

**Red básica - vía vehicular tipo A2**

Estas se caracterizan por ser vías con gran confluencia de personas y circulaciones permanentes, teniendo como finalidad sitios de aparcamiento y retorno viales; se proyectan con el fin de comunicar y articular las edificaciones de carácter primario con la Red básica y acceso principal, logrando la integración de todas las actividades desarrolladas en el campus, siendo estas ramificaciones alimentadoras de la vía principal tipo A1.

Deben promover el fácil desplazamiento, seguridad y disfrute del público general, para lo cual se propone una alzada de 6.0 m de ancho con circulación peatonal de 1.5m, zonas verdes y cobertura vegetal a ambos lados.



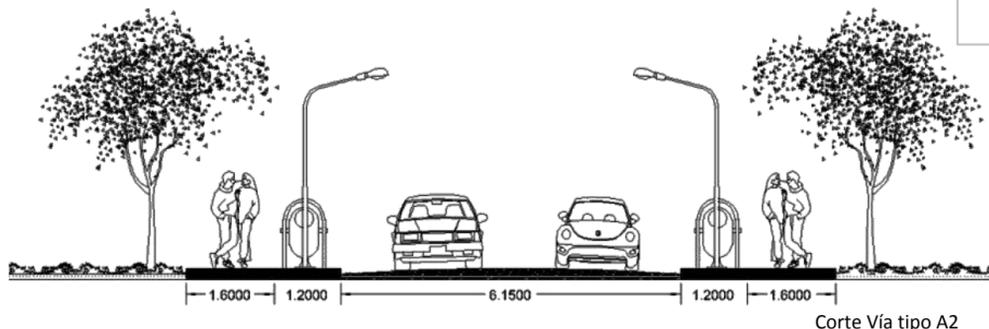
Este tipo de vías se generan como conectores de movilidad a menor escala, por la cual pueden circular vehículos livianos (automóviles-camperos), a velocidades máximas de 40 km/h.

El espacio de circulación vehicular se mantiene, las circulaciones peatonales se definen paralelas a las calzadas, y se fomenta la protección ambiental, como protección solar para el tráfico peatonal (imagen 19 y 20).

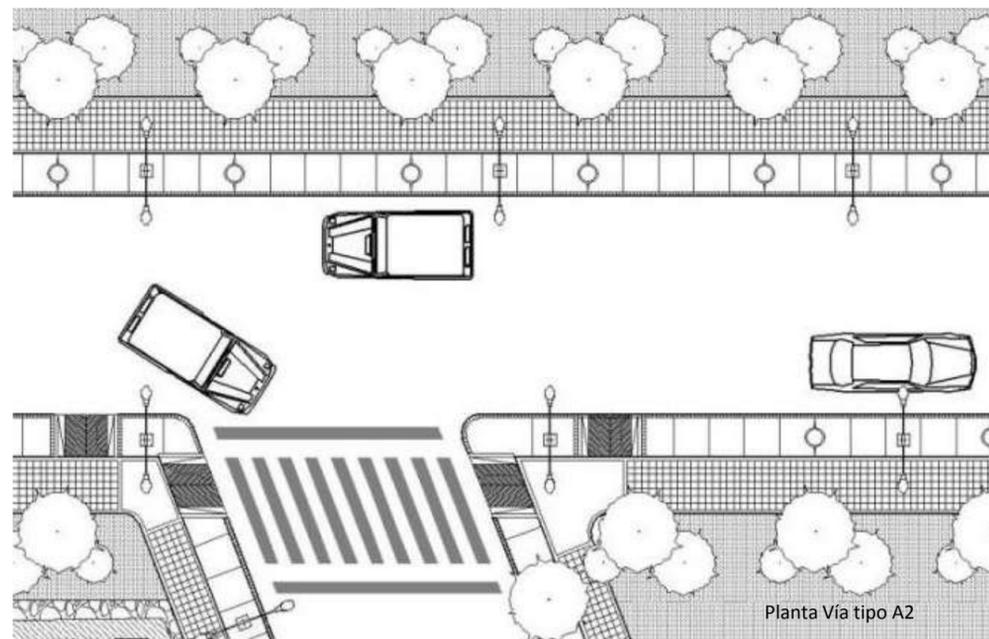


Plano Vial tipo A2 - propuesta

025 PLAN MAESTRO 2010 - 2025



Corte Vía tipo A2



Planta Vía tipo A2

**ESTRUCTURA VIAL - Red básica-tipo A2(vehicular)**



Planta Vía tipo A2



Imagen general Vía tipo A2

### 4.3. MOVILIDAD PEATONAL Y SENDEROS

#### a. Problemática

Movilidades sin continuidad ni acabados que garanticen la comodidad de los usuarios.

#### b. Objetivos

Generar una movilidad continua, cómoda, clara, versátil y protegida del automóvil, con excelente respuesta a las condiciones ambientales de nuestro medio, como el asoleamiento intenso y las lluvias, esto hace referencia a la necesidad de utilizar acabados, texturas, niveles, mobiliario, vegetación y otros principios de diseño durante todo el trayecto.

En síntesis la movilidad debe ser continua versátil (fluida), que genere diferentes sensaciones, rica en paisaje con accesos rápidos y cómodos a las diferentes zonas.

Protegida, Cómoda y Clara o entendible, es decir, que las personas no se pierdan, esto se logra creando pistas físicas.

#### c. Criterios de intervención

- Priorizar y proteger la movilidad del peatón (caminando y en bicicleta) frente a la del automóvil.

- Lograr una movilidad continua y completa que permita que tanto el peatón como el vehículo puedan tener buenas condiciones del espacio público y vías, desde que ingresan hasta que salen, dando la opción de recorrer el campus en vehículo, bicicleta o caminado.

- La movilidad debe diseñarse en concordancia o armonía con el paisaje.

- Generar las condiciones de confort necesarias, incorporando arborización, aspersores ambientales, techos o elementos arquitectónicos, que se integre con el paisaje y se realice de una forma continua y cómoda.

- La movilidad del peatón, la bicicleta y el automóvil, deben funcionar independientemente, pero de forma complementaria.

- Definir física y claramente en el espacio público las circulaciones vehiculares, peatonales y en bicicletas, para evitar la invasión del espacio del peatón por parte del vehículo.

- Recurrir a componentes y accesorios urbanos que ayuden a definir y controlar circulaciones y movilidades en el campus.

-Ningún edificio o espacio debe quedar incomunicado, sin la posibilidad de ser accesible, truncado o con circulaciones tortuosas que generen huellas de circulación.

La ubicación de edificios de servicios generales, publico externo o comunes, deben estar estratégicas y equidistantes.

- Deben evitarse las movilidades por fuera de las islas académicas.

026 PLAN MAESTRO 2010 - 2025

- Debe implementarse la señalización requerida, para que sea más fácil y rápida la movilidad.
- Debe promoverse la movilidad por la rivera del río (ronda académica).
- La movilidad debe pensarse inserta en un paisaje, diurna y nocturna, continua, completa y cómoda (confort térmico y físico) y con buena calidad del espacio público.

#### c. Propuesta

Teniendo presente los criterios o recomendaciones anteriores se plantea lo siguiente.

- Se definen los ejes principales de movilidad, teniendo en cuenta las circulaciones, la actividad, intensidad de uso y temporalidades del campus en *Alamedas, Vías de acceso, Red interna y Senderos*; la jerarquización de estas vías peatonales, varían en su proporción, escala, acabados y diseño, atendiendo las exigencias de los usuarios y dar cobijo a las diferentes movilidades.. Estas van reduciendo su tamaño hacia el interior de cada actividad.



- La propuesta garantiza la movilidad en forma continua a través de circuitos y ciertas circulaciones actuales (vía principal de acceso vehicular), que deben ser fortalecidas, entre ellas el tramo que va al edificio de ciencias agrícolas, convirtiéndose en vía principal de acceso peatonal.

En síntesis:

- El espacio urbano responde a las características físicas de movilidad, con principios de diseño, ambientación, mobiliarios, niveles y texturas adecuadas para cada tipo de circulación; ofreciendo una movilidad continua, eficiente y directa a las personas, sin perder la relación con el paisaje y los diferentes elementos (urbanísticos y arquitectónicos), que generan movilidad.



