

Daniel Alejandro Bejarano Parra

10



LINEAMIENTOS
DE MOVILIDAD PEATONAL SOSTENIBLE

EL CERRITO
VALLE DEL CAUCA

CONTENIDO

<i>Introducción</i>	1
<i>Principios básicos de movilidad peatonal</i>	2
<i>Simbología urbana</i>	3
<i>Plano contexto urbano de el cerrito</i>	4
<i>Medidas de intervención urbanísticas</i>	5
<i>Plano, municipio de el cerrito, con calles a intervenir</i>	6
<i>Adecuación de anden de la calle 9</i>	7
<i>Adecuación de anden de la carrera 12</i>	8
<i>Semi peatonalización calle 8 con carrera 11</i>	9
<i>Semipeatonalización calle 8</i>	10
<i>Peatonalización carrera 11</i>	11
<i>Lineamientos de movilidad peatonal sostenible</i>	12
<i>Lineamientos de movilidad peatonal sostenible</i>	13

INTRODUCCIÓN

La cartilla de movilidad peatonal sostenible es un documento que de manera gráfica define los estándares para garantizar la funcionalidad, comodidad y seguridad de todos los peatones que hacen uso de la zona céntrica del municipio de EL Cerrito Valle del Cauca, donde se proponen criterios de infraestructura, con dimensiones adecuadas, señalización y diseño de vías peatonales, con una fácil comprensión para que sea reconocida por las entidades municipales.

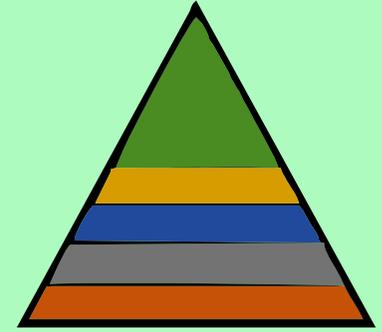
El objetivo principal de este documento es contribuir, a través de propuestas de intervención urbana, se otorgue al peatón el protagonismo, generando espacios para su circulación siendo incluyente.

Por lo tanto, esta cartilla de aplicación práctica servirá para que todos los actores que intervengan en el espacio público, cuenten con los parámetros y las bases necesarias para un futuro desarrollado urbano en el municipio.

Usuarios & Jerarquías

La tendencia que se vive a nivel mundial, tiene el propósito de priorizar a los peatones y cerrar el paso por completo a los vehículos motorizados en los centros, contemplando la idea de generar medios de movilidad eficientes, que sean sostenibles y protejan el medio ambiente, por tanto la implementación de vías peatonales en diferentes ciudades importantes del mundo ha generado que los usuarios tengan alternativas de poder circular caminando o por medio de bicicletas, permitiendo así la interacción con las demás personas y disfrutando de espacios que generen confort.

El siguiente gráfico muestra el orden de la jerarquía de usuarios que debe predominar en la vía pública.



