

4. DISEÑO DE LOS COMPONENTES

4. DISEÑO DE LOS COMPONENTES

4.1. ACCESOS

a. Problemática

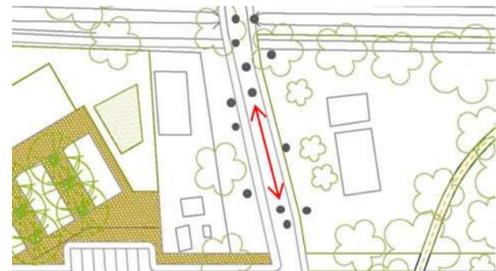
Accesos con vocación y comportamientos distintos, el posterior de bajo perfil dada su relación de servicios y relación con el río, y el acceso principal dinámico con gran vitalidad urbana, disfuncional e inseguro, por la mezcla de vehículo y peatón, así mismo, indefinición de las circulaciones y dimensiones inadecuadas.

b. Objetivo

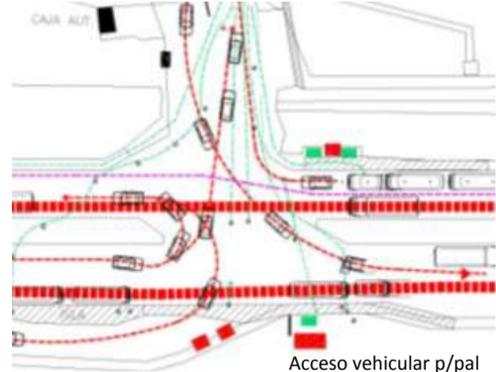
Separar accesos peatonal y vehicular diferenciándolos según vocación y necesidades.

c. Criterios de intervención

- Definir y adecuar apropiadamente los accesos para facilitar su uso y garantizar la seguridad de sus usuarios.



Acceso peatonal posterior



Acceso vehicular p/pal



Acceso vehicular actual



Acceso vehicular propuesto

d. propuesta

- Separar los accesos de vehículos y de peatones.

- Definición física adecuada del espacio para el uso tanto del vehículo como del peatón.

- Dotación adecuada de mobiliario y señalización que facilite el uso del espacio y garantice la seguridad y comodidad de los usuarios.

- En ambos accesos, retroceder los puntos de control y generar espacios abiertos y despejados tanto al interior como al exterior, que permitan la acumulación y maniobrabilidad de vehículos y usuarios, garantizando su desplazamiento seguro y rápido.

- Los accesos se consideran la "cara" de la universidad, por lo que deben diseñarse estructuras que guarden la proporción del espacio e intensidad de uso, estética, con buenos acabados, y la información suficiente para su adecuado uso.

- El acceso vehicular y de servicios será por el que actualmente se encuentra sobre la vía circunvalar, por donde ingresarán los usuarios y empleados de la institución que vayan en vehículo particular y en motocicletas, así mismo, ingresarán los vehículos de servicios, mantenimiento y aprovisionamiento.

- Por otro lado, el acceso peatonal y de bicicletas se sugiere sobre la circunvalar y hacia el borde norte de la universidad, limitando con el centro de convenciones. Se busca una separación suficiente del acceso vehicular y de servicios para que ambas concentraciones en horas pico, tanto la vehicular como peatonal, no se crucen.

- El nuevo acceso peatonal busca aprovechar el sendero construido por los usuarios que actualmente funciona y recorre gran parte del campus, alineándose con este y generando un recorrido y distribución lateral.