## MOVILIDAD PEATONAL Y SENDEROS

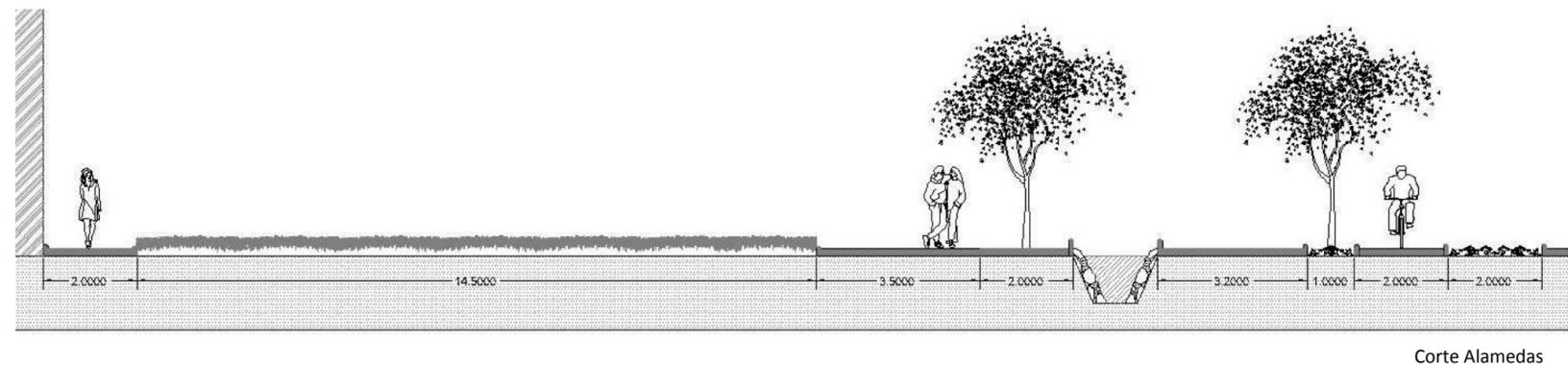
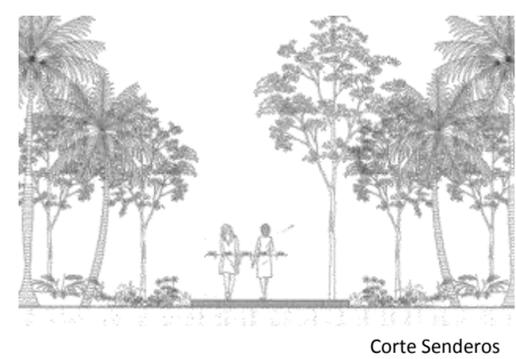
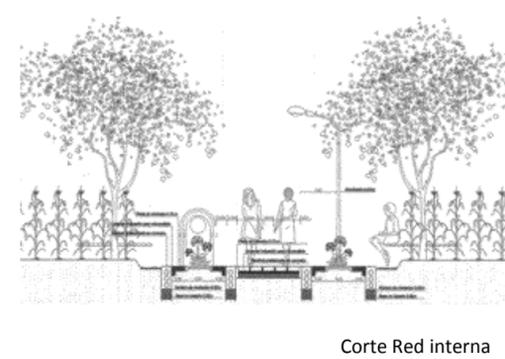
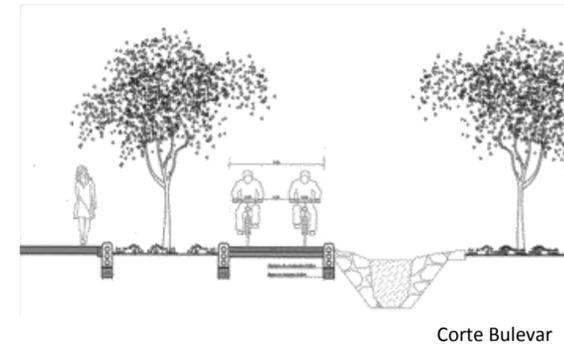
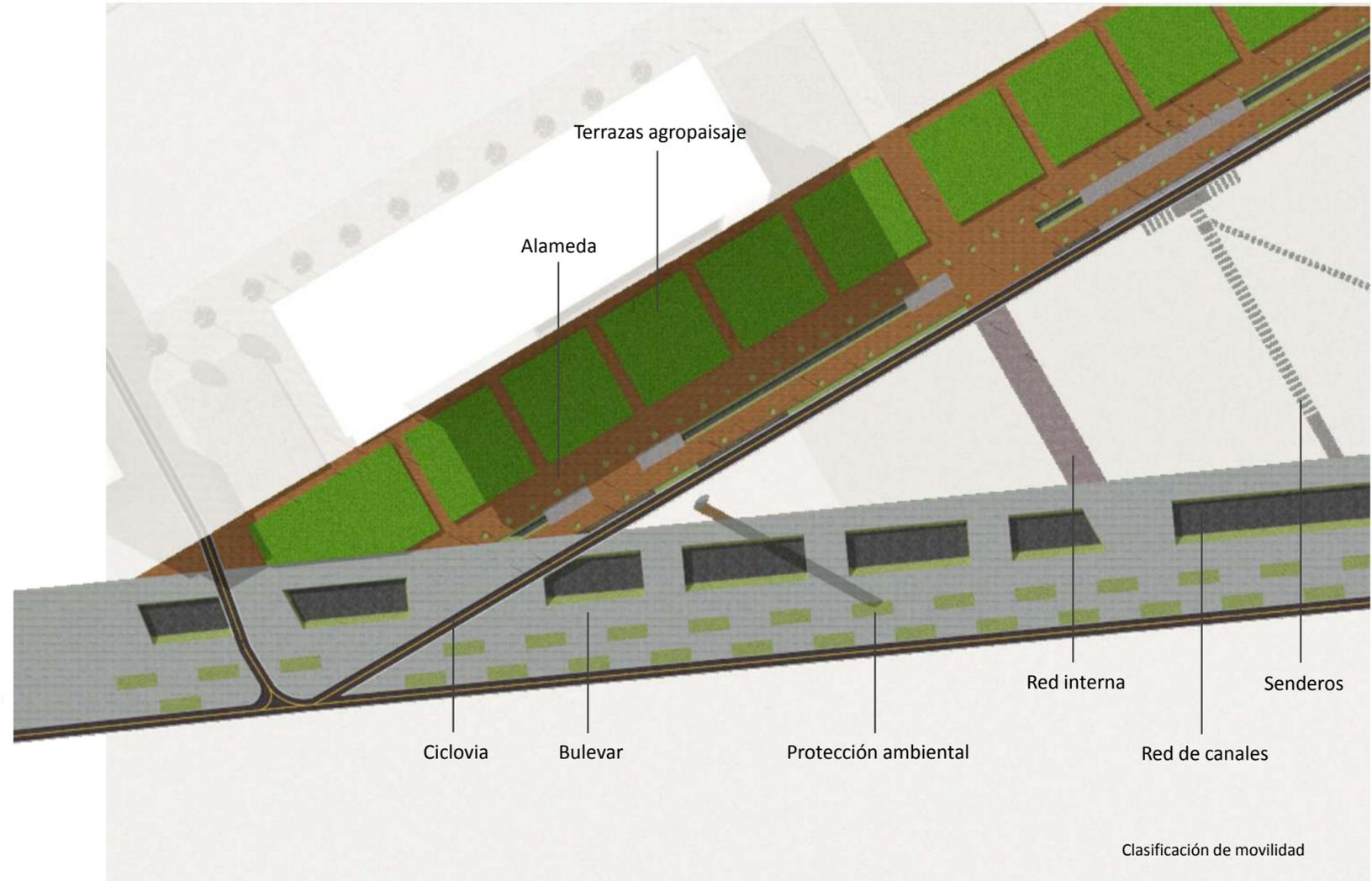




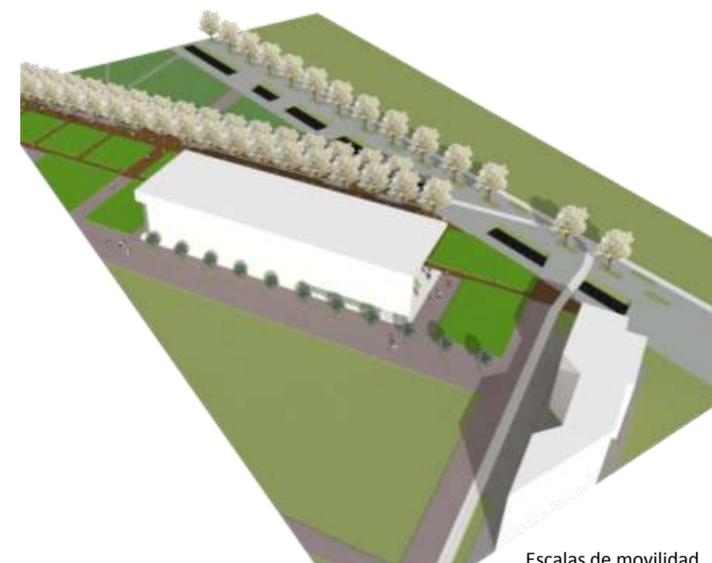
Imagen general/ movilidad peatonal



Imagen relación de movilidad / agro cultivos

Los ejes de movilidad se mimetizan en el entorno y paisaje urbano, a través de los componentes ambientales, abriendo paso a las edificaciones y áreas de estancia que interactúan con el exterior.

