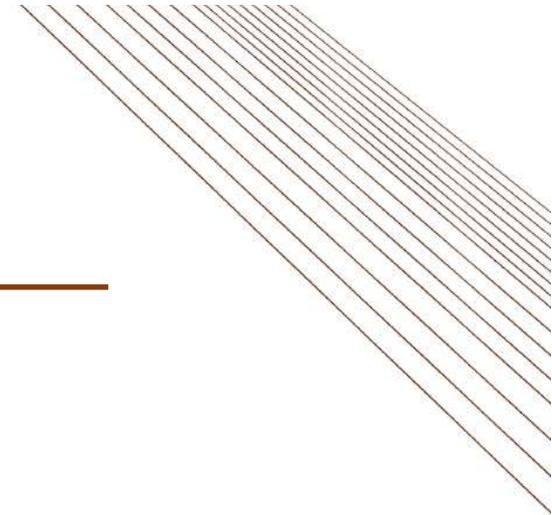
- Identificar líneas de acción para avanzar hacia MUS.
- Proponer acciones concretas para cada línea
- Identificar centralidades para ZBE y desarrollar un catálogo de medidas

# METODOLOGÍA



# CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

---



## 1. La jerarquización vial y el uso del espacio público

Plan de infraestructuras: permite una mejor integración entre barrios y hacen factible una mayor permeabilidad del transporte público, pero aparece un déficit en la infraestructura que la movilidad activa y la convivencia entre distintos modos de transporte requieren.

## 2. Las centralidades urbanas y los patrones de movilidad

Las centralidades se han transformado en un sentido positivo, pero incompleto. El enfoque dominante del plan de infraestructuras tiende a privilegiar la movilidad motorizada individual sobre los otros medios de transporte.

## CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

---

### 3. El sistema de transporte público y las nuevas dinámicas urbanas

Tendencia declinante en el uso del transporte público que seguramente seguirá profundizándose frente a un mayor acceso a la tenencia de automóviles. Cualquier estrategia que tenga como objetivo recuperar esos usuarios, deberá hacer foco en una agenda ambiciosa de ganancia de calidad en el sistema de transporte.

### 4. Las perspectivas para la movilidad intermodal

Los ascensos sobre la Av. Giannattasio explican más de la mitad de los ascensos totales registrados en la ciudad. Un número relevante de pasajeros tienen la necesidad de trasbordar para completar su viaje. La consolidación como eje funcional principal implica prestar especial atención a las demandas de infraestructura de nuevas modalidades de transporte público y al diseño de soluciones de espacios públicos que favorezcan la integración intermodal.

## ESTRATEGIA ADOPTADA

---

Se propone una estrategia para favorecer la MUS centrada en **reorientar gradualmente la preferencia de uso del vehículo privado y su predominio en la distribución modal de los viajes** de Ciudad de la Costa, mediante acciones que se identifican con mejor factibilidad de implementación.

- ✓ Mejorar el servicio de **transporte público**.
- ✓ Recalificar el **espacio público** y la infraestructura para una **movilidad activa segura**.
- ✓ Fortalecer un **sistema de centralidades de alta calidad urbana**, articulado con el sistema de transporte público y la infraestructura para la movilidad activa.
- ✓ Impulsar la **intermodalidad** favoreciendo el uso combinado del vehículo individual con otros modos de transporte.