ACCESOS PEATONAL Y VEHICULAR



Accesos vehicula actual



Entrada principal



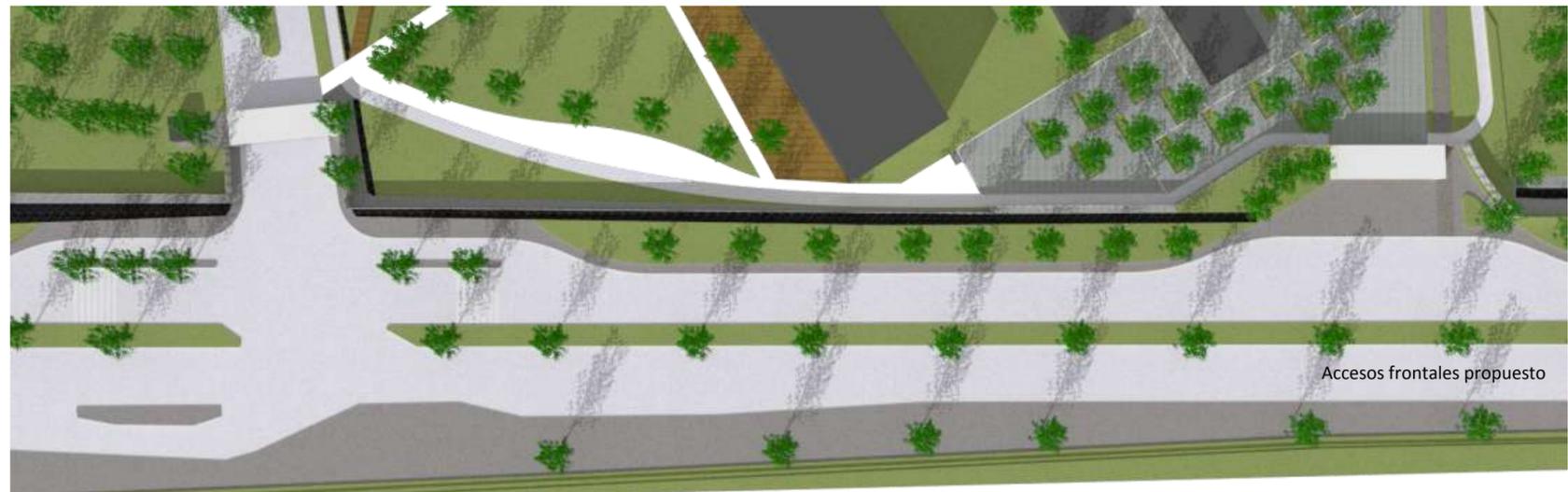
Entrada posterior



Acceso vehicular



Acceso peatonal actual



Accesos frontales propuesto



Acceso vehicular propuesto



Acceso peatonal propuesto

PERSPECTIVA



- Los accesos, como imagen de la institución, aparte de ser de carácter activos (sitios de encuentro), necesitan invitar y evocar una vista fresca y segura al visitante.
- Como aporte al funcionamiento del mismo, este se divide de acuerdo a su uso (peatonal y vehicular).
- El acceso peatonal cuenta con diferentes tipos de llegadas (caminando, en bicicleta o en vehículo); proporcionando diversidad en visuales y ambientes versátiles.
- Como sistemas de seguridad en la llegada del peatón, se extiende una bahía de acceso vehicular con capacidad para buses y vehículos.
- El acceso vehicular distribuye de manera eficiente la circulación cruzada entre los vehículos que circulan sobre la vía rápida(Av. Circunvalar), y los vehículos que acceden a la institución.
- El modelo empleado como estrategia de seguridad consiste en crear una bahía de acceso y una bahía de salida vehicular, manteniendo el curso y dimensión actual de la vía rápida (Av. Circunvalar).

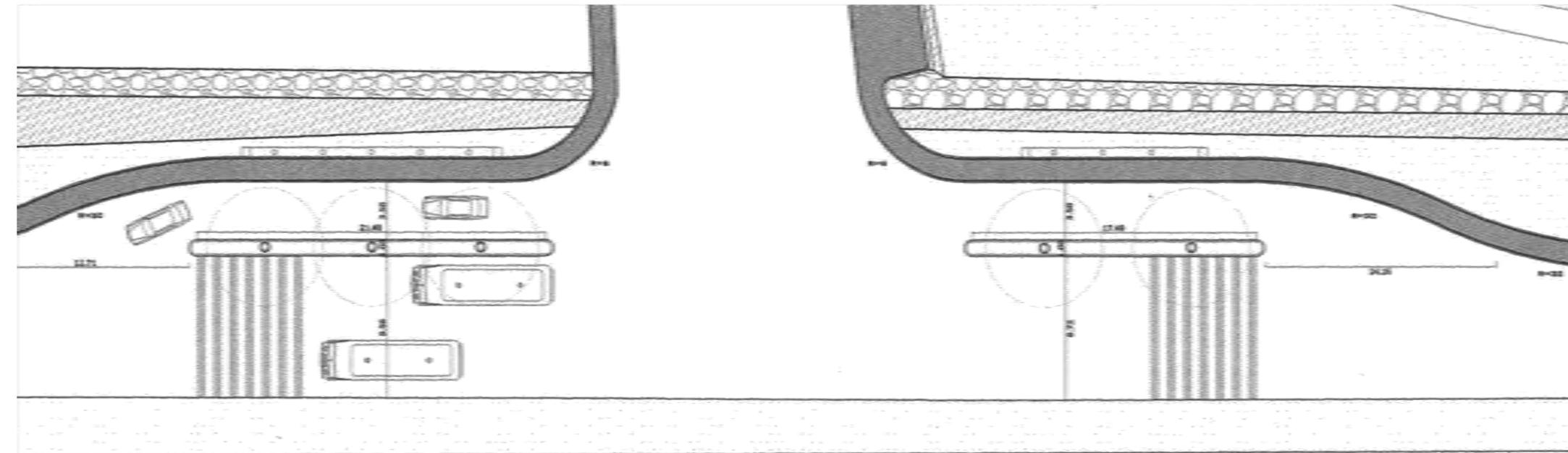
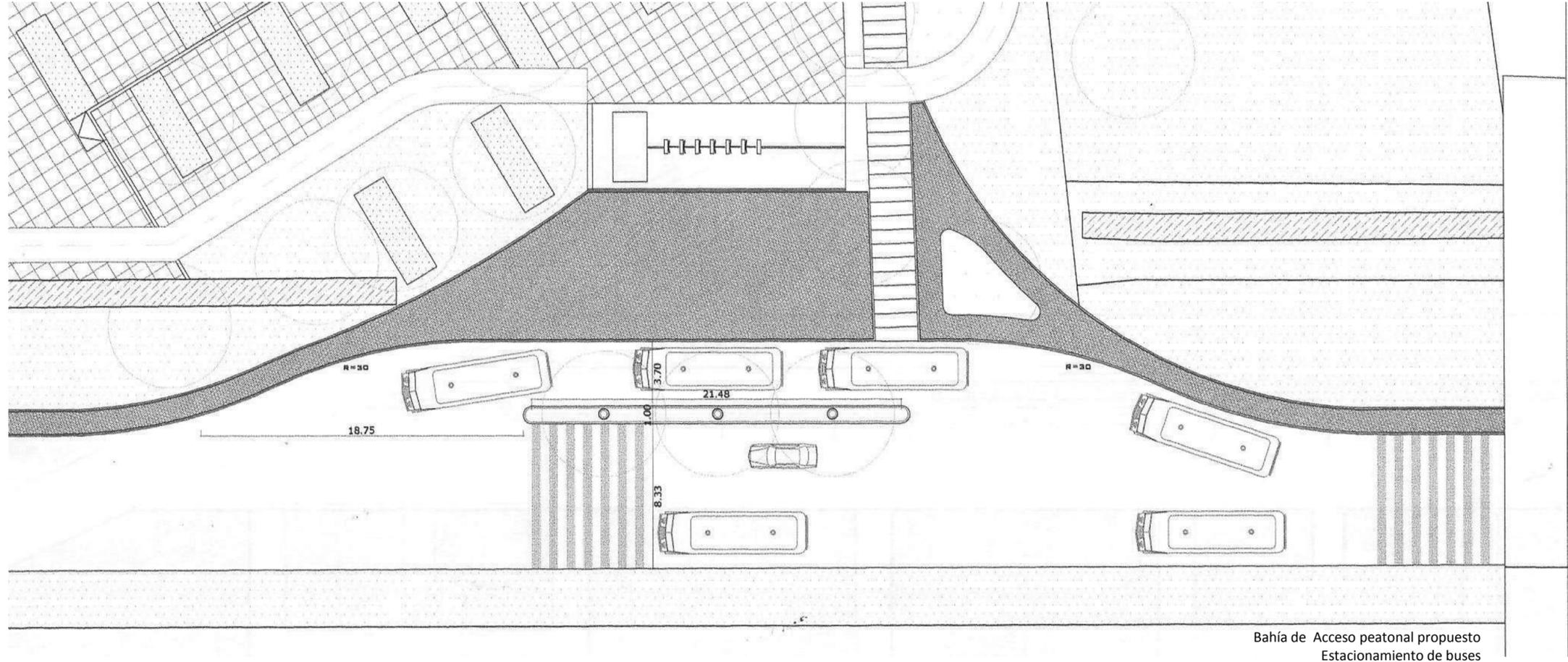
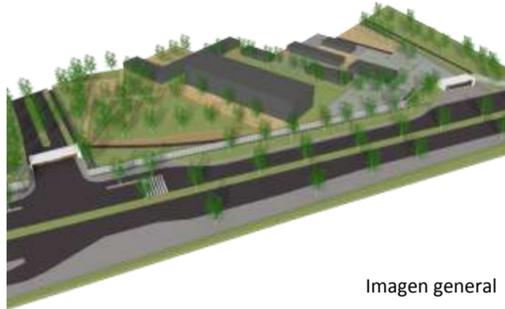
PUENTE PEATONAL:

