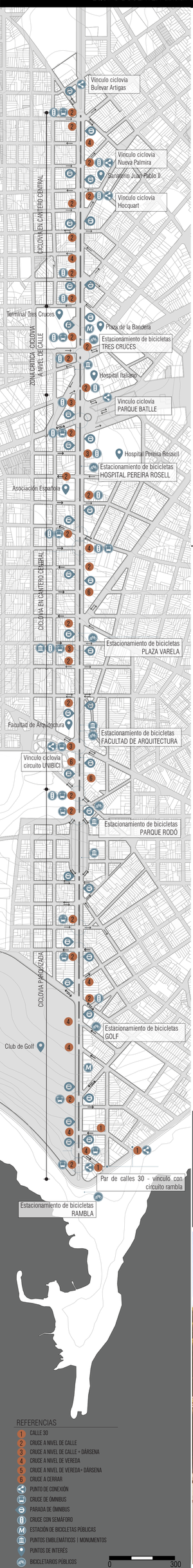
ESTUDIANTES: Martin ASSANDRI /// Diego GARCIA DA ROSA /// Tania GUIDOBONO ///
Sofia PINTO /// Melisa QUESADA /// Agustin SAMUELLE

BICICLETAS Y CIUDAD

INTERFERENCIAS RECÍPROCAS Y CAMBIO CULTURAL

EQUIPO DOCENTE: Patricia ABREU /// Matilde ROSELLO /// Salvador SCHELOTTO /// Javier TAKS /// Juan VESPA

2015



OBJETIVOS.

Como objetivo principal se busca fomentar el uso de la bicicleta mas allá del uso recreativo como medio de transporte saludable en la ciudad reduciendo los viajes motorizados, disminuyendo la congestión, contaminación del aire y la emisión de ruido, fomentando la actividad física, dándole al usuario un área protegida por donde circular.

· Relacionar puntos de interés (Universidad, Hospital, Terminal, Shopping, etc).

· Conectar la ciclovía con otros medios de transporte (Movete, STM) y con las ciclovías ya existentes y en construcción (Rambla, Unibici, Nueva Palmira, Bvar. Artigas).

TOMA DE PARTIDO.

· Se ubica la ciclovía por el cantero central manteniendo la identidad paisajística del bulevar, conservando monumentos revitalizando la zona.

PROYECTO.

Identificamos distintos casos en los cruces a lo largo de la zona de estudio, interviniendo de forma de contemplar las carencias existentes, facilitando así la movilidad y brindandole al ciclista un sistema más eficiente.

· SEÑALÉTICA

El sistema de señalética ha sido concebido como una serie de componentes que comparten ciertos elementos constructivos y visuales con el fin de unificar y dar identidad a la intervención.

Nuestro sistema se compone básicamente de dos subsistemas.
El primero pensado para ser visto en reposo (totems). Y el segundo para ser visto en movimiento ya sea peatonal, en bicicleta o automóvil (señalíticas altas).

A grandes rasgos con los distintos tipos de señalética buscamos generar sustratos uniformes manteniendo así una misma línea estética.

Según su función podemos dividir la señalética en dos categorías:
_Señalética recreativa
_Señalética seguridad

A nivel constructivo los carteles se compondrán de tubulares cuadrados de acero y una bandeja de vinilo (permitiendo una buena durabilidad a la intemperie)que conforma el plano del cartel. En el caso de los totems, estos se compondrán de doble chapa de modo de generar el volumen.

En lo que respecta a la tipografía se busca una fuente que sea lo suficientemente clara para poder ser percibida en ambas situaciones planteadas (reposo o movimiento).
La tipografía elegida es la Myriad Pro y el tamaño de la fuente varia dependiendo de la cartelería.

En lo que respecta al sustrato se utiliza color PANTONE ORANGE 021 También con el objetivo de dar una misma línea estética a toda la señalética.

· INFRAESTRUCTURA

Se plantean diferentes elementos para brindarle mayor confort, seguridad y auxilio al usuario al momento de dar uso al sistema que estarán distribuidos estratégicamente a lo largo del bulevar.

Utilizaremos separadores, cuando la ciclovía se emplace junto a una vía vehicular para delimitar los ejes en zonas de riesgo, tales como hitos reflectantes de goma (que provean amortiguación en caso de golpes) y tachones reflectantes de policarbonato de alta resistencia mecánica que delimiten los ejes y bordes de la vía (desde Av. 8 de Octubre hasta Av. Italia).

En cuanto a la iluminación proponemos dos tipos de luminarias una de piso (Gap) puntualmente para la ciclovía y otra únicamente para bicicletarios y bicipuntos (Fama Solar).

Colocaremos 7 bicicletarios a lo largo del sistema para satisfacer las necesidades de los usuarios según la proximidad a lugares de interés y también 2 bicipuntos como un rincón seguro donde los ciclistas pueden realizar reparaciones básicas y mantenimiento de sus bicicletas, así como encontrar información sobre servicios y oportunidades para el uso de la bicicleta.

VEGETACIÓN

Intervenir sobre el cantero de Bulevar implica tener en cuenta la presencia paisajística del mismo.
En lo que respecta al tema proponemos dos líneas de intervención: La primera propone el mantenimiento de algunas especies vegetales con la posible relocalización si el caso lo requiere. Y una segunda línea propone la incorporación de nuevas especies.
Repasando un poco de historia, el carácter paisajístico de bulevar estuvo a cargo del paisajista francés Carlos Racine, quien también estuvo a cargo de otras obras de gran envergadura en Montevideo.
Hoy en día el cantero de bulevar contiene varios sectores que se encuentran deteriorados. Realizar una propuesta sobre el mismo nos permite replantearnos la vegetación en el trayecto de intervención. De cierto modo, lejos de afectar el carácter paisajístico -con la incorporación de la ciclovía- proponemos mejorarla.