## **ESTRATEGIA URBANA**

## **ESTRATEGIA LOCAL**

## **ESTRATEGIA INSTRUMENTAL**

**LE\_U1 Proyecto de transporte público masivo sobre Av. Giannattasio**

**LE\_U2 Infraestructura para jerarquizar la Av. Giannattasio y promover el intercambio modal**

**LE\_U3 Circuitos zonales de transporte público**

**LE\_L1 Programa para el desarrollo de centralidades**

**LE\_L2 Renovación del ámbito de las centralidades urbanas**

**LE\_L3 Circuitos para la movilidad activa en los barrios**

**LE\_L4 Modelo de intervención para la renovación de centralidades en clave de bajas emisiones**

**LE\_I1 Nueva institucionalidad para el transporte público**

**LE\_I2 Fortalecimiento de capacidades**

**LE\_I3 Instrumentos normativos**

**LE\_I4 Instrumentos económico-financieros**

**LE\_I5 Instrumentos de comunicación y difusión**

**LE\_I6 Instrumentos de participación ciudadana**

## **ESTRATEGIA URBANA**

---

**LE\_U1 Proyecto de transporte público masivo sobre Av. Giannattasio**

**LE\_U2 Infraestructura para jerarquizar la Av. Giannattasio y promover el intercambio modal**

**LE\_U3 Circuitos zonales de transporte público**



## **ESTRATEGIA LOCAL**

---

**LE\_L1 Programa para el desarrollo de centralidades**

**LE\_L2 Renovación del ámbito de las centralidades urbanas**

**LE\_L3 Circuitos para la movilidad activa en los barrios**

**LE\_L4 Modelo de intervención para la renovación de centralidades en clave de bajas emisiones**

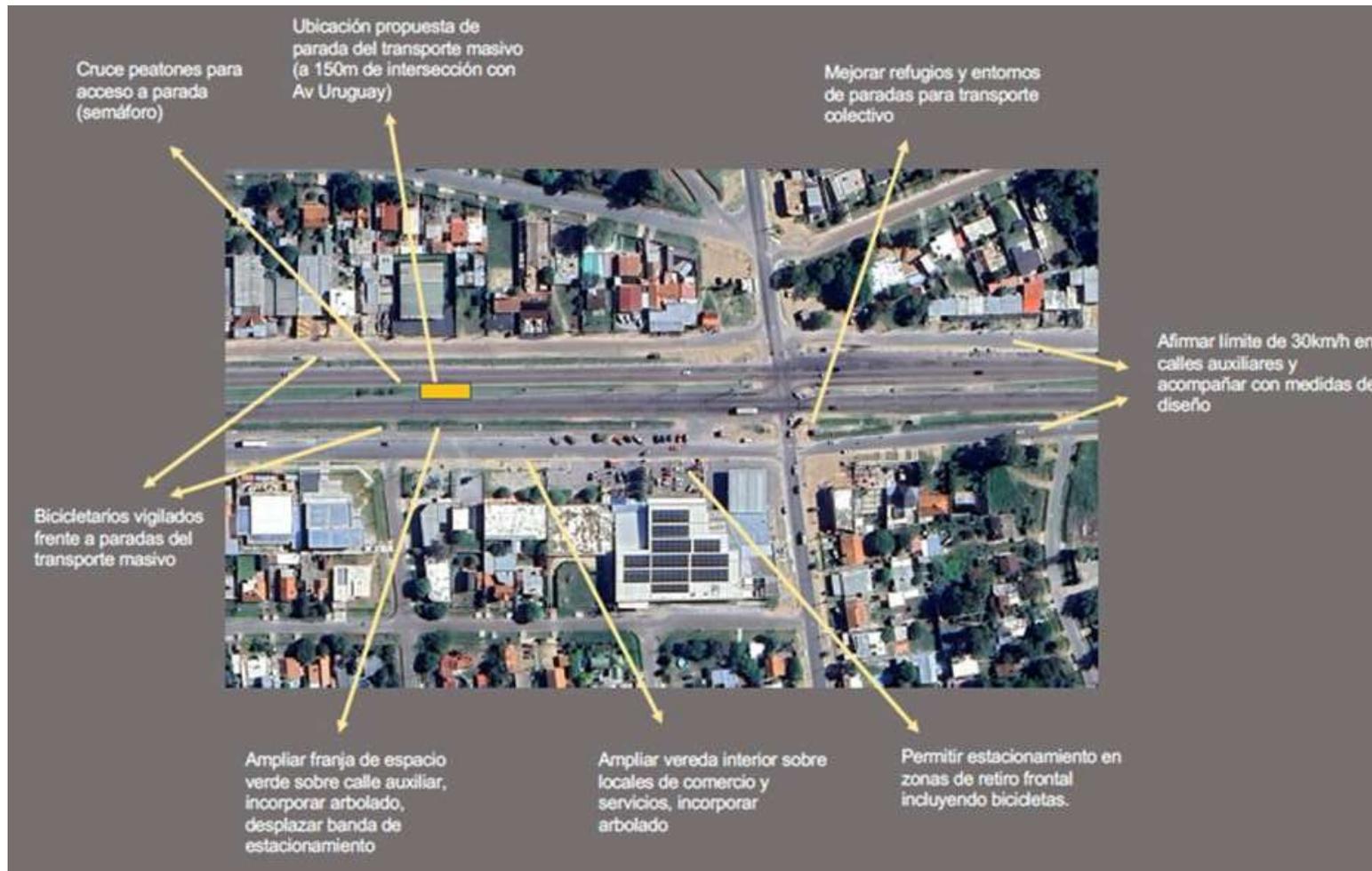
# CENTRALIDADES SELECCIONADAS

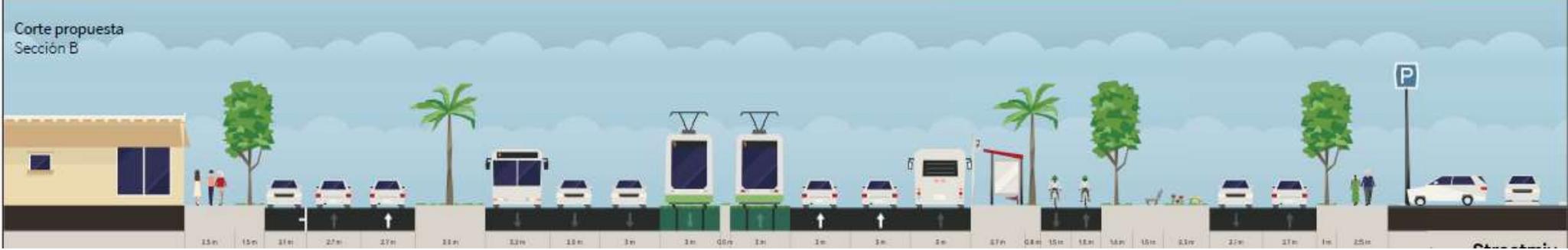
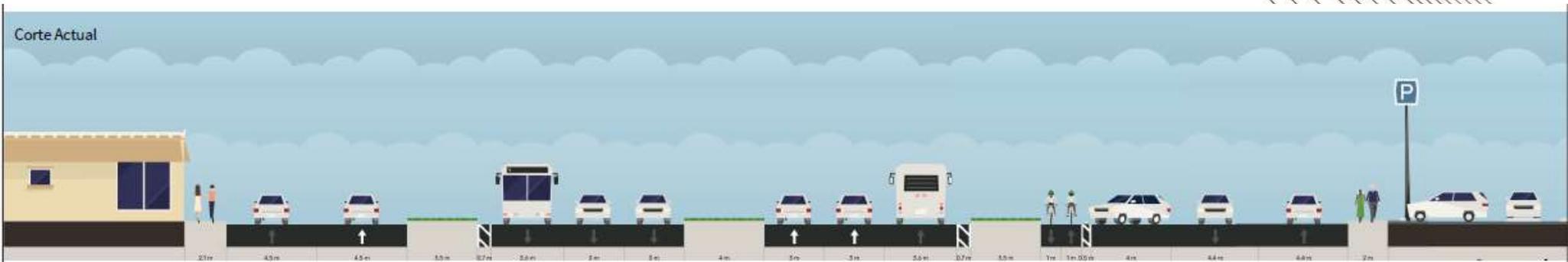