La Universidad de Córdoba se encuentra en un proceso avanzado de diseño de un puente peatonal, el cual estará ubicado entre la universidad y el Centro de Convenciones aledaño sobre la vía Circunvalar, por lo cual, se considera pertinente hacer algunas recomendaciones:

- El diseño del puente debe adaptarse al nuevo acceso peatonal propuesto por el presente Plan.
- Debe proveer las especificaciones necesarias para brindar comodidad a sus usuarios en el acceso recorrido y llegada del puente
- Debe tener la altura necesaria para permitir el paso de vehículos de gran tamaño y evitar que los tubos de escape contaminen directamente la pasarela del puente
- Evitar el efecto de vértigo que es muy común en los usuarios.
- Garantizar las comodidades necesarias para personas discapacitado, como ascensores especiales y rampas lo suficientemente suaves para poder pasarlo en bicicleta o a pie, en el caso de las personas de edad avanzada o con limitaciones.
- Por ultimo, debe construirse con acabados resistentes al medio y contra acciones vandálicas, pero generando una imagen contemporánea y con altos estándares constructivos.



ACCESOS PEATONAL Y VEHICULAR

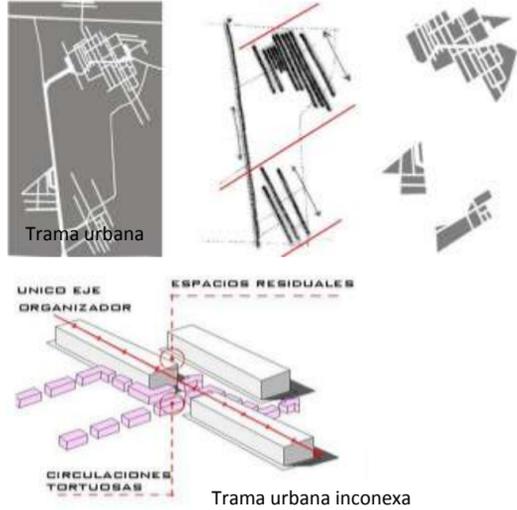


Bahía de Acceso vehicular propuesto
Desvío vehicular de acceso

4.2. ESTRUCTURA VIAL

a. Problemática

Trama urbana reticular, dispersa, fraccionada y con espacios residuales, sin continuidad espacial, ni dimensiones y calidades adecuadas. Plataforma urbana inconexa, con disfuncional relación de movilidad.



b. Objetivo

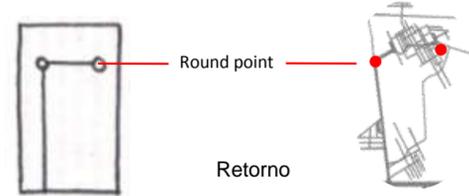
Plantear un circuito vial completo con las dimensiones adecuadas y priorizando al peatón.