SIMBOLOGÍA URBANA



RAMPAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS



FRANJA TÁCTIL



ZONA DE PARQUEO PARA TRICICLOS



BICICLETERO



BOLARDO



CESTO DE BASURA



LUMINARIA URBANA



PMR



ADULTO MAYOR



CICLOVÍA



SURTIDOR DE AGUA



ARBORIZACIÓN



CEBRAS



PARADERO DE BUS



BANCA

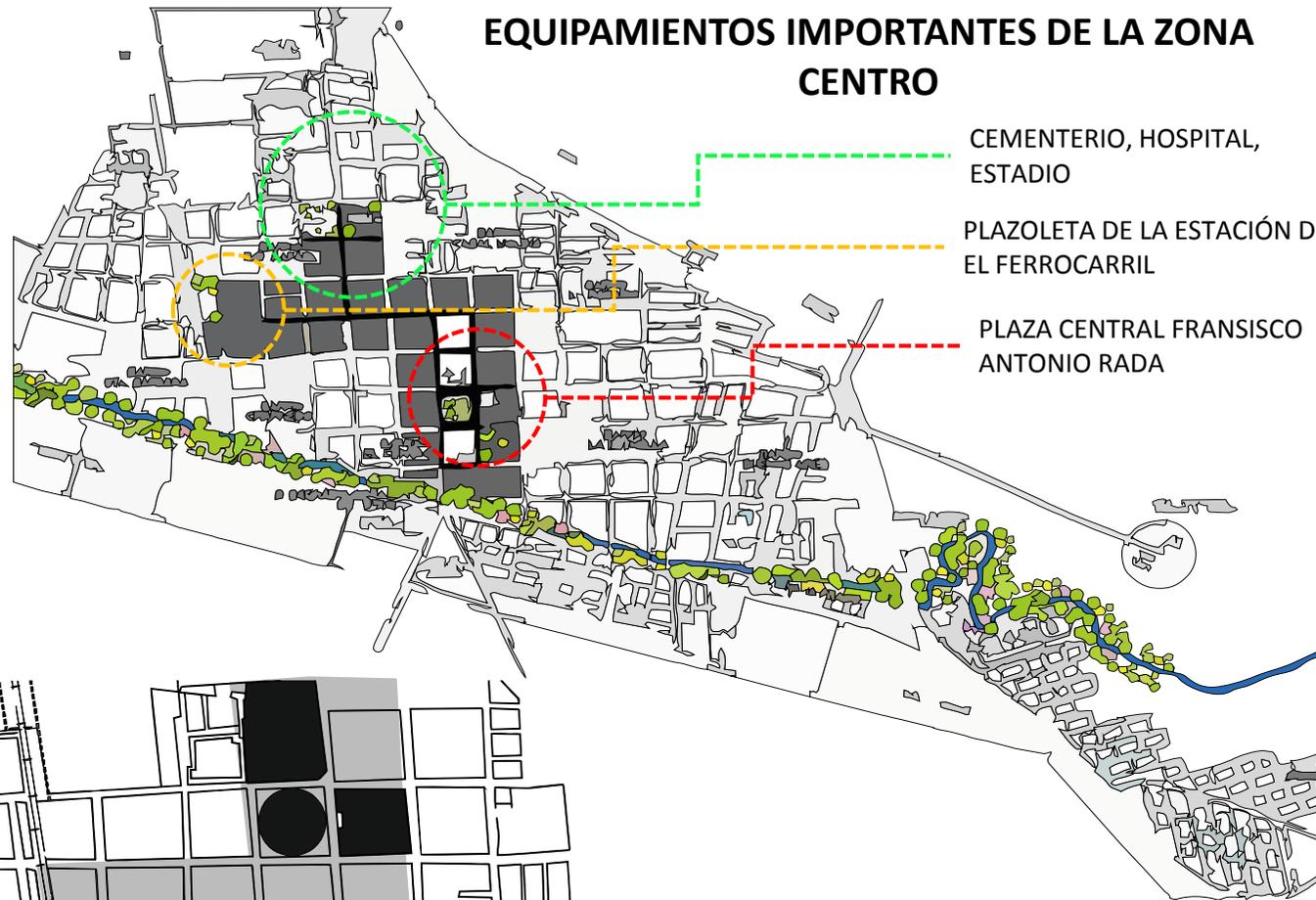
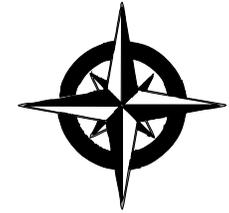