La escala del espacio permite que se convierta en el principal conector y distribuidor peatonal, con grandes terrazas de agro paisaje, ejes de arborización y zonas de agro cultivos expuestas a los visitantes, como arte, a partir de un lugar, dando una imagen entre escultura y arquitectura, en otras palabras arquitectura de paisaje, con un papel cada vez más determinante en el espacio público contemporáneo y en la imagen corporativa de la universidad.

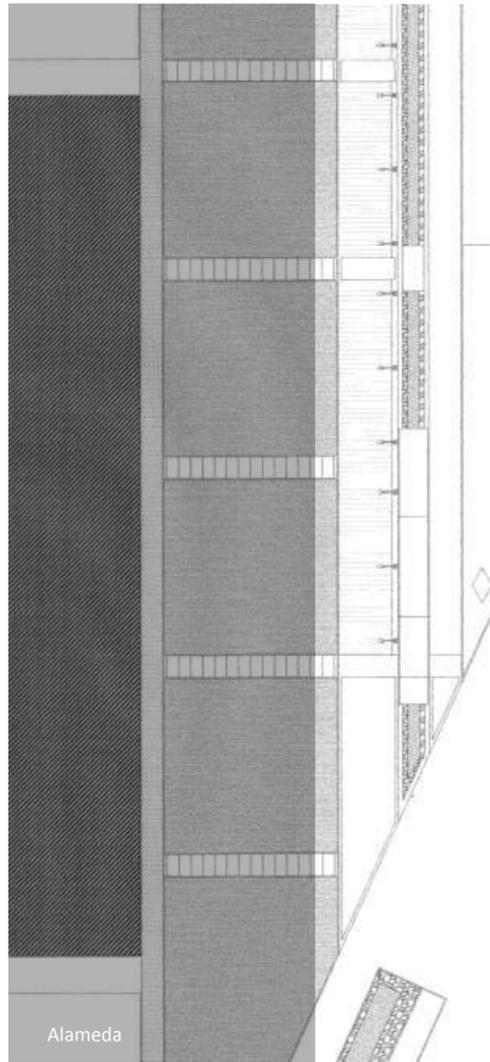


Escalas de movilidad

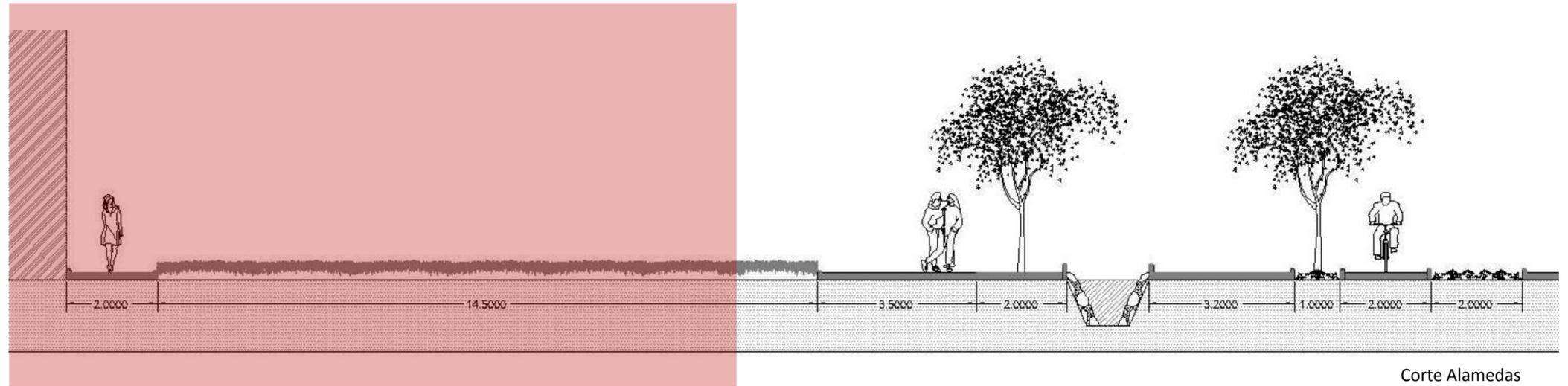


Escalas de movilidad

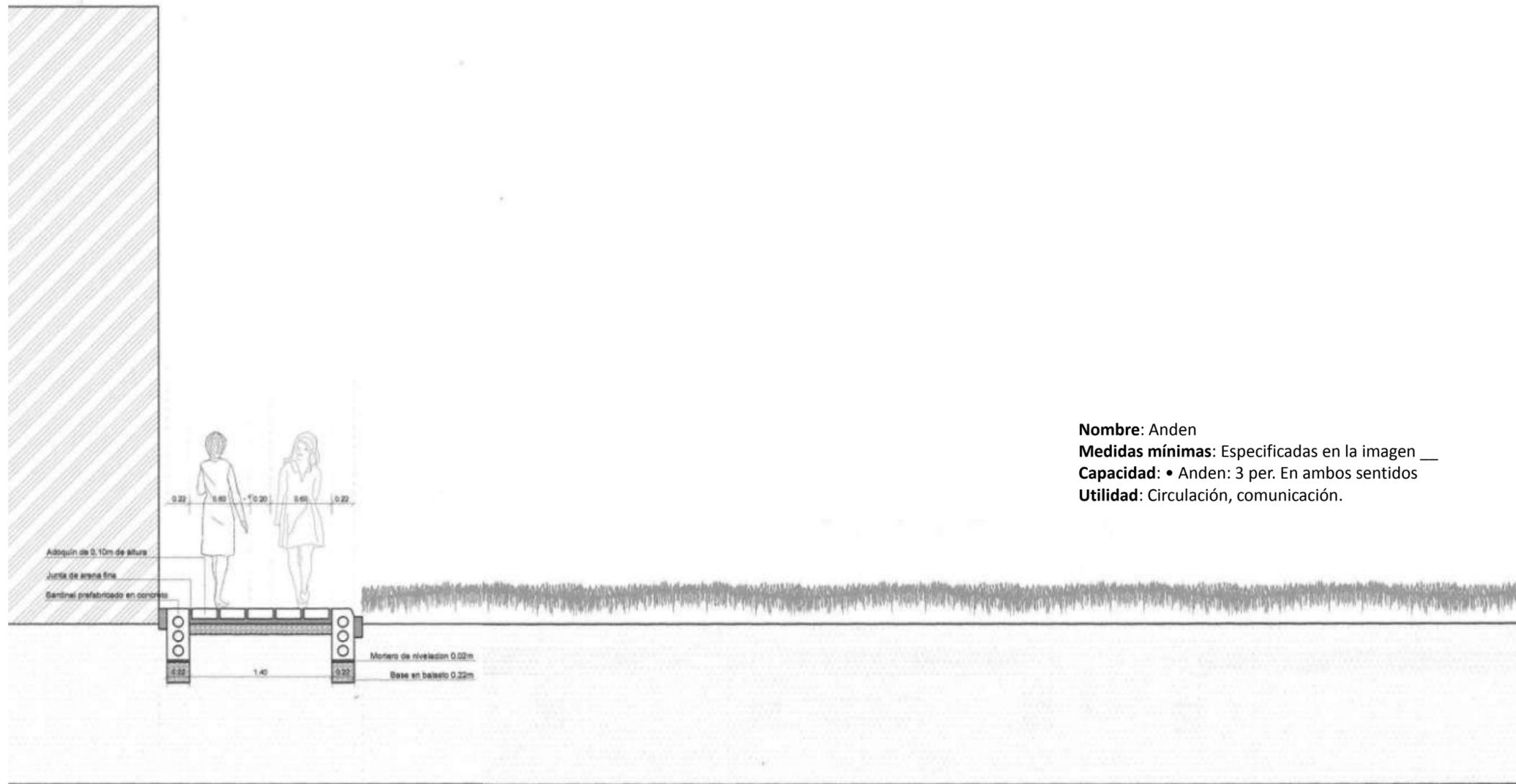
c. Especificaciones Técnicas



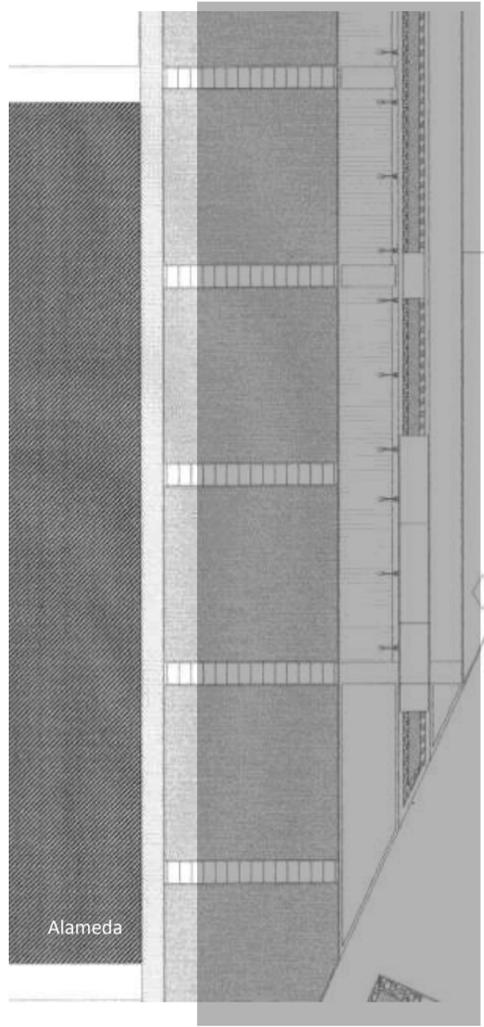
028 PLAN MAESTRO 2010 - 2025



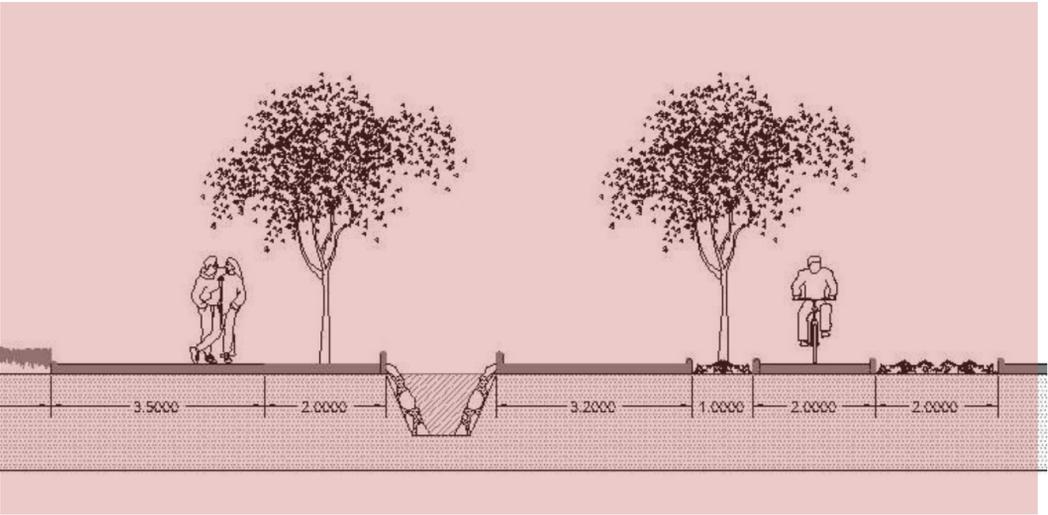
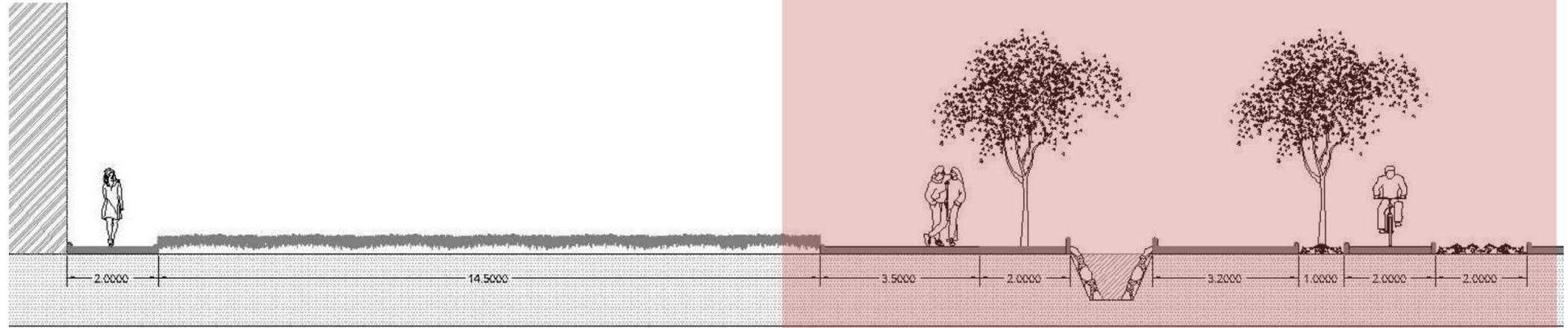
Corte Alamedas



**Nombre:** Anden  
**Medidas mínimas:** Especificadas en la imagen \_\_\_  
**Capacidad:** • Anden: 3 per. En ambos sentidos  
**Utilidad:** Circulación, comunicación.