c. Criterio de intervención

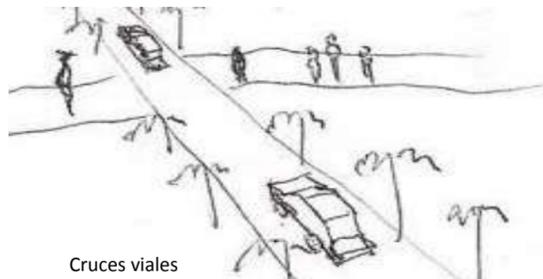
- La estructura vial debe armonizar las circulaciones o movidades del vehículo privado, el peatón, el trabajador de mantenimiento, y el del campo, el tractor, la bicicleta, los camiones de recolección de basuras y suministros para cafeterías o mantenimiento, buses de transporte estudiantil, motos, etc.
- Debe existir una estructura vial que funcione como un circuito completo y relacionarse con los parqueaderos directamente.
- Las dimensiones de las vías deben corresponder a los diferentes tipos de vehículos y tipos de movilidad, así como a la escala de los espacios.
- Las vías van reduciendo sus dimensiones en la medida en que se internen en el campus.
- La estructura vial debe complementarse con el paisajismo, tener en cuenta los remates visuales, en el marco natural y la relación morfológica con lo construido (relación vía- espacio público y edificaciones).
- Las vías deben tener la señalización suficiente que demarquen cruces peatonales, Sentido de las vías y lugares de parqueos.
- Las vías deben poder evacuar aguas lluvias con las pendientes necesarias.
- Los acabados deben adaptarse a niveles de piso y rampas.
- Según la capacidad de conexión y demanda de flujo vehicular las vías se organizan en dos grupos generales: *Red básica* y *Arterias locales*; cada una con respuesta y características paisajísticas, distintas según sea el caso.

d. Propuesta

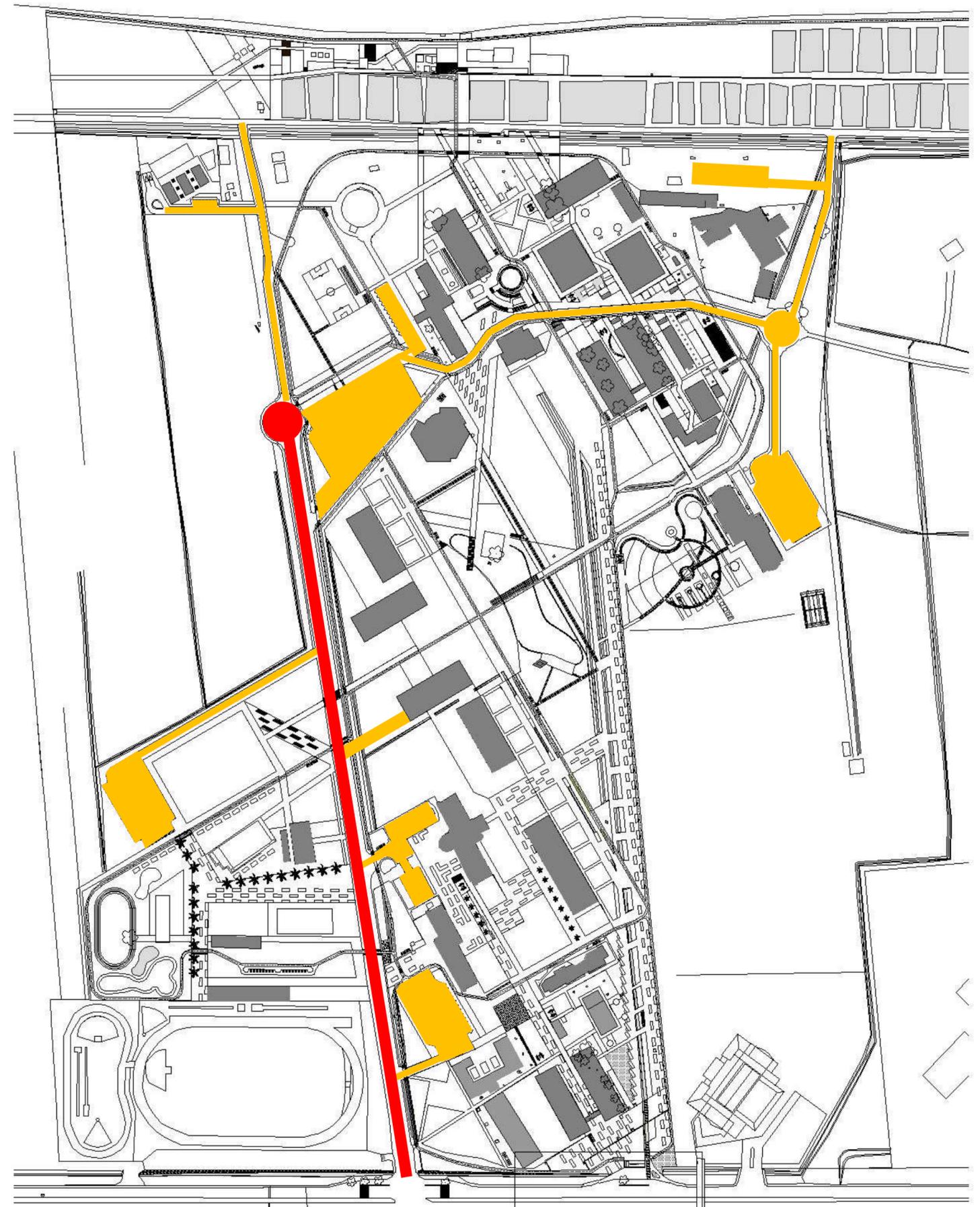
- Separación de los accesos y movidades vehicular y peatonal.
- Creamos un circuito con una sola vía de acceso y salida del campus con round point, estratégicamente ubicados para permitir retorno.
- Decidir usar una sola vía y un acceso existente, busca bajar la inversión y evitar la circulación del vehículo por toda la universidad, además de mantener la distribución de la movilidad vehicular, y cercanía a los bloques o edificios del campus.
- Los parqueos se introducen en el campus hacia la isla principal, lo que permite al vehículo entrar y llegar mas cerca de los edificios.
- Aunque se sugiere que no se incorporen vías al interior de la isla y que en lo posible vayan exteriormente, se mantiene la vía interna en la isla 6 (antigua isla administrativa) dada la solicitud de la oficina de planeación, puesto que existe un proyecto aprobado y en curso para su definición y pavimentación.
- Las tendencias urbanas priorizan al peatón y esta es una premisa básica para el Plan.
- Si se decide por parte de la universidad mantener la vía interna, esta debe tratarse con materiales, texturas, colores y mobiliarios necesarios para definir la circulación del vehículo priorizando al peatón.
- No deben permitirse parqueos en el interior de las islas y definir los espacios especiales para parqueos temporales y de servicios.
- No se propone la vía hacia el costado posterior del campus por falta de espacio y porque se aleja demasiado de los bloques y edificaciones.
- Round point. Se proponen dos estratégicos, para que los vehículos tengan retorno, uno al principio y otro al final del circuito.