PÉRGOLA



ADOLESCENTE/NIÑO

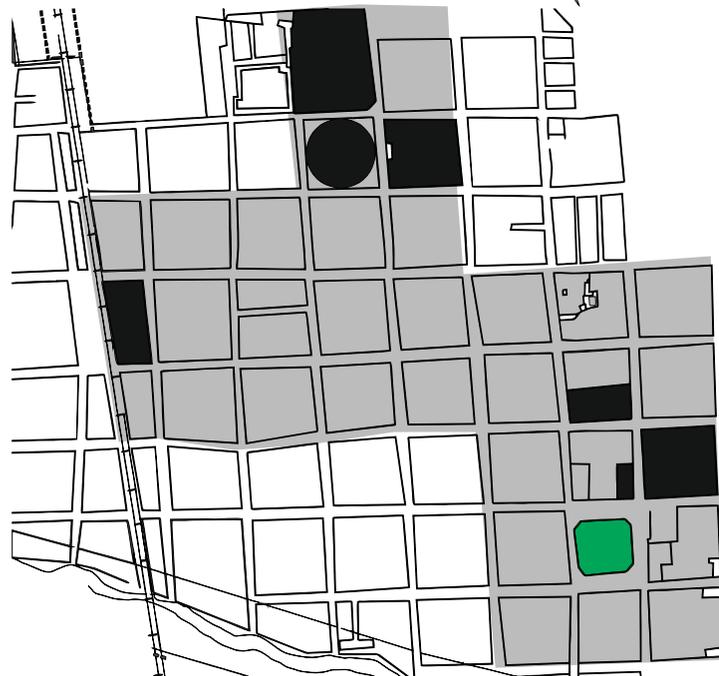
EQUIPAMIENTOS IMPORTANTES DE LA ZONA CENTRO



CEMENTERIO, HOSPITAL,
ESTADIO

PLAZOLETA DE LA ESTACIÓN D
EL FERROCARRIL

PLAZA CENTRAL FRANCISCO
ANTONIO RADA



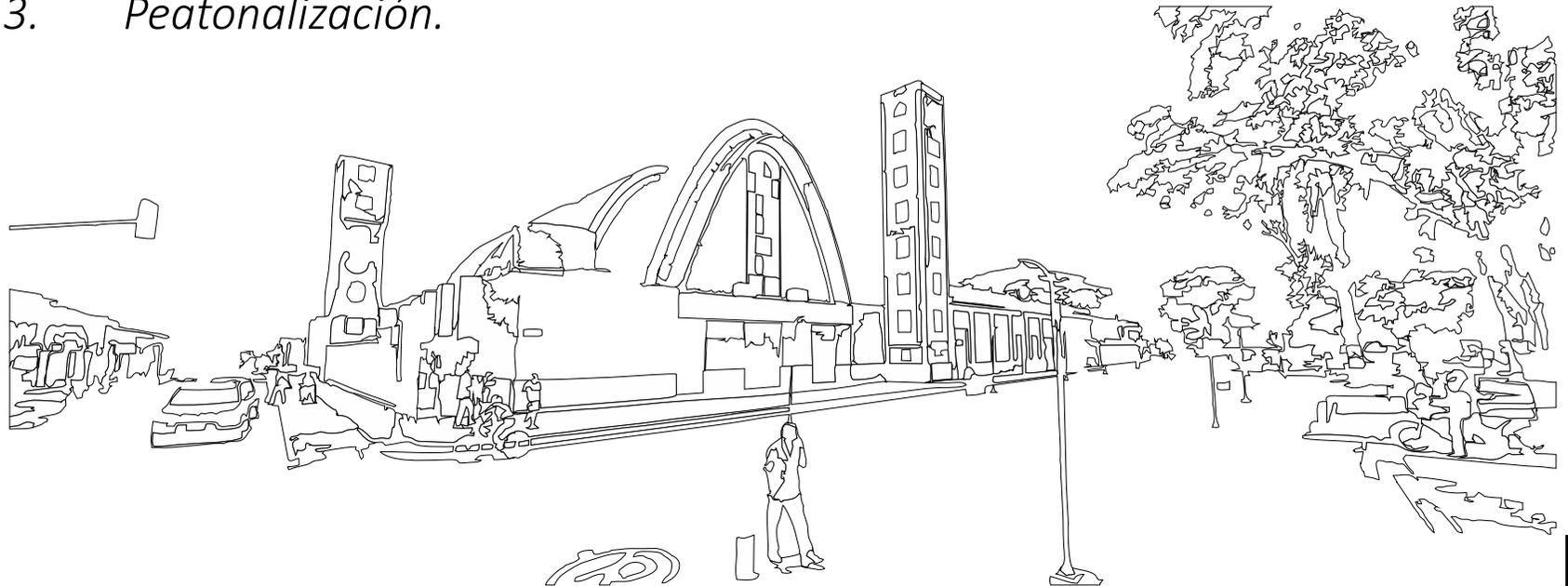
ZONA CENTRICA CON PROBLEMÁTICA DE MOVILIDAD PEATONAL

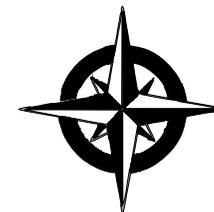
- EQUIPAMIENTOS
- PARQUE FRANCISCO ANTONIO RADA
- PERIMETRO A INTERVENIR

Uno de los principales problemas que evitan el tránsito seguro de peatones en esta zona, es el alto flujo de vehículos motorizados, la forma más adecuada de mitigar este aspecto será interviniendo las vías en su contexto general, reduciendo al vehículo y aumentando las sendas peatonales, zonas de estancia y ciclo rutas.

Para adecuar y garantizar la seguridad de la movilidad peatonal, siendo sostenible, teniendo en cuenta las características, los usos de suelo y las necesidades de los habitantes, se propondrá las siguientes intervenciones dentro de las calles 8, 9 y carreras 11, 12:

1. *Adecuación de andenes.*
2. *Semipeatonalización.*
3. *Peatonalización.*





CONVENCIONES

-  Calle 9
-  Carrera 12
-  Calle 8
-  Carrera 11
-  Parque Francisco Antonio Rada

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICA

Propuesta 1: adecuación de los andenes de la carrera 12, 14, calle 9, 7, 6.



Propuesta 2: semi peatonalización de la calle 8.