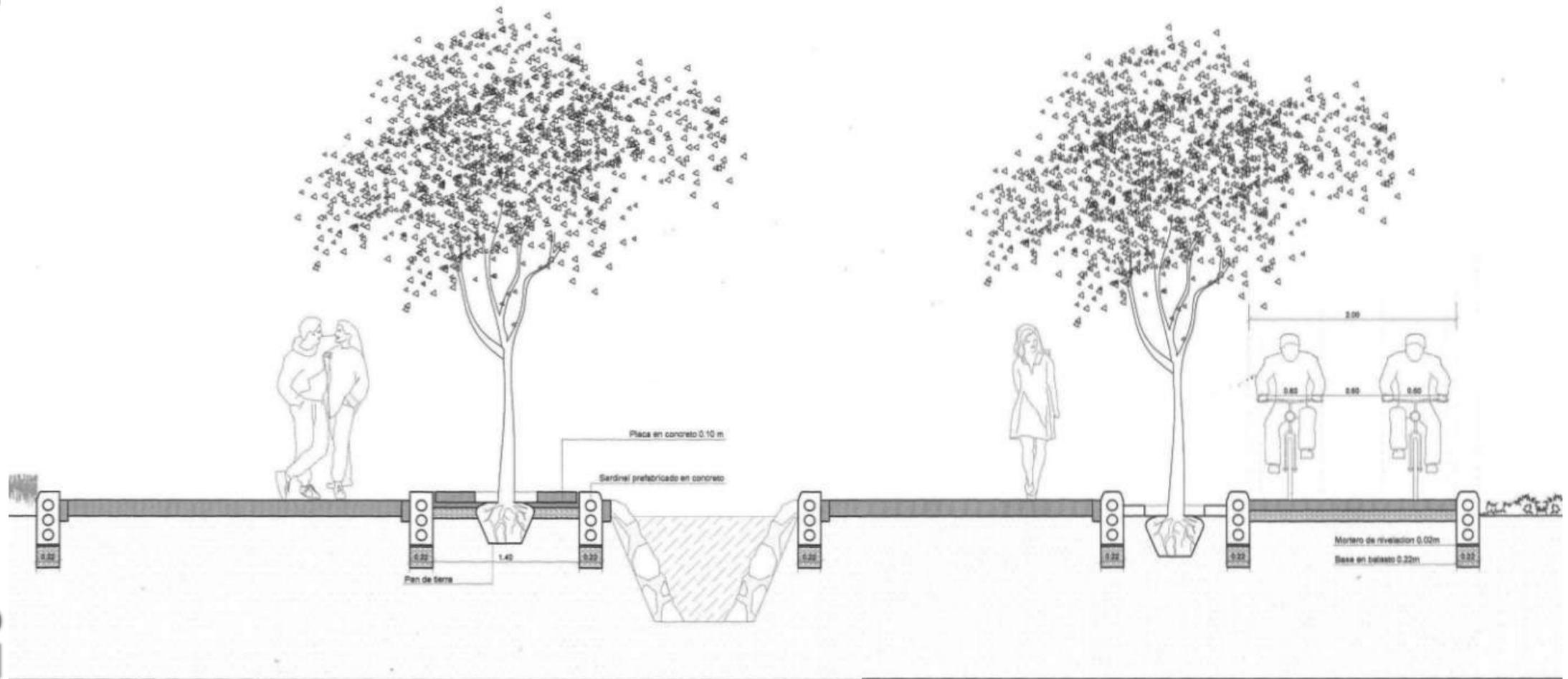


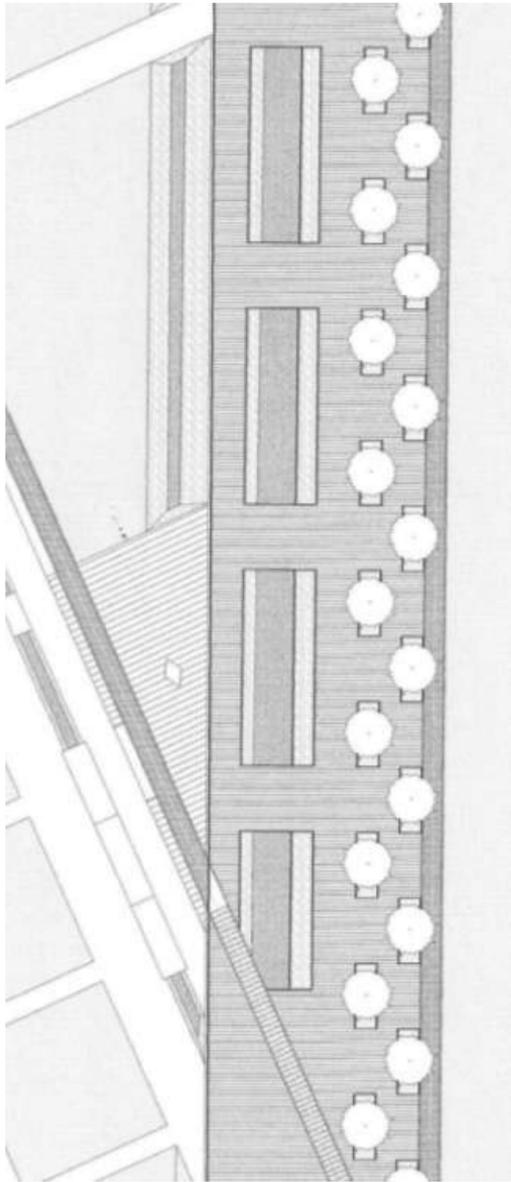
029 PLAN MAESTRO 2010 - 2025



Corte Alamedas

**Nombre:** Anden  
**Medidas mínimas:** Especificadas en la imagen \_\_\_  
**Capacidad:** • Anden: 3 per. En ambos sentidos  