- Los cruces viales deben contar con suficiente señalización y diferenciarse con texturas, colores y ambientes paisajísticos especiales..



ESTRUCTURA VIAL - Red básica (vehicular)



- Vía principal (tipo A1)
- Vía secundaria (tipo A2)

Plano de estructura vial

e. Especificaciones Técnicas

Red básica vía vehicular tipo A1

Para la propuesta se conserva la vía principal de accesibilidad (tipo A1), teniendo en cuenta el buen estado constructivo y su significado en la distribución vial.

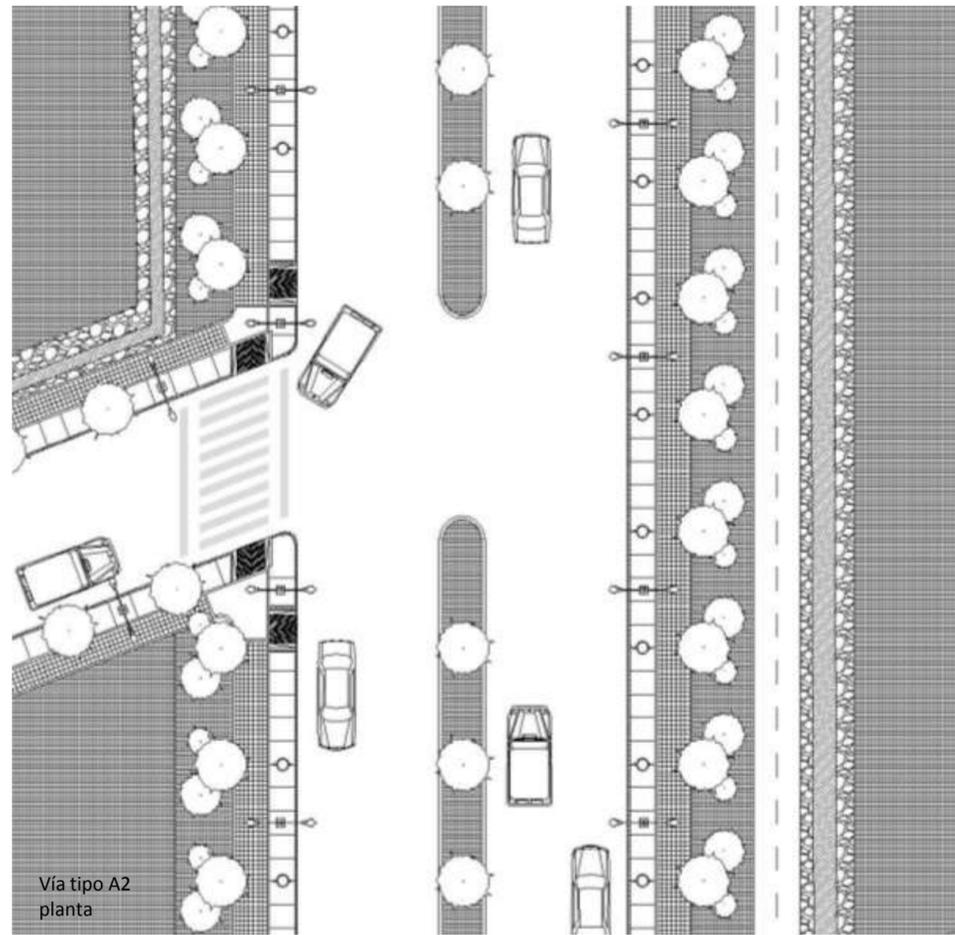
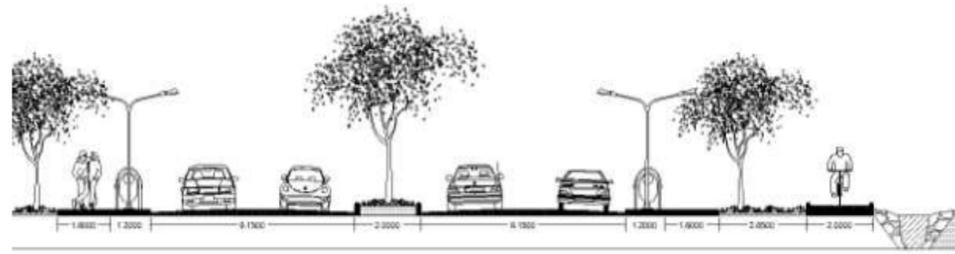
Este modelo lo conforma la vía principal de acceso, con capacidad para tráfico mixto (automóviles, camperos, camiones, buses).