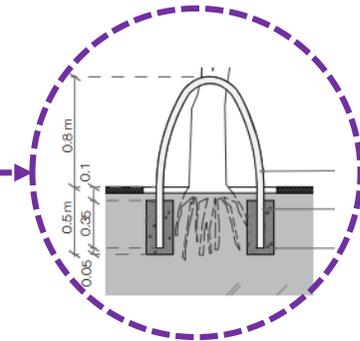
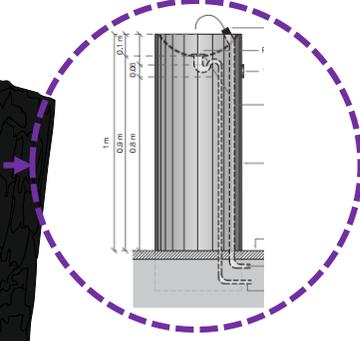
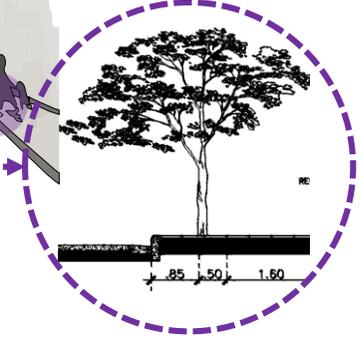
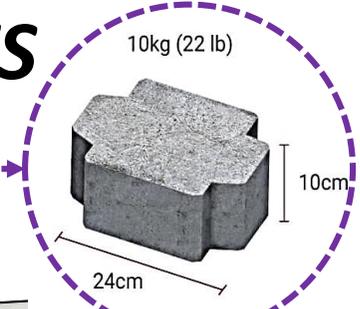
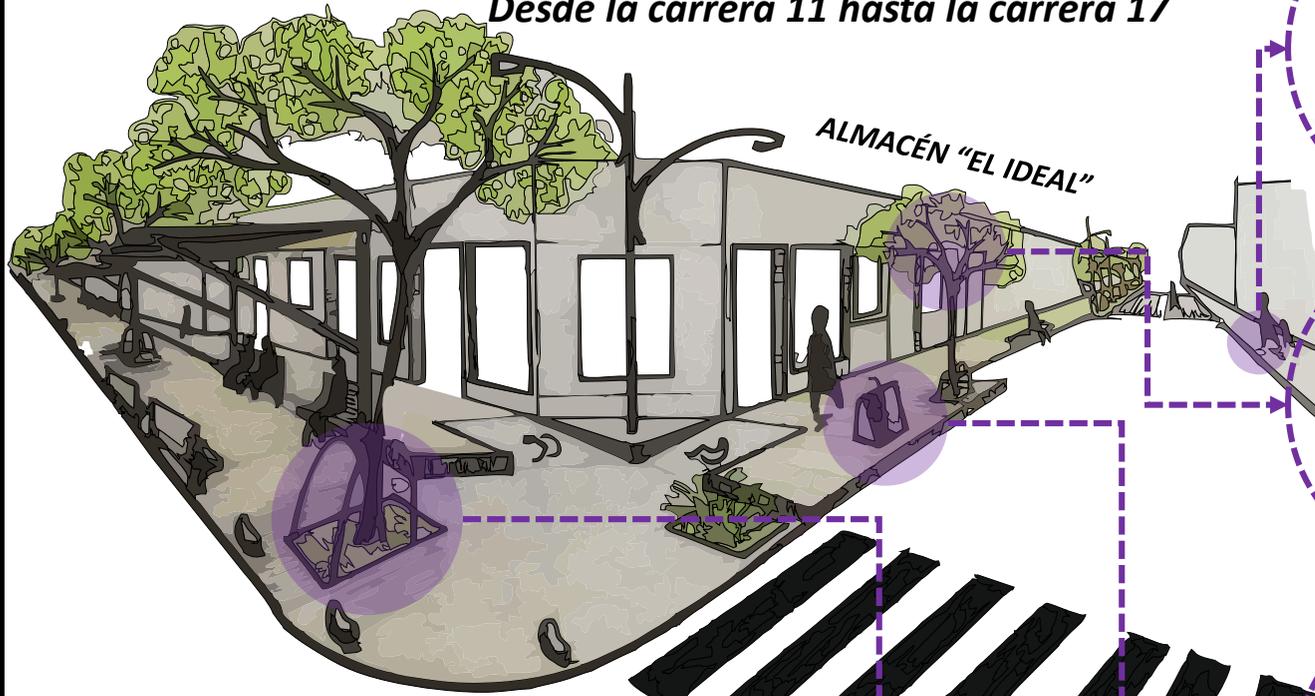
Propuesta 3: peatonalización de la carrera 11, hasta la calle 9.