**Utilidad:** Circulación, comunicación.





Bulevar

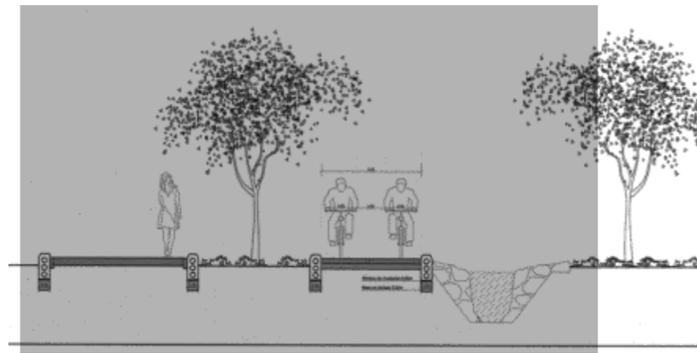


Imagen /bulevar



Imagen /bulevar

030 PLAN MAESTRO 2010 - 2025



Corte Bulevar

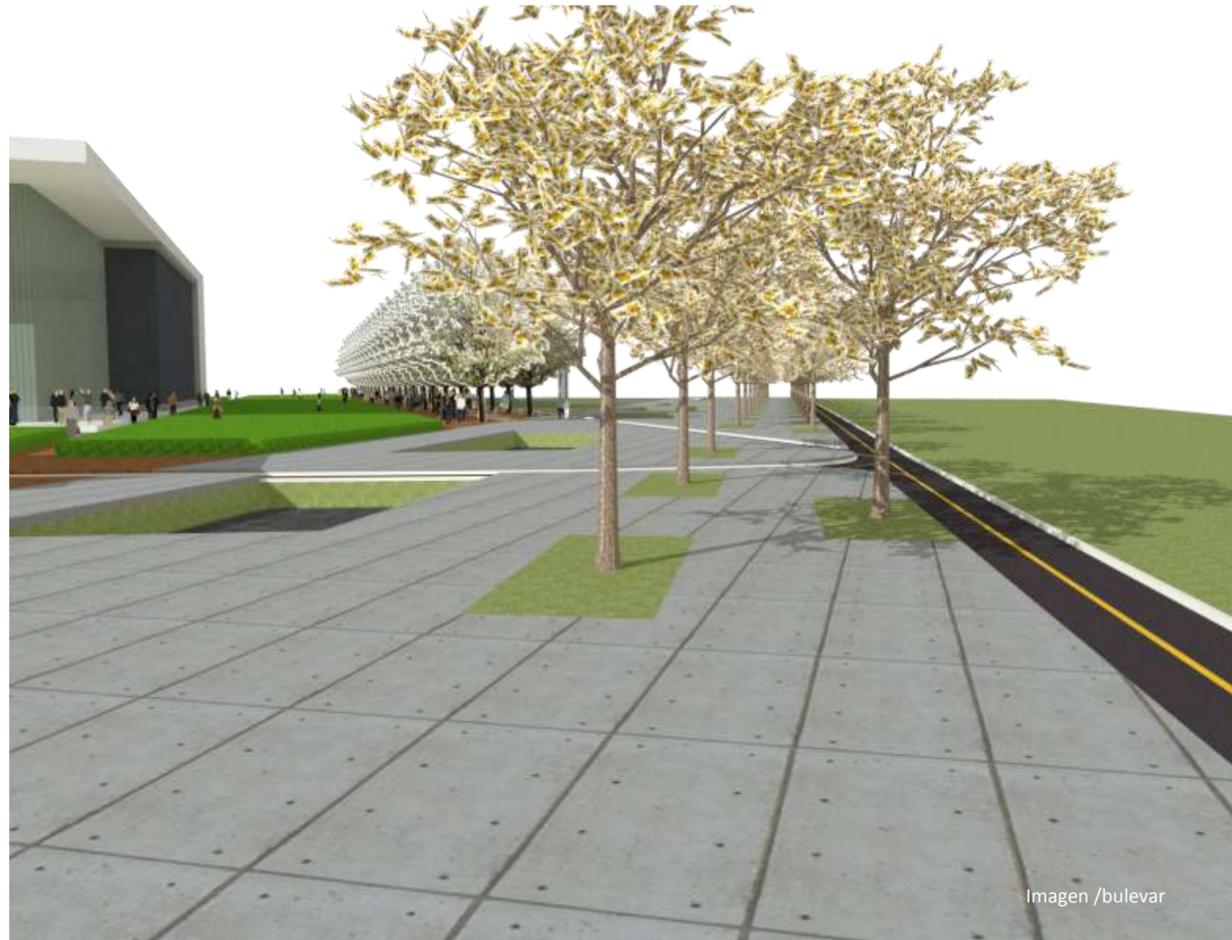
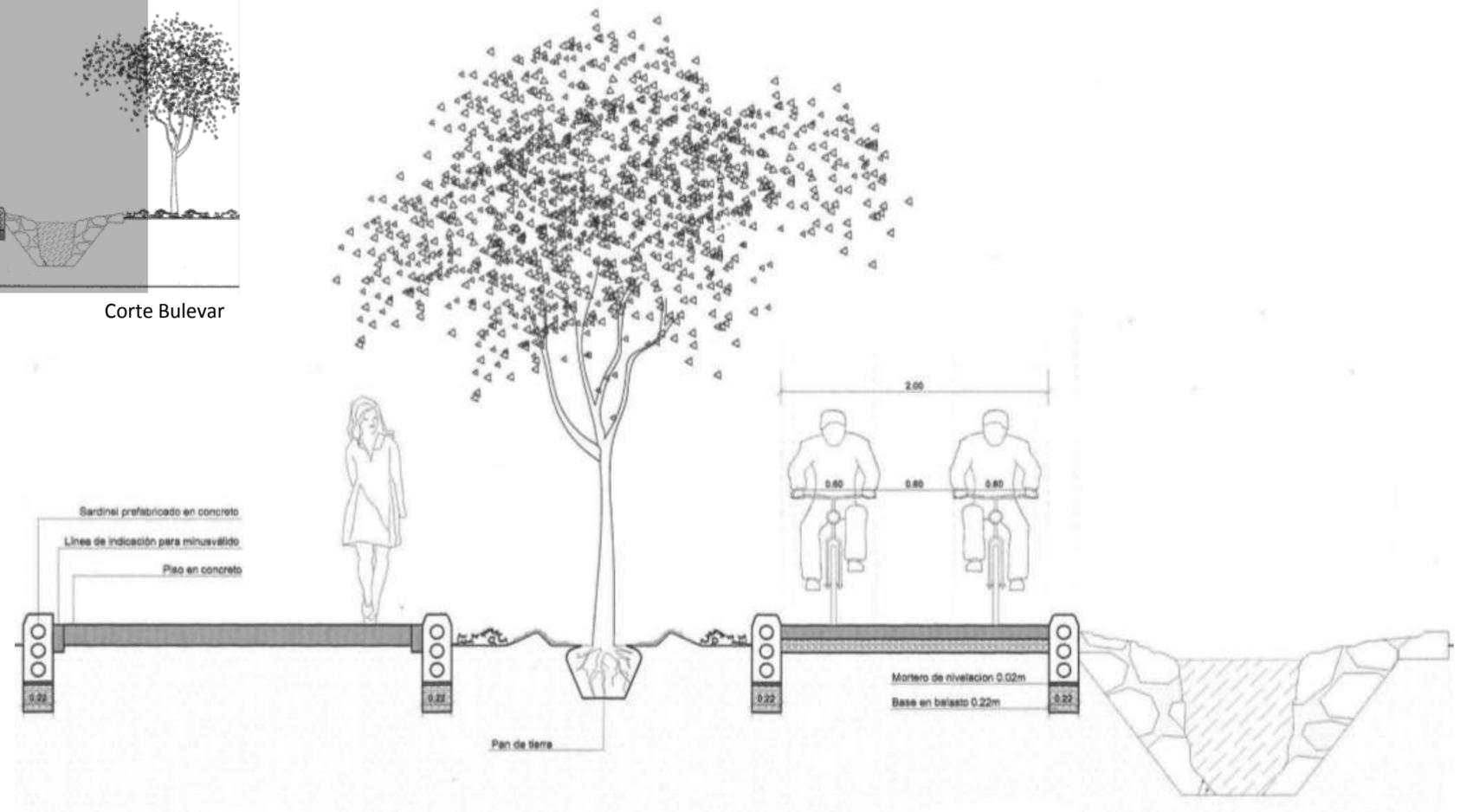