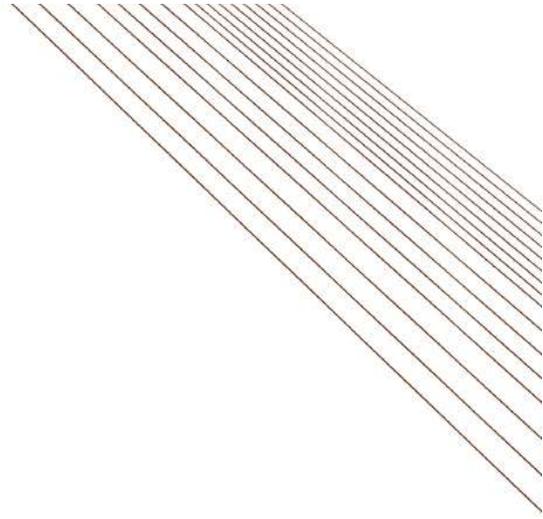
**Centralidades seleccionadas para un estudio más detallado:**

- Centralidad Shangrilá
- Centralidad Solymar
- Centralidad El Pinar

## Centralidad Solymar – Calles auxiliares de Av. Giannattasio



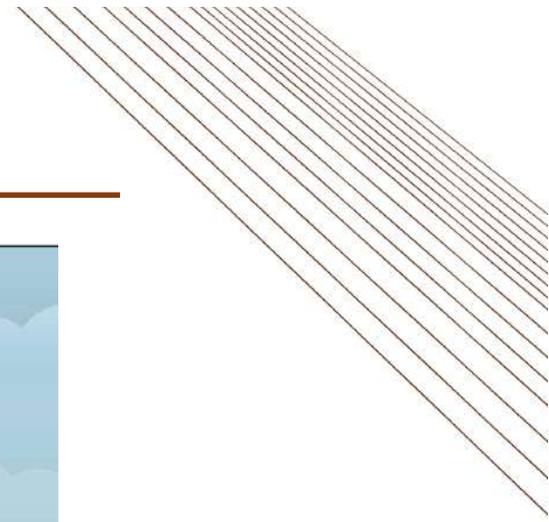




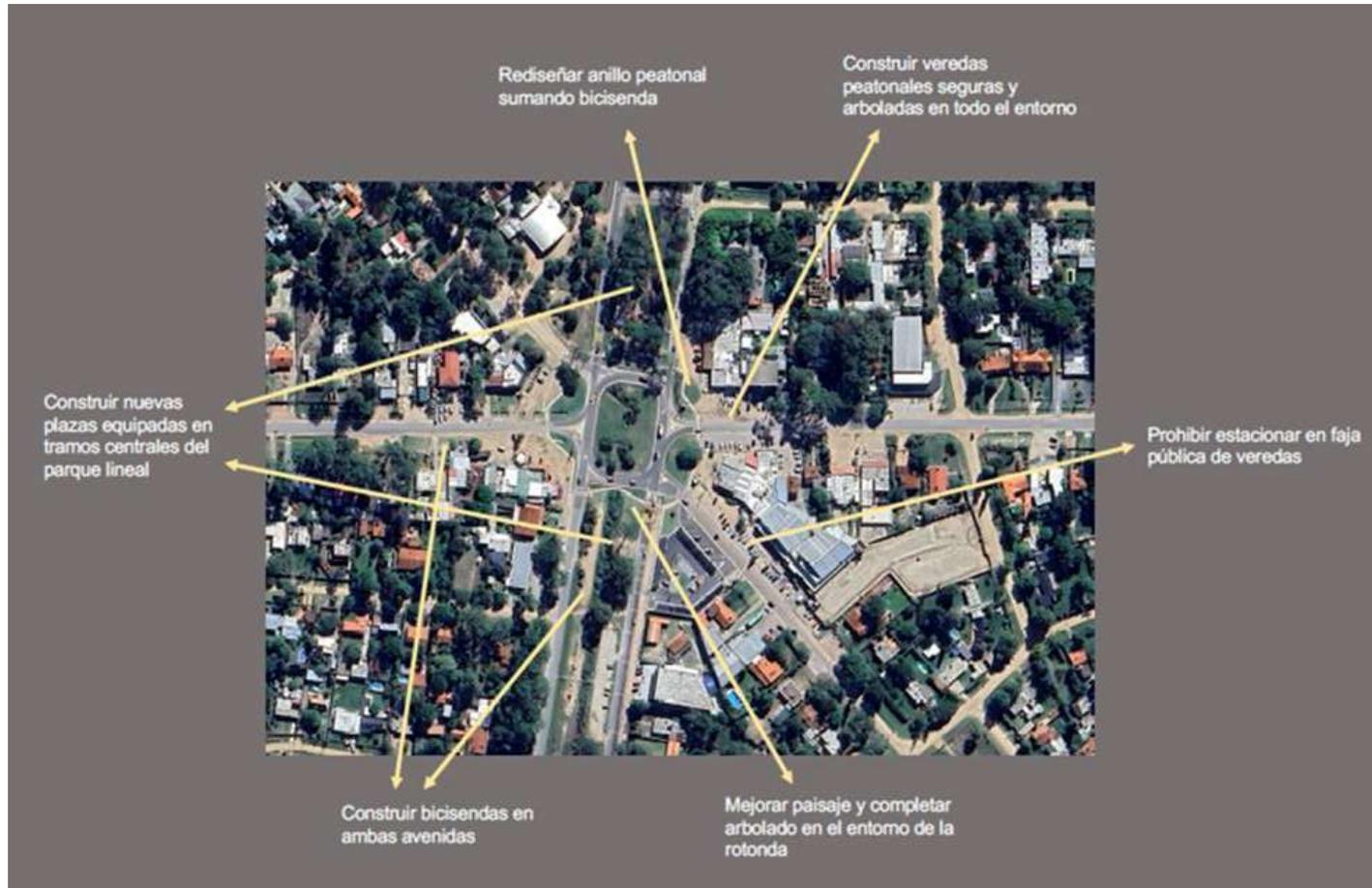