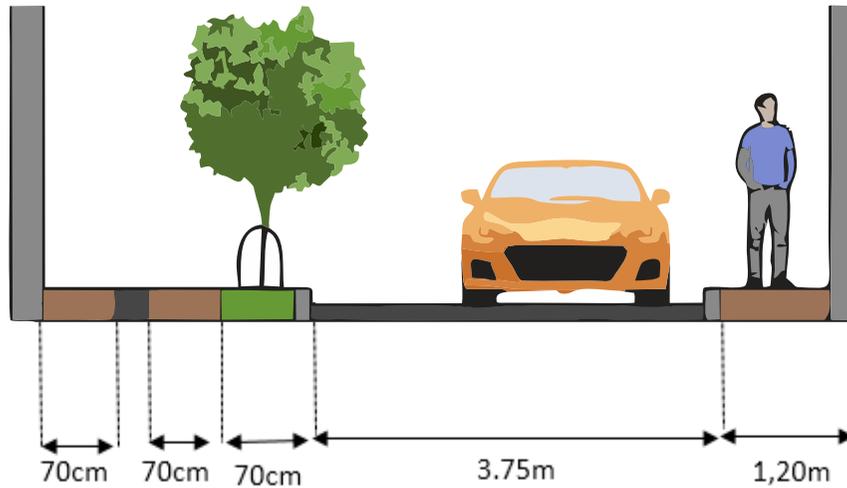
CALLE 9/CARRERA 12

ADECUACIÓN DE ANDENES

Desde la carrera 11 hasta la carrera 17



PERFÍL VIAL

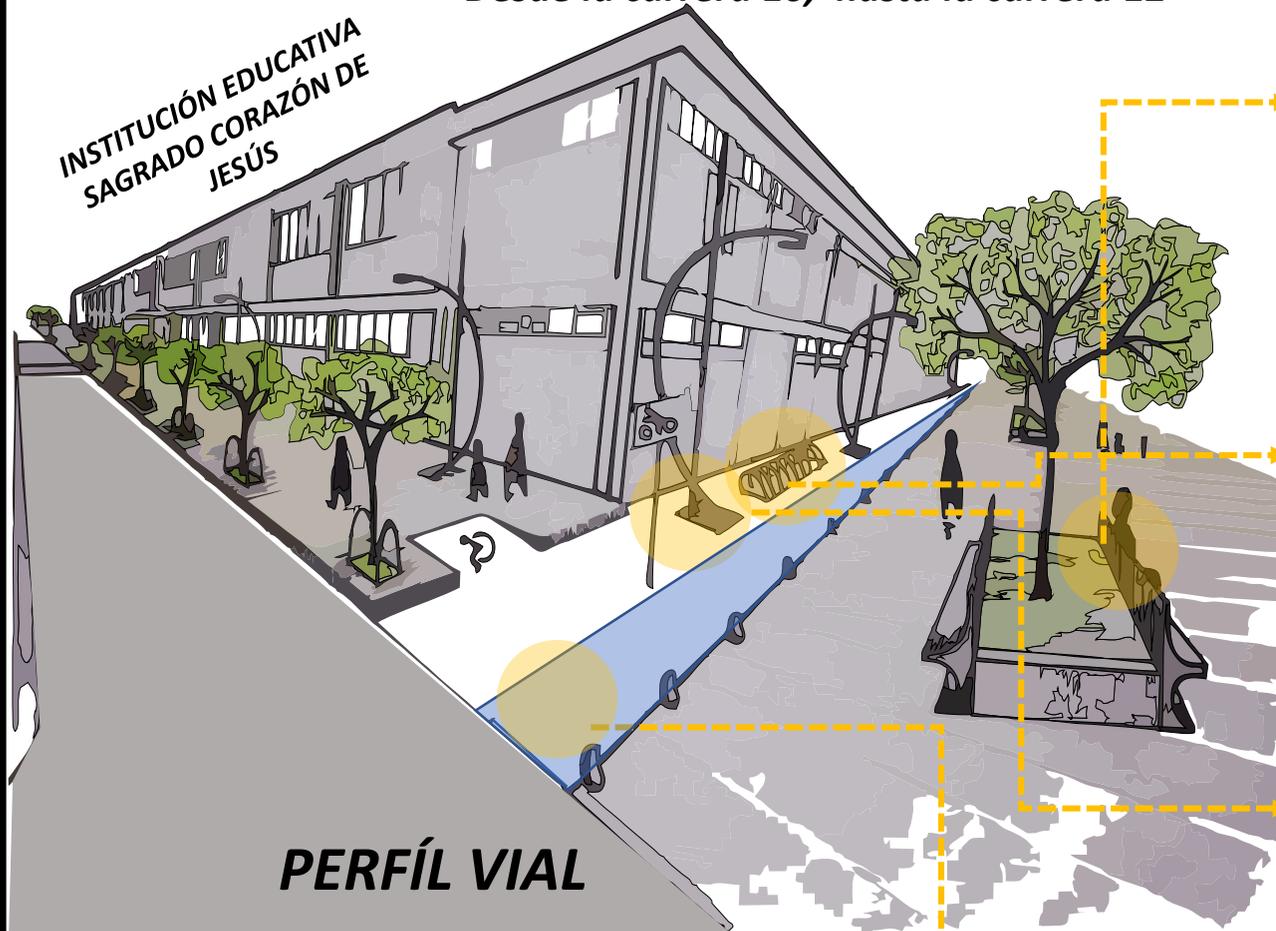


CALLE 8/CARRERA 11

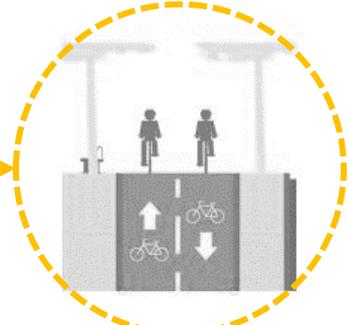
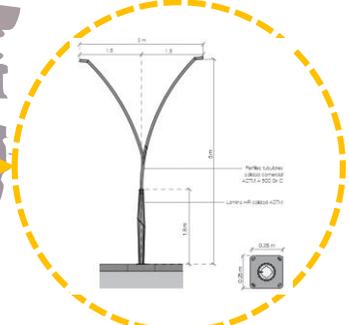
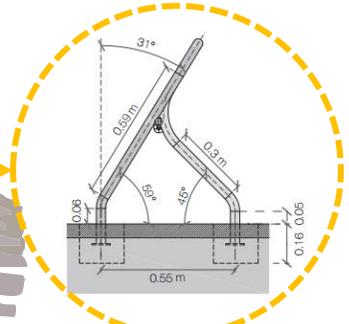
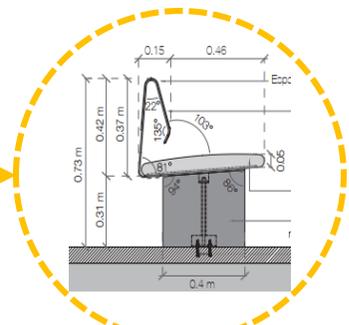
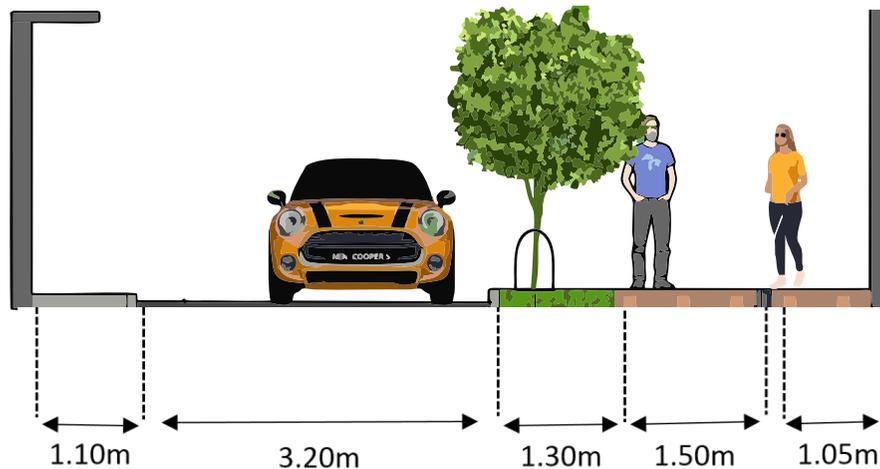
SEMI PEATONALIZACIÓN