Imagen /bulevar



Imagen /bulevar

Este tipo de perfiles de movilidad, permite la conexión a menor escala con las edificaciones y espacios públicos en particular, como sitios de estancia y ocio.

se interconectan al interior de cada isla logrando un sistema integrado con el agropaisaje, variando en ambientes y sensaciones.



El perfil cuenta con zonas de agro cultivos a sus bordes, los cuales son parte del componente paisajístico y urbano, estos se integran con mobiliarios que permiten el descanso y la contemplación del paisaje, con texturas orgánicas y blandas; cuenta con dos productivas franjas de arboles frutales, que brindan sombra, cobijo y alimento.



Mobiliario/ componente paisajístico

Sobre la línea de circulación se insertan cultivos de hortalizas, como estrategia para producir sensaciones y consumo, estas se convierten en la proyección y delimitación del área de circulación, creando las perspectivas hasta los sitios de llegada, mas hacia el centro, se propone el área de circulación (anden) que funciona con movilidad en ambos sentidos.

031 PLAN MAESTRO 2010 - 2025

## SENDEROS



Red interna/ sendero



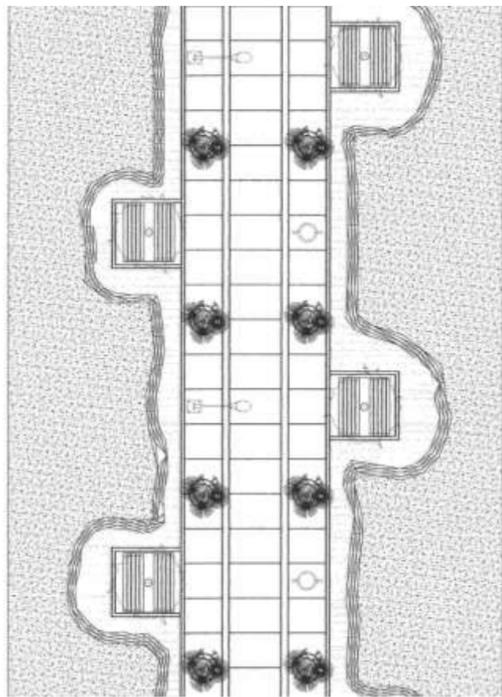
Red interna/ sendero



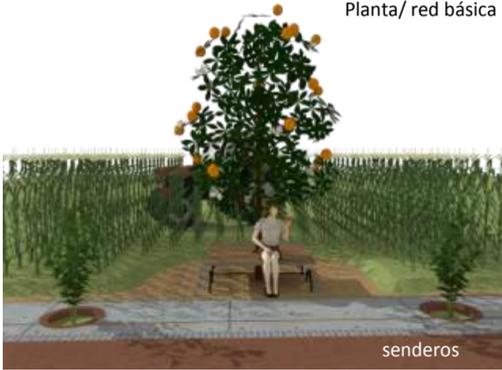
Red interna/ sendero



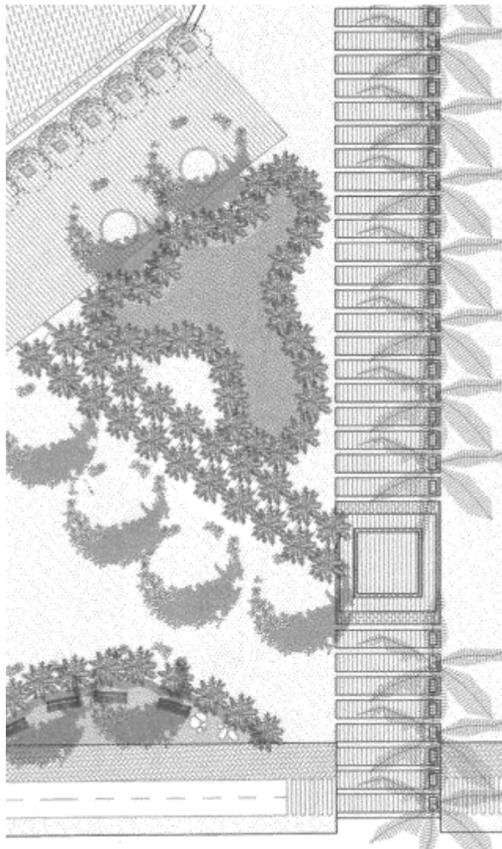
Red interna/ sendero



Planta/ red básica

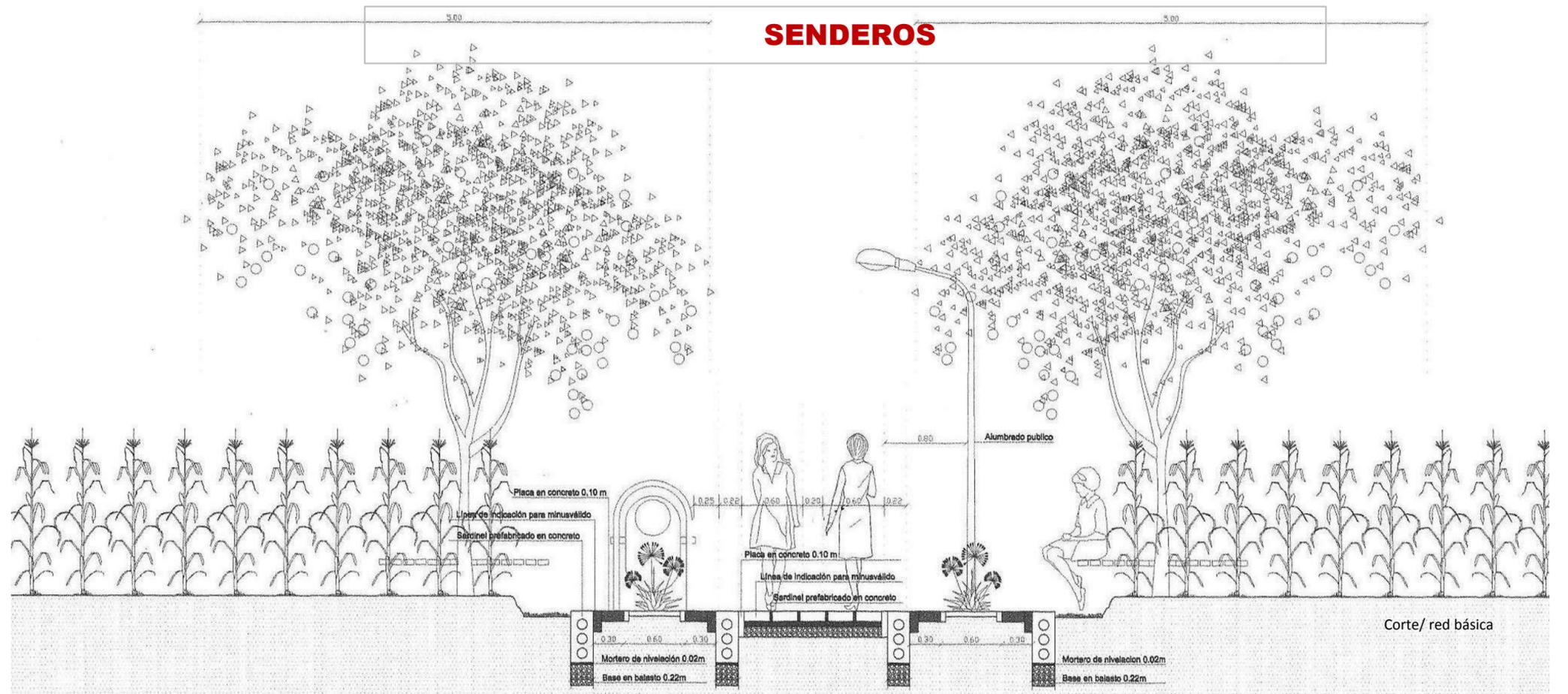


senderos

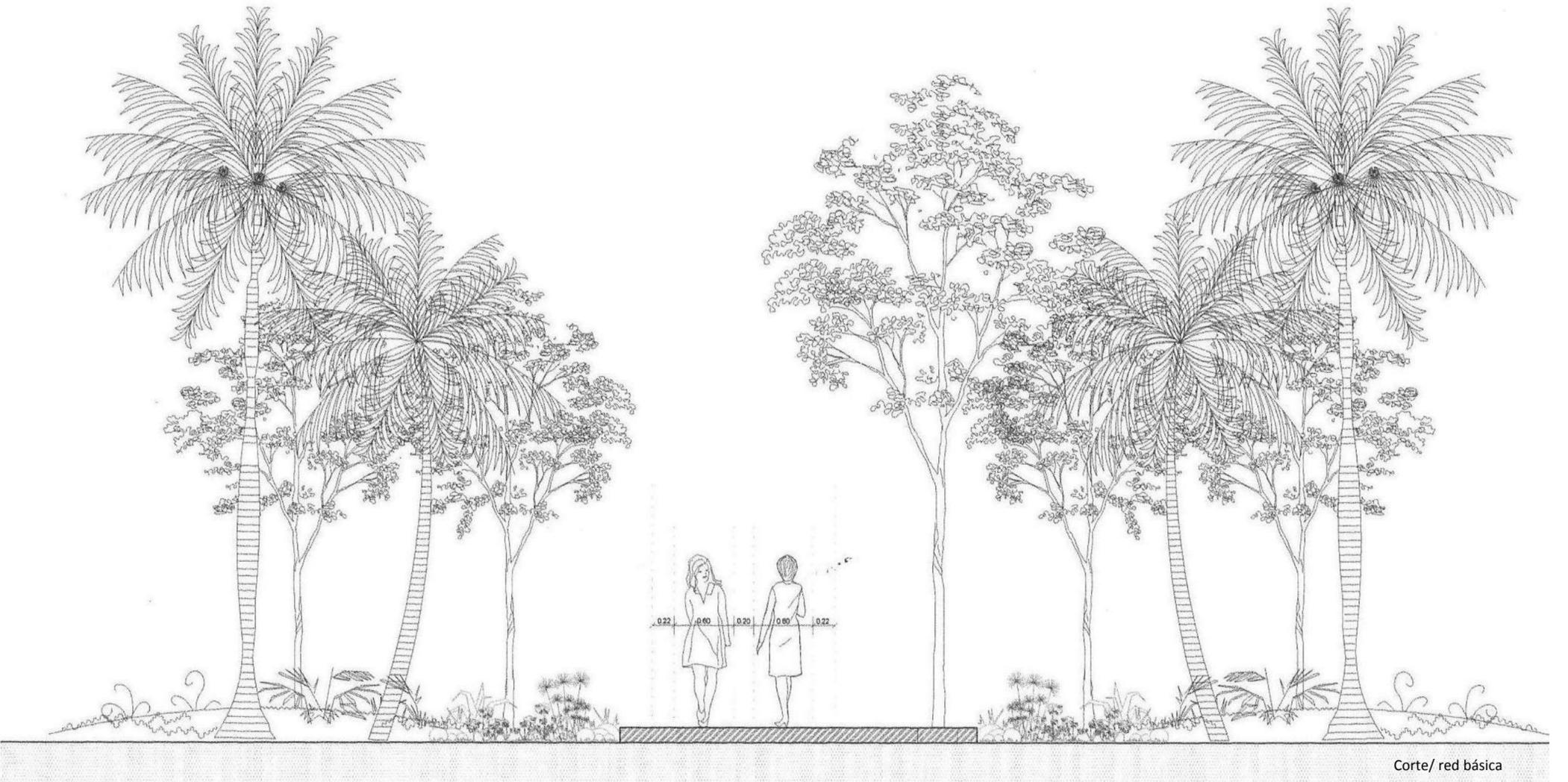


Planta / senderos

032 PLAN MAESTRO 2010 - 2025



Corte/ red básica



Corte/ red básica

#### 4.4. CICLORUTAS

##### a. Problemática

La carencia de ciclovías en el campus, genera circulación por andenes y vías vehiculares, traumatizando la movilidad, adicional a esto, no hay la cantidad suficiente de parqueaderos, por lo que los usuarios los establecen en forma arbitraria y empírica, sin ningún tipo de norma o ficha técnica del buen uso.