Los diseños y construcciones de vías de circulación, deben cumplir con las normas de seguridad y diseño del buen arte, generando crecimiento organizado y planificado, siempre en busca de promover mayores áreas de esparcimiento y fluidez en el espacio público, esto a su vez, debe respetar el entorno vital donde se planteen, puesto que en la cobertura vegetal se encuentran inmersas las riquezas paisajísticas, importante en el buen manejo del asoleamiento en nuestro medio.

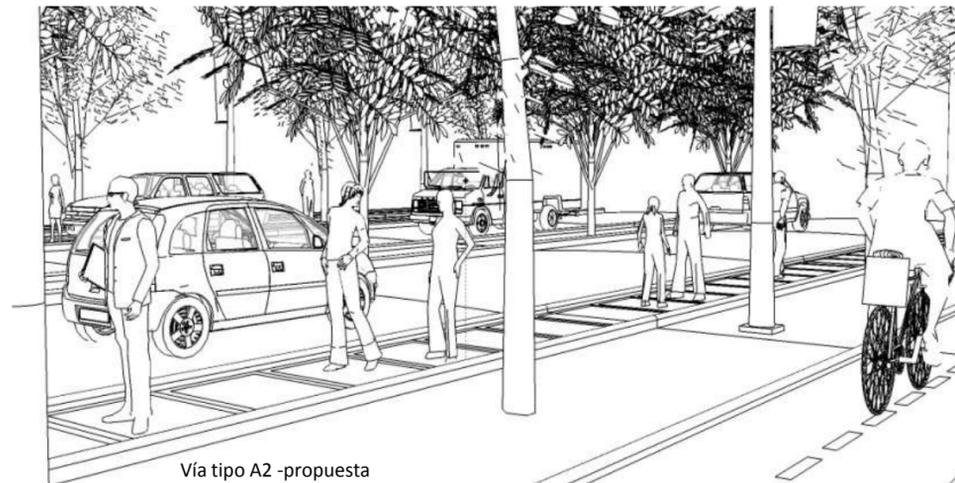
En busca de mejorar las circulaciones peatonales sobre este eje principal y teniendo en cuenta el perfil de la carretera, se propone dotar la vía con andenes en sus dos carriles, un circuito de cicloruta paralelo a la vía, separador y contenedor de cobertura vegetal en el centro y zonas verdes a ambos lados de las calzadas para protección solar en las circulaciones peatonales (cicloruta-andenes).

En caso de cruces de la Red Básica con las Arterias peatonales, deberán implementarse los sistemas de ralentización del tráfico según sea el tipo de circulación y diseño del mismo, como cambio de material, estrechamiento de la calzada, obstáculos en la circulación, adoquinados, disminución de velocidades a 30 km/h, entre otros, esto genera mas seguridad a los peatones, mas espacio de movilidad y reducción del ruido del tráfico.

021 PLAN MAESTRO 2010 - 2025

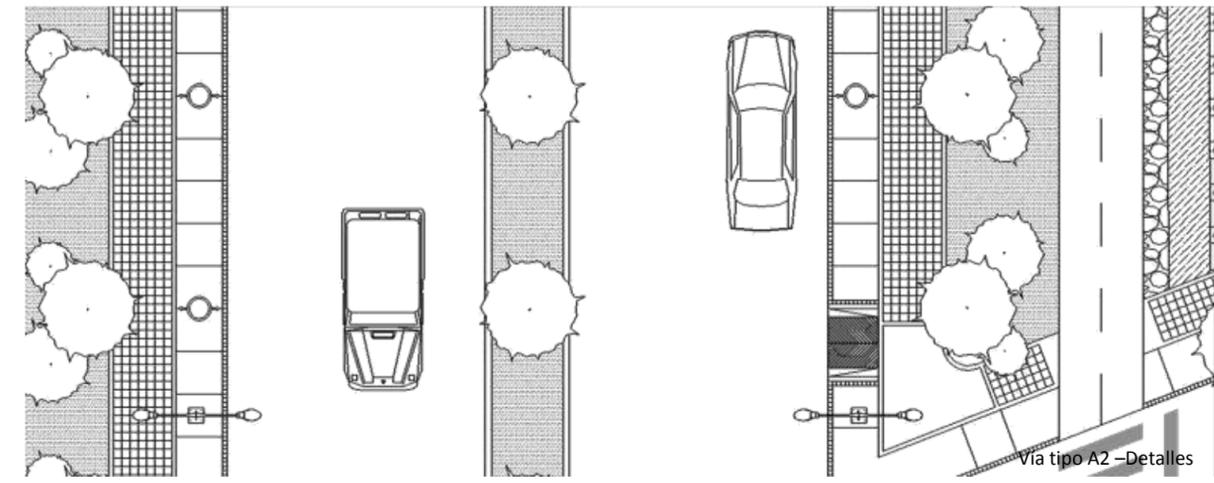


Vía tipo A2 planta



Vía tipo A2 -propuesta

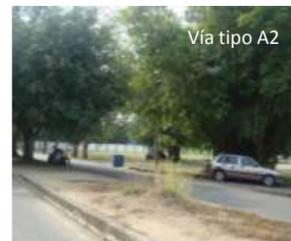
ESTRUCTURA VIAL - Red básica-tipo A1(vehicular)



Vía tipo A2 -Detalles



Vía tipo A2



Vía tipo A2



Vía tipo A2



Vía tipo A2- actual



Vía tipo A2- actual



Vía tipo A2 -propuesta

ESTRUCTURA VIAL - Red básica tipo A1



Imagen general

Av. Circunvalar

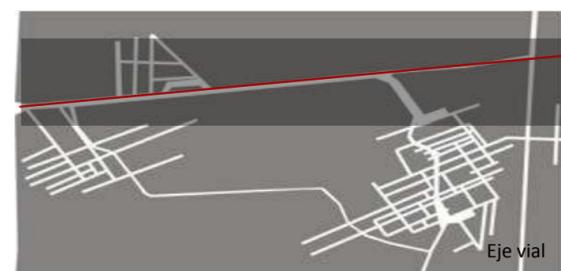
Los diseños y construcciones de vías de circulación, deben cumplir con las normas de seguridad y diseño del buen arte, generando crecimiento organizado y planificado, siempre en busca de promover mayores áreas de esparcimiento y fluidez en el espacio público, esto a su vez debe respetar el entorno vital donde se planteen, puesto que en la cobertura vegetal se encuentran inmersas las riquezas paisajísticas, importante en el buen manejo del asoleamiento en nuestro medio.