Desde la carrera 10, hasta la carrera 12

INSTITUCIÓN EDUCATIVA
SAGRADO CORAZÓN DE
JESÚS



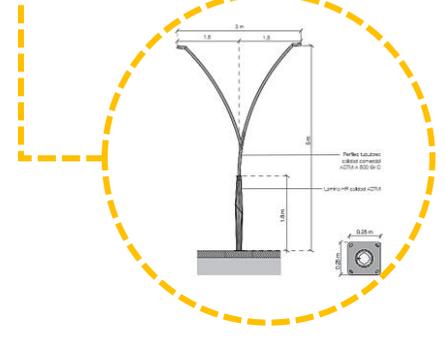
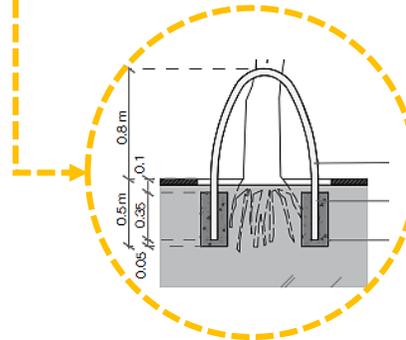
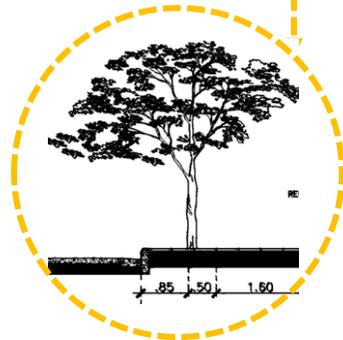
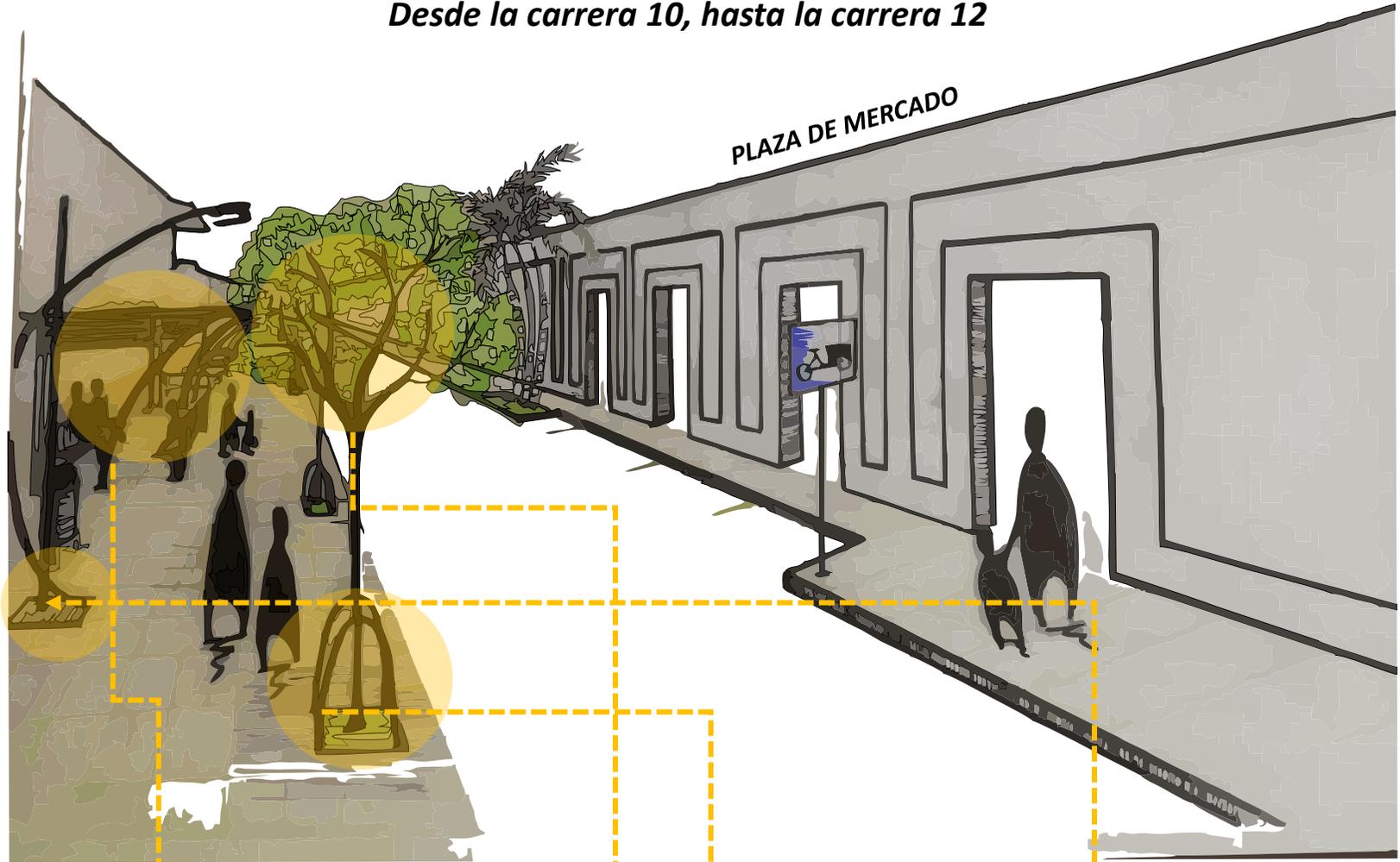
PERFÍL VIAL