##### b. Objetivos

Proponer un circuito ambiental (ruta paisajística) para bicicletas que pase y llegue a los lugares más importantes del campus. El recorrido como elemento de movilidad, es estratégico para que acerque lo más posible, a los usuarios a los sitios del campus, sus características y especificaciones aseguran la comodidad y seguridad del usuario, además debe ser armónica con las vías vehiculares, peatonales y el espacio público.



No recomendado



Recomendado

033 PLAN MAESTRO 2010 - 2025

##### c. Criterios de intervención

- La ciclovia debe diseñarse para que funcione como un circuito es decir, que pueda hacerse el recorrido completo, cerrado y que de opciones de movilidad
- La ciclovia debe adaptarse y amoldarse a los recorridos peatonales y vehiculares existentes y propuestos.
- La ciclo rutas deben tener en cuenta las edificaciones existentes y propuestas, donde se requieran confluencia de público.
- El recorrido y definición de las rutas de la ciclovia deben armonizarse con el paisaje propuesto.
- Deben disponerse parqueaderos para bicicletas en lugares estratégicos, donde exista confluencia y llegada de público y en proporción con la cantidad de usuarios del sitio.
- Las ciclorutas deben permitir la movilidad de personas discapacitadas, en forma cómoda y segura para este tipo de desplazamiento.
- Debe proveer señalización adecuada para ayudar a orientar dentro de los recorridos en el campus.
- Los cruces de movilidad deben ser legibles, para la seguridad tanto de ciclistas como de peatones y conductores de vehículos privados y de servicios.
- La construcción de la ciclovia debe responder al manejo de evacuación de aguas, intensidad de uso, debe ser fácil de limpiar y prevenir daños por las raíces de los arboles.

##### d. Propuesta

Se propone un recorrido a manera de circuito continuo, que rodea el campus por su parte exterior, con recorridos definidos por ciclovías circundantes; equidistante a las principales zonas del campus, con otros recorridos internos por el centro de las islas, con el fin de acercar al usuario a edificios y espacios de interacción.

Los parqueos se definen en lugares estratégicos para su ubicación y cercanía a sitios de confluencia y llegada de público en relación con el paisaje circundante propuesto.