· CONSERVACIÓN DE ESPECIES EXISTENTES

Agapanthus. Arbusto de baja altura, las hojas alcanzan los 50cm de longitud, sobre las hojas se elevan las flores que alcanzan mayor altura, llegando a unos 80cm aproximadamente dependiendo de la especié. Los tonos de las flores varían entre el blanco, azul y violeta.

· INCORPORACIÓN DE NUEVAS ESPECIES

Phormium, Arbusto de mediana altura, las hojas tienen formas de espadas que alcanzan hasta tres metros de longitud. El tono del arbusto es verde oscuro.

La idea es alternar las especies (baja y mediana altura) de modo de generar un ritmo visual que acompañe la ciclovía.

SEÑALÉTICA_ RECREATIVA



SEÑAL ALTA_

Señales recreativas ubicadas a lo largo de la ciclovia indicando puntos de interés.
Informando distancia en km y tiempo estimado de llegada a velocidad promedio para un ciclista.

Ubicadas a una altura de 2.10mts (cualquier peatón podrá pasar por debajo del cartel sin inconveniente) y pensadas para ser vistas en movimiento.





TOTEM_

Señales recreativas ubicadas en las estaciones de bicis (bicicletarios)
Indican:
.Lugar en el que se encuentra el usuario
.Sitios accesibles a una distancia de 5min caminando
.Líneas de transporte público cercanas

Ubicados sobre el nivel del suelo, tienen una altura de 2.10mts, pensadas para ser vistas en reposo por un peatón.



SEÑALÉTICA_ SEGURIDAD

SEÑAL ALTA_

Señales identificatorias de circulación de bicis.

CASO A

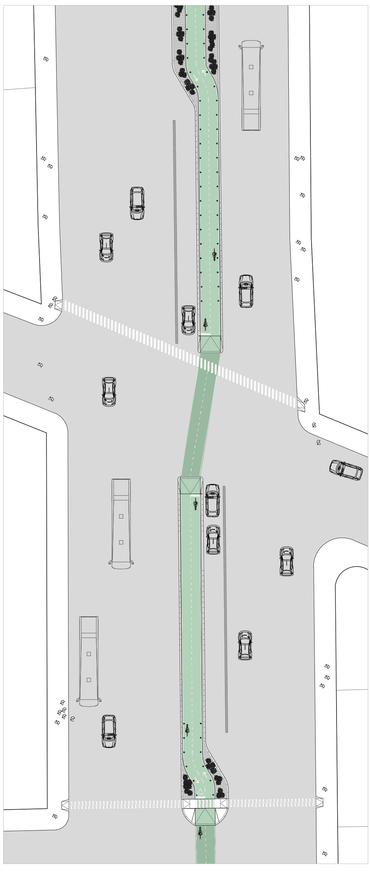


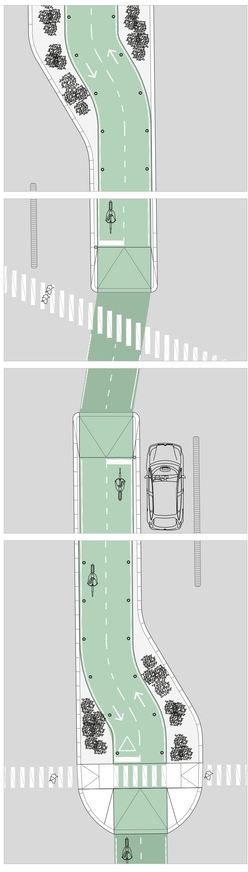
CASO B

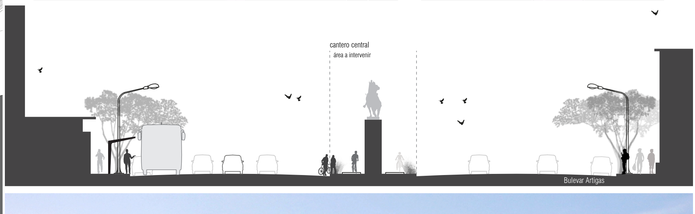


Ubicadas a una altura de 2.10mts (cualquier peatón podrá pasar por debajo del cartel sin inconveniente) y pensadas para ser vistas en movimiento.
CASO A:
En este caso se ubican en la misma dirección que la ciclovía.
CASO B:
En este caso se ubica en sentido perpendicular a la ciclovía, advierte a los automóviles el cruce de ciclovía











REFERENCIAS

1. CALLE 30
2. CRUCE A NIVEL DE CALLE
3. CRUCE A NIVEL DE CALLE + DÁRSENA
4. CRUCE A NIVEL DE VEREDA
5. CRUCE A NIVEL DE VEREDA+ DÁRSENA
6. CRUCE A CERRAR
- PUNTO DE CONEXIÓN
- CRUCE DE ÓMNIBUS
- PARADA DE ÓMNIBUS
- CRUCE CON SEMÁFORO
- ESTACIÓN DE BICICLETAS PÚBLICAS
- PUNTOS EMBLEMÁTICOS | MONUMENTOS
- PUNTOS DE INTERÉS
- BICICLETARIOS PÚBLICOS

0 300