CALLE 8

SEMI PEATONALIZACIÓN

Desde la carrera 10, hasta la carrera 12

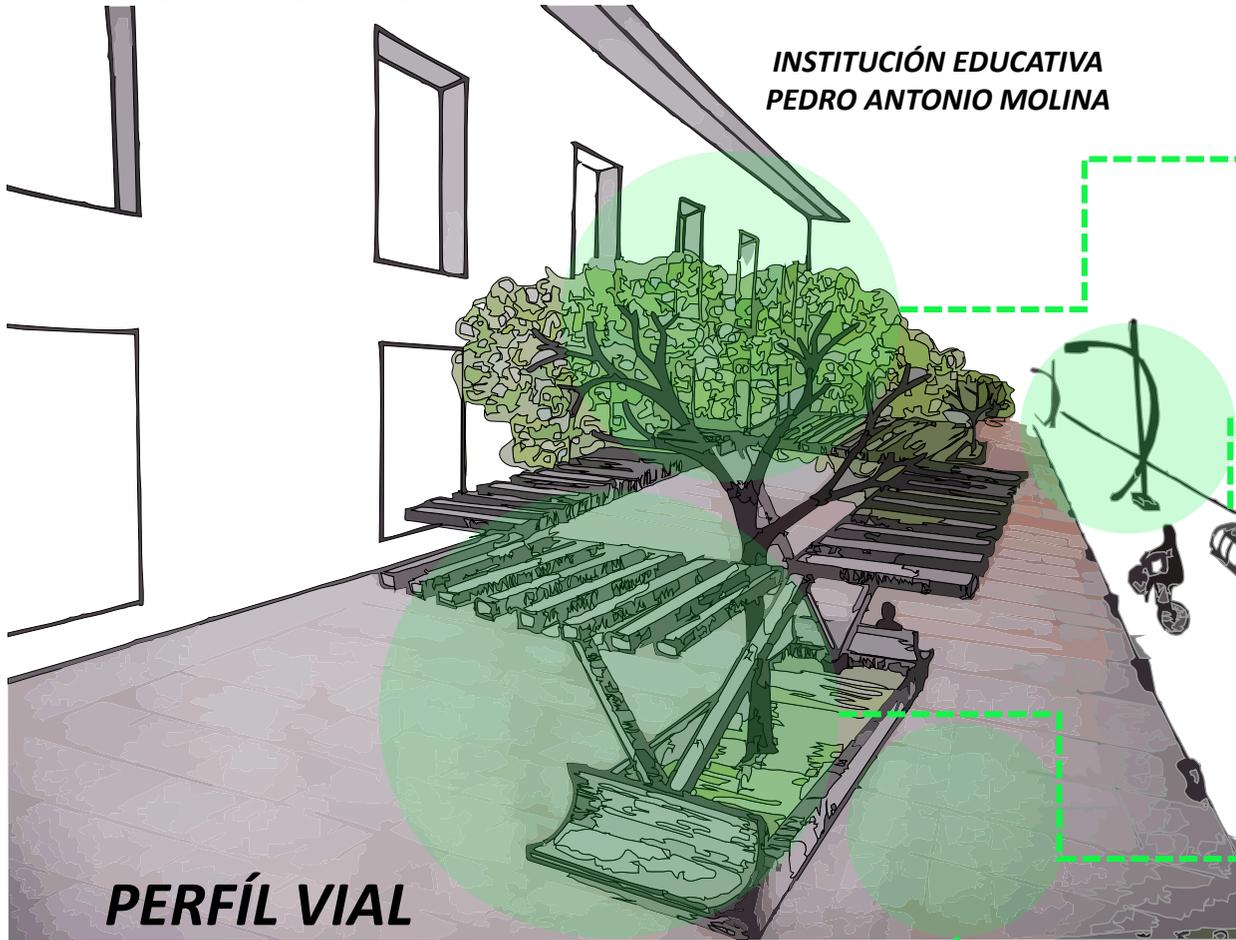


CARRERA 11

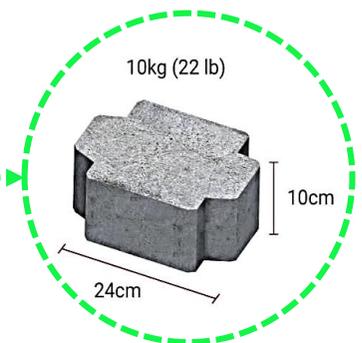
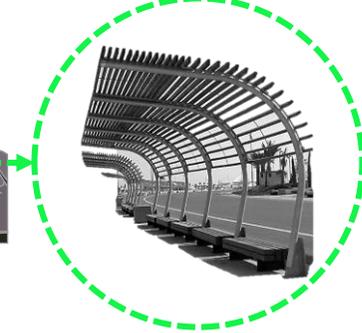
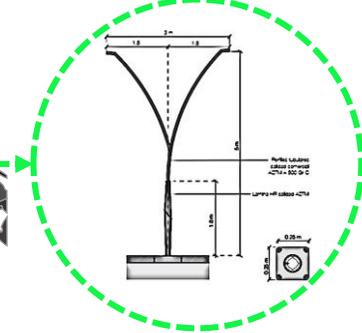
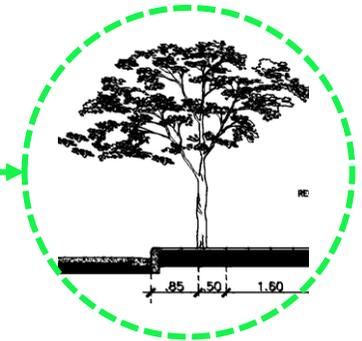
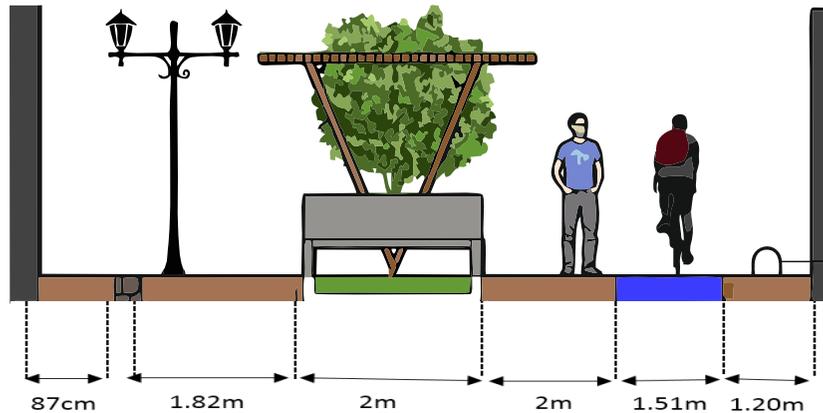
PEATONALIZACIÓN

Desde la calle 7 hasta la calle 9

INSTITUCIÓN EDUCATIVA
PEDRO ANTONIO MOLINA



PERFÍL VIAL



LINEAMIENTOS DE MOVILIDAD PEATONAL SOSTENIBLE

- *Debe pensarse en la implementación de elementos de amoblamiento urbano que permitan generar sombras artificiales y naturales, por medio de materas o arborización.*
 - *Deberá contar con zonas que promuevan el encuentro social, aprovechando la afluencia de personas que acude a este sector para realizar diferentes actividades que requiere la cotidianidad.*
- *Se deben implementar mobiliarios de amoblamiento urbano que permita el descanso de los peatones sobre las vías peatonales y que sean incluyentes.*
- *Tendrán que implementarse luminarias con capacidad apropiada como lo rige la norma (Retilap) para garantizar una correcta iluminación del sector.*
- *Deben pensar en definirse políticas públicas de movilidad peatonal en el espacio público, para que haya una inversión adecuada para el desarrollo de aparcamientos disuasorios en la periferia de la zona céntrica.*

LINEAMIENTOS DE MOVILIDAD PEATONAL SOSTENIBLE