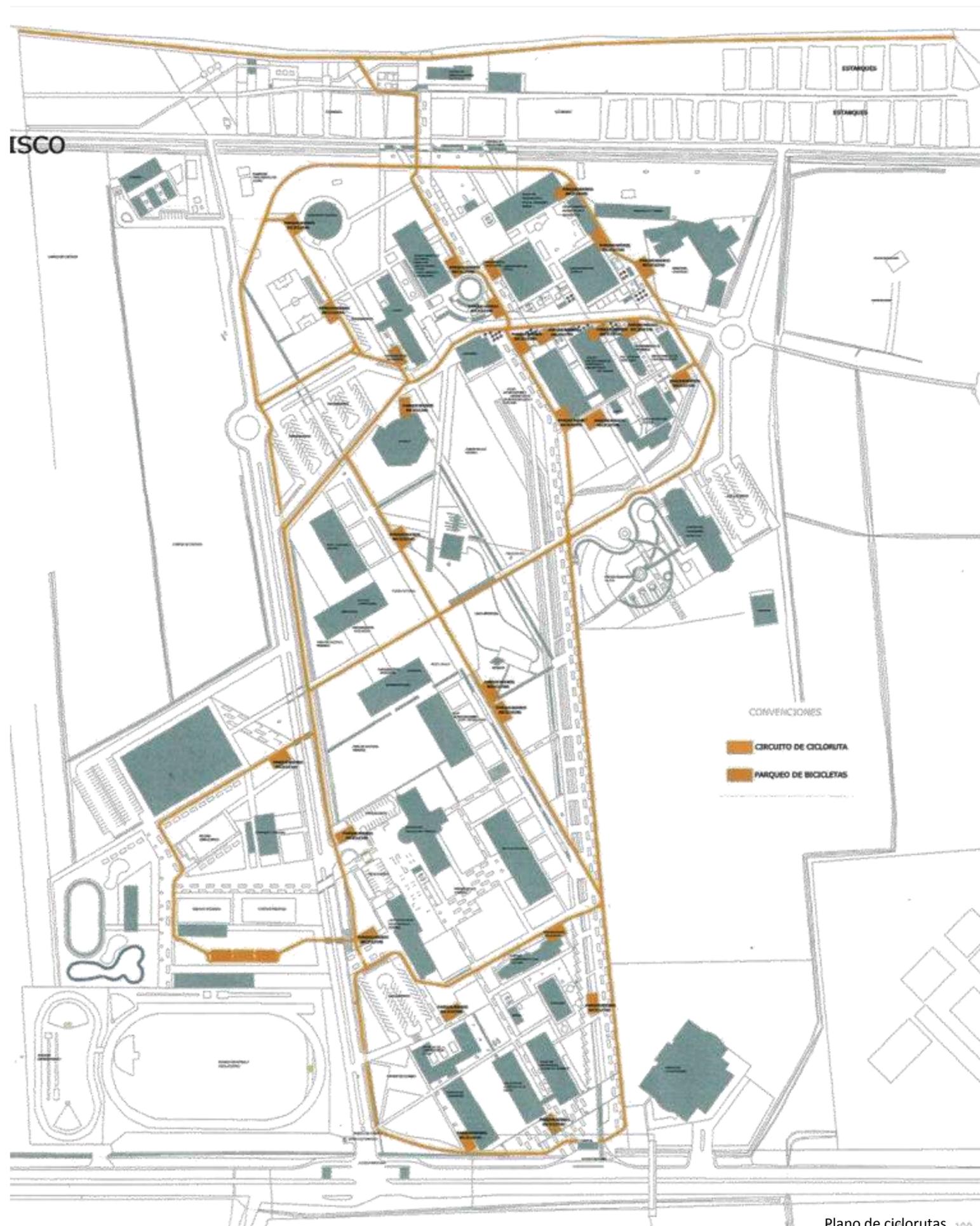


No recomendado

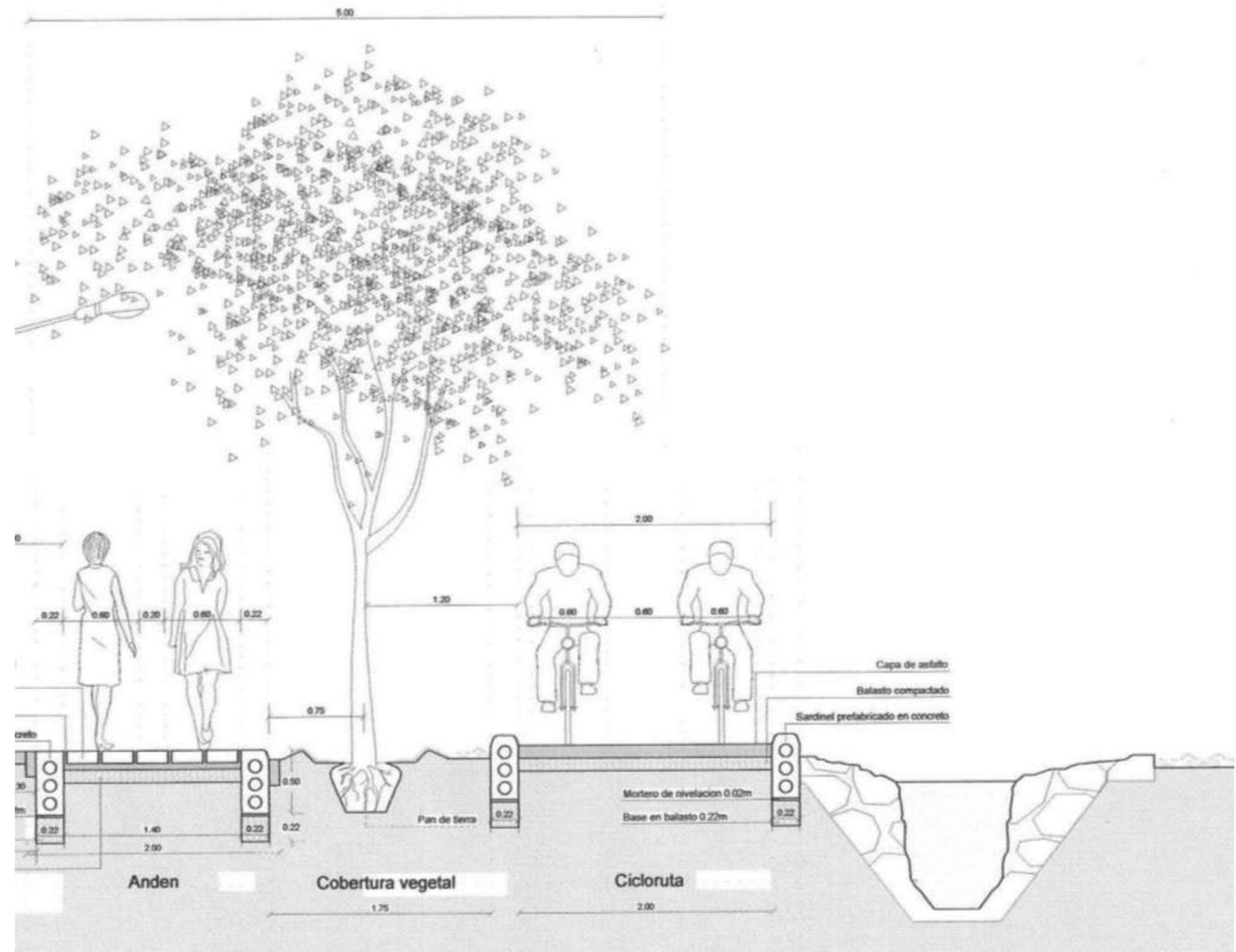


Recomendado

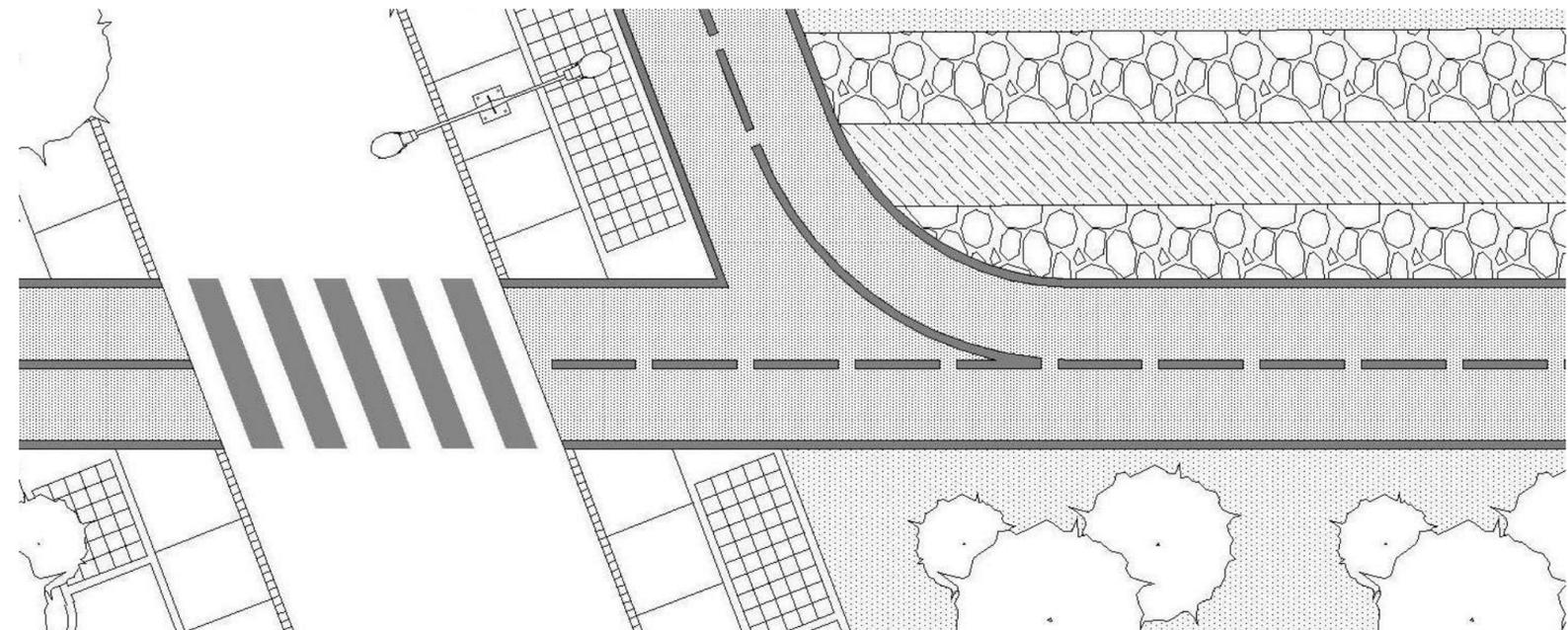
## CICLORUTAS



.e. Especificaciones Técnicas



Corte detallado/ ciclorutas



Planta / ciclorutas