## Centralidad Shangrilá – Av. Calcagno



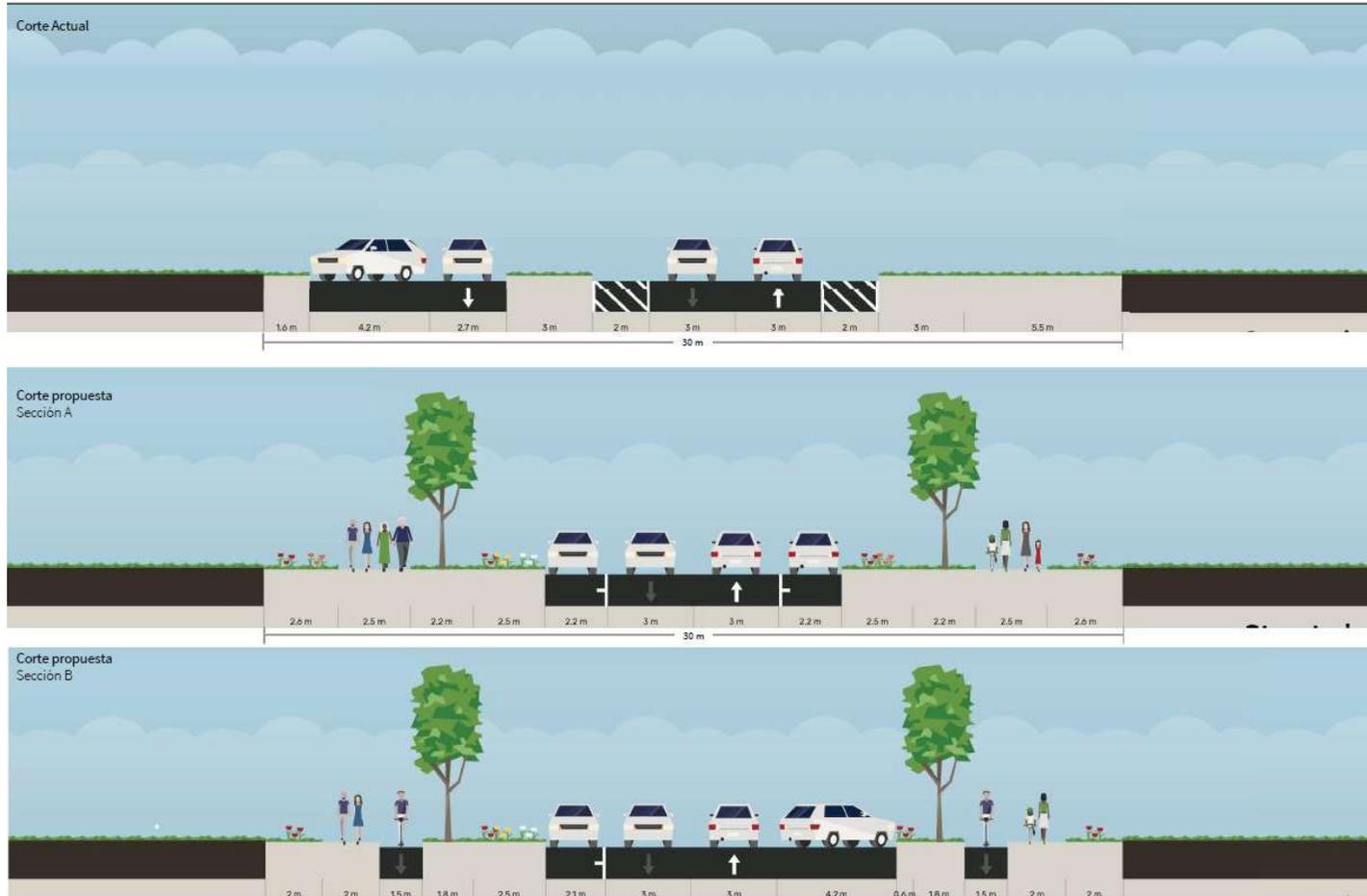
# Centralidad Shangrilá – Av. Calcagno

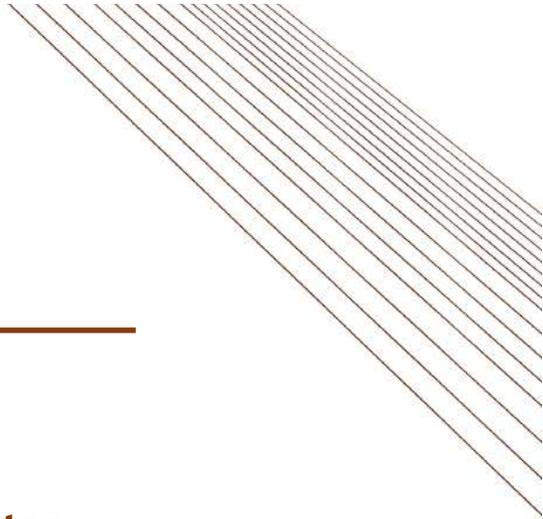


## Centralidad interior de El Pinar



# Centralidad interior de El Pinar





---

**Las líneas de acción que se proponen, así como los programas, lineamientos y acciones sugeridas no pretenden constituir un plan de movilidad en sí. Constituyen una contribución para iniciar el proceso de transición hacia la movilidad urbana sostenible, entendiendo que esta transición también estará determinada por políticas de movilidad y de desarrollo urbano de escala metropolitana, que corresponden a decisiones y factores que trascienden el ámbito local y, en ciertos aspectos, también el departamental.**