- *Fomentar la legalización de las edificaciones de la zona centro que han cambiado sus usos (residencial – comercial), para dar cumplimiento con las disposiciones urbanas actuales dispuestas en la materia, sin afectar considerablemente la fachada, con el fin de conservar el patrimonio arquitectónico.*
- *Reglamentar el estacionamiento para el comercio predio a predio, con el fin de generar estrategias en donde los privados puedan cancelar en dinero de estacionamientos y el municipio adelante la gestión de la respectiva construcción de los aparcamientos públicos para vehículos.*
- *Contemplar la idea de que cada predio comercial de la zona, adecúe su espacio público, para la satisfacción de los usuarios.*
- *Proponer zona de aparcamiento adecuado para los transportadores de alimentos que estacionan sus vehículos sobre los andenes.*
- *Se deben implementar más elementos de amoblamiento urbano en la zona centro, para garantizar a los peatones diferentes alternativas que ayuden a satisfacer sus necesidades cotidianas.*

Esta cartilla de lineamientos de movilidad “peatonal sostenible” se realizó con el fin de llegar a las entidades municipales de El Cerrito para que tengan en cuenta a los peatones como los autores principales del urbanismo, que deben contar con la infraestructura de movilidad peatonal adecuada, para satisfacer sus necesidades cotidianas.

**AGRADECIMIENTO A LAS ENTIDADES QUIENES DE MANERA VOLUNTARIA
AYUDARON CON INFORMACIÓN PERTINENTE, PARA QUE ESTA
INVESTIGACIÓN SE DESARROLLARA A PLENITUD.**

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE EL CERRITO VALLE DEL CAUCA