Para la propuesta se conserva la vía principal de accesibilidad (tipo A1), teniendo en cuenta el buen estado constructivo y su significado en la distribución vial.

En busca de mejorar las circulaciones peatonales sobre este eje principal y teniendo en cuenta el perfil de la carretera, se propone dotar la vía con andenes en sus dos carriles, un circuito de cicloruta paralelo a la vía, separador y contenedor de cobertura vegetal en el centro y zonas verdes a ambos lados de las calzadas para protección solar en las circulaciones peatonales (cicloruta- andenes).

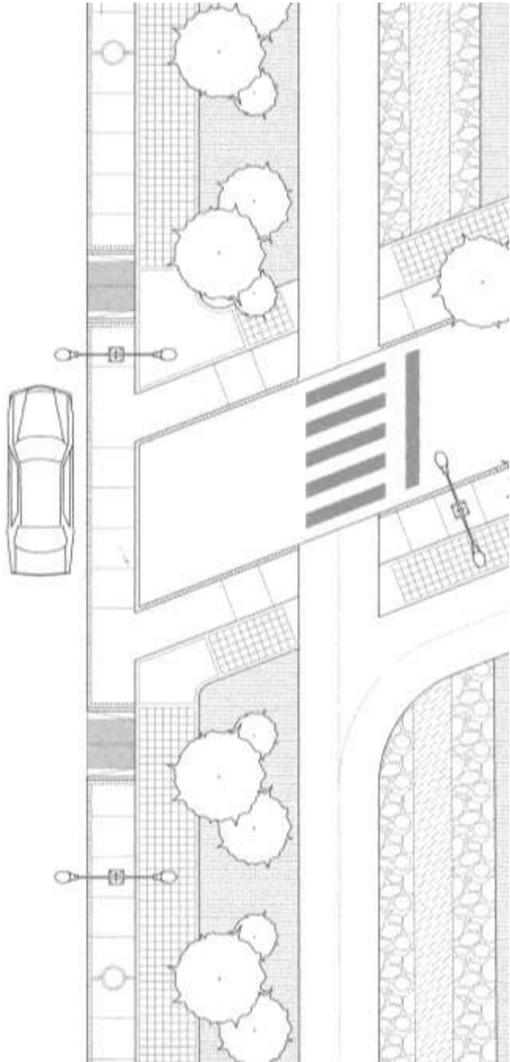
Esta vía se toma como base inicial para la implementación de un nuevo circuito vial, que estratégicamente bordea los dos núcleos urbanos identificados en la Universidad y remata en una glorieta, que en su interior contiene un hito o símbolo de la proyección universitaria, teniendo como función alterna a la de permitir el fácil retorno de los vehículos, ser referente de orientación.

La intervención se estructura sobre este eje como espina dorsal de la cual se origina toda una red de parqueos y circulaciones secundarias, que reducen el uso del parque automotor dentro de las islas impidiendo el cruce de circulaciones (vehiculares-peatonales).

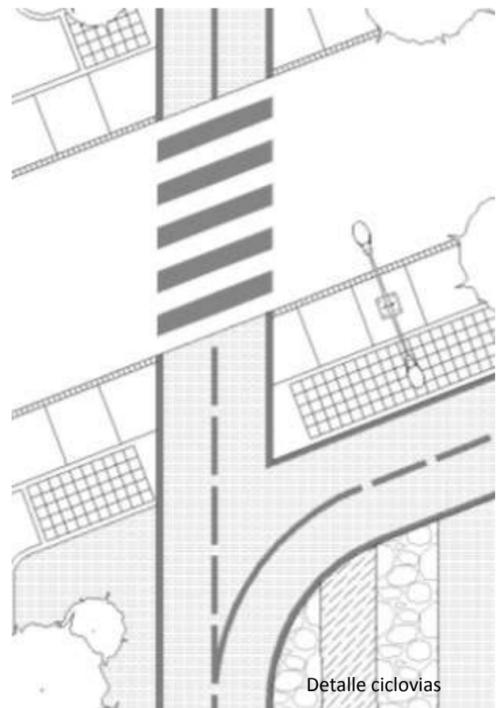


Nombre: Cicloruta
Medidas mínimas: Especificadas en la imagen
Capacidad: 2 per. En sentido contrario
Utilidad: circulación y comunicación

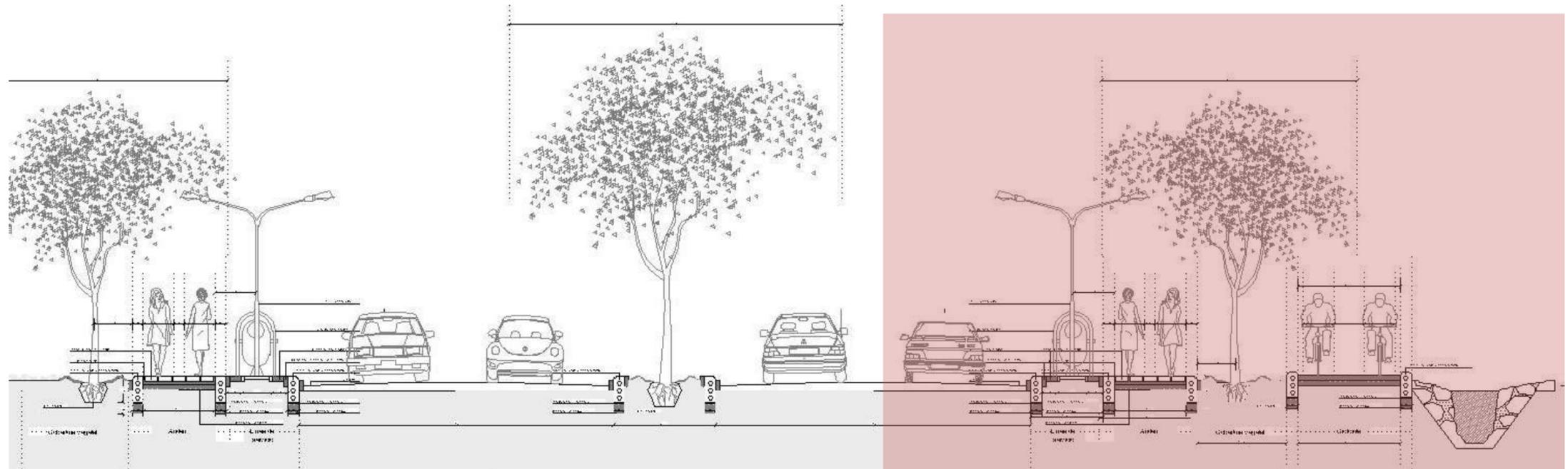
024 PLAN MAESTRO 2010 - 2025



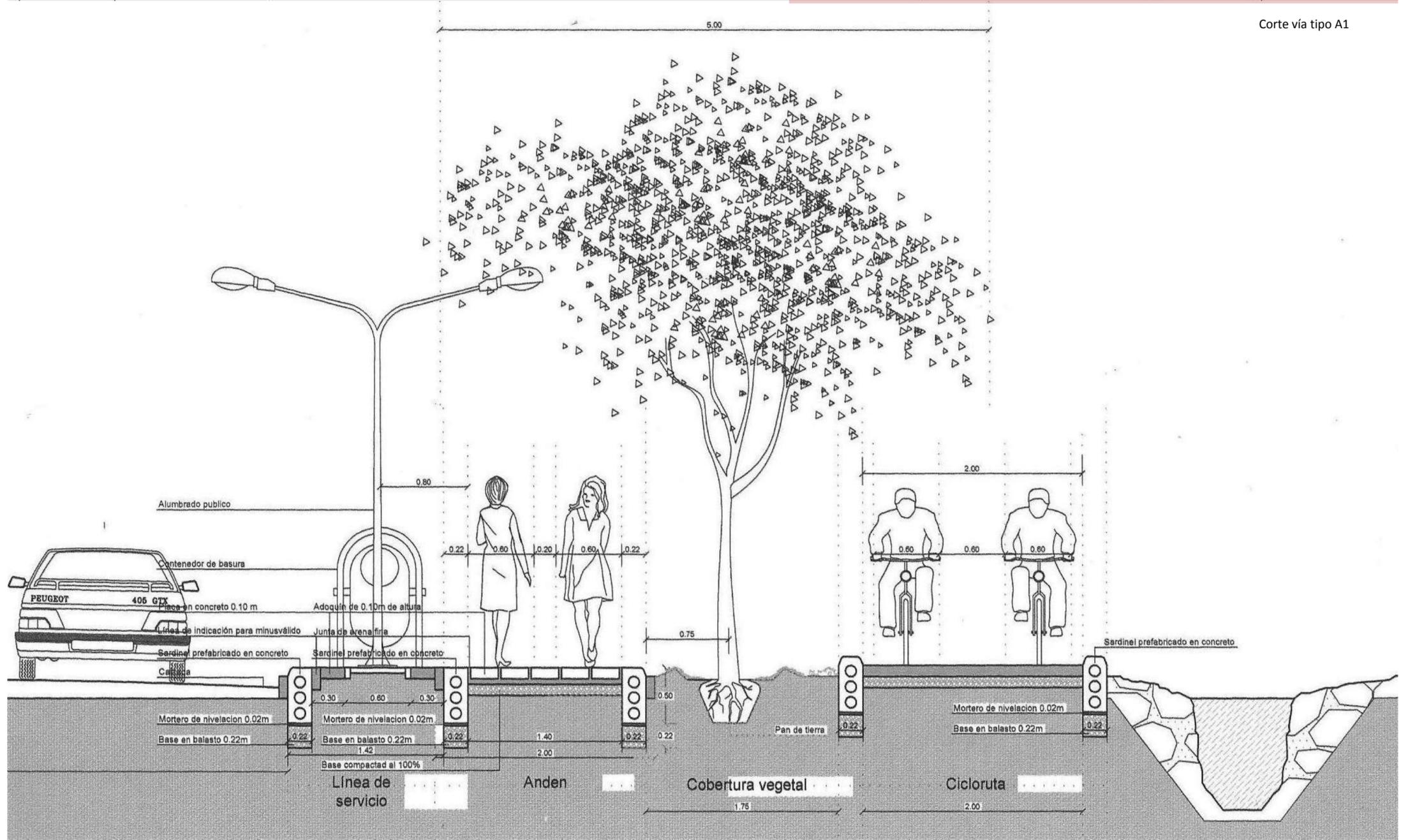
Planta vía tipo A1



Detalle ciclovías



Corte vía tipo A1



Detalle ciclovías