

## F. RIO CUARTO 2030



### PROYECTO:

→ RED METROPOLITANA DE BICISENDAS

### RACIONALIDAD DEL PROYECTO

El modelo de crecimiento urbano de ciudad dispersa y baja densidad de la región metropolitana, integrada por la ciudad de Río Cuarto y los pueblos de Las Higueras y Holmberg, ha promovido el uso del automóvil particular en detrimento de otros usos modales. Sumado a esto, la provisión de infraestructura que prioriza el vehículo motorizado incentiva el aumento del parque automotor lo que conlleva un correlativo y sostenido incremento en la tasa de motorización que se manifiesta en la movilidad diaria de las personas con sus consecuencias negativas en términos ambientales y viales.

El excesivo uso del transporte motorizado frente al no motorizado responde a varios factores, entre ellos una desequilibrada distribución espacial de las actividades alentada por el mencionado crecimiento urbano disperso y una concentración creciente en el centro de la ciudad Río Cuarto de actividades y servicios.

En consecuencia a lo expuesto se percibe una ausencia total de promoción física del transporte no motorizado debido a la falta de infraestructura de calidad para la utilización de medios de movilidad peatonales y/o medios relacionados con el uso de la bicicleta. En el primer caso se perciben vías peatonales de baja a mala calidad y con dimensiones poco propicias para el uso masivo, variando manzana tras manzana. En cuanto a lo segundo se observa que la infraestructura se aleja notablemente de los niveles de sostenibilidad al no existir vías exclusivas para la circulación de bicicletas. Razón por la cual, de manera indirecta, se asiste a vías urbanas cuya prioridad de circulación está otorgada a los automóviles y transporte público por sobre los modos no motorizados de traslado.

Este último punto constituye uno de los principales desafíos para la gestión del territorio en materia de movilidad ya que resulta necesario aumentar enérgicamente el uso modal no motorizado a través de la implementación de infraestructura de calidad que fomente su utilización y que contribuya a una movilidad urbana sostenible.



Entre los beneficios percibidos por éste sistema se encuentra la implementación de un sistema de transporte alternativo al estar conectado con todos los puntos de la ciudad, lo que no solo se constituye como una opción ante el vehículo particular sino que también funciona como complemento al transporte público lo que genera, en consecuencia, una mejora del sistema integral del transporte urbano. Del mismo modo, al incentivar una movilidad sustentable, se involucra el concepto de traslado limpio protegiendo el medioambiente y se contribuye a la mejora de la salud y de la calidad de vida de los ciudadanos.

## OBJETIVOS DEL PROYECTO

2

### > Objetivo principal

Desarrollar una red de bicisendas de calidad, sustentable y equitativa que conecte internamente la ciudad de Río Cuarto y a los tres centros urbanos que componen la región metropolitana del Gran Río Cuarto.

### > Objetivos específicos

- Favorecer el transporte en bicicleta
- Desalentar la utilización del vehículo motorizado
- Promover una movilidad urbana sostenible

## ALCANCES

La propuesta proyecta la construcción de un sistema de bicisendas integrado y complementario al vehicular, sobre ejes paralelos y colindantes a los vías que tejen de modo interurbano la región del Gran Río Cuarto que integra a las localidades de Las Higueras y Holmberg, y comprendiendo el anillo periférico de circunvalación de Río Cuarto.

Del mismo modo supone un sistema interno que establezca una conexión vial a través de bicisendas que enlacen el casco histórico central con los sectores perimetrales por medio de corredores norte-sur y este-oeste a través de vías principales y secundarias según la categoría asignada por el Plan Urbano Municipal.

Así mismo se enfatiza sobre las costaneras que rodean el río Cuarto y a través de los puentes existentes, de manera de favorecer la creación de un eje de movilidad saludable este-oeste que suponga al río como fundamento físico articulador.





## PROPUESTA

El proyecto plantea desarrollar un sistema que promueva la integración e interacción de las diferentes centralidades urbanas, internas y externas a la ciudad de Río Cuarto, a partir de un sistema accesible y sustentable que desaliente el uso de transporte motorizado, alentando la reducción del tráfico, la disminución del daño ambiental al aminorar los gases contaminantes, y promoviendo los traslados en bicicleta. De este modo se proyecta un sistema de bicisendas que se propague internamente por el casco urbano, que entreteja un circuito de movilidad que esté articulado al río, y sobre las vías periféricas que componen el circuito de circunvalación y que conectan regionalmente con Holmberg y Las Higueras.

El proyecto consiste en un entramado de carriles exclusivos para bicicletas al resguardo del resto del tránsito vehicular por medio de un separador físico (delineador flexible). Los carriles, con un ancho de 2 m para doble vialidad, se ubican en el lateral izquierdo de la vía con señalización vertical, horizontal y/o intervenciones físicas en el pavimento. La ubicación hacia el margen izquierdo previene la afectación de zonas de carga y descarga en el microcentro y de los andenes establecidos para el transporte público.

3



### Componentes de la bicisenda

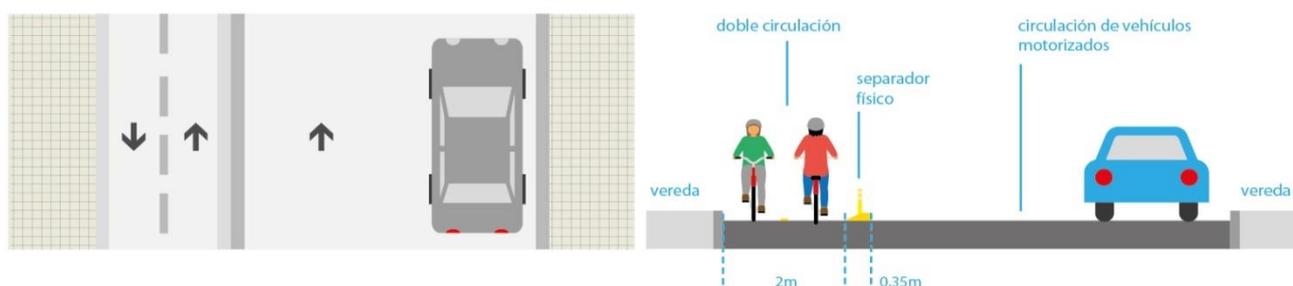


### Señalética





En referencia a la ubicación de los carriles, en las vías interurbanas no ocuparían la calzada sino dentro del espacio verde que lo rodea para la seguridad del ciclista. Dentro de aquellas vías urbanas que por sus dimensiones se vería afectada la circulación vehicular motorizada, es menester la promoción de normas que desincentiven la utilización de un espacio de la calzada para estacionamiento de manera que se libere un sector de la vía y genere espacio para la implementación de los carriles exclusivos para bicisendas. Ésta situación tiene lugar específicamente en las inmediaciones del centro comercial histórico de Río Cuarto lo que implicaría no solo el desaliento para el ingreso a dicho sector a través de vehículos motorizados particulares sino que además contribuiría a la priorización de las modalidades no motorizadas de traslado y a la celeridad en la circulación del transporte público al evitar embotellamientos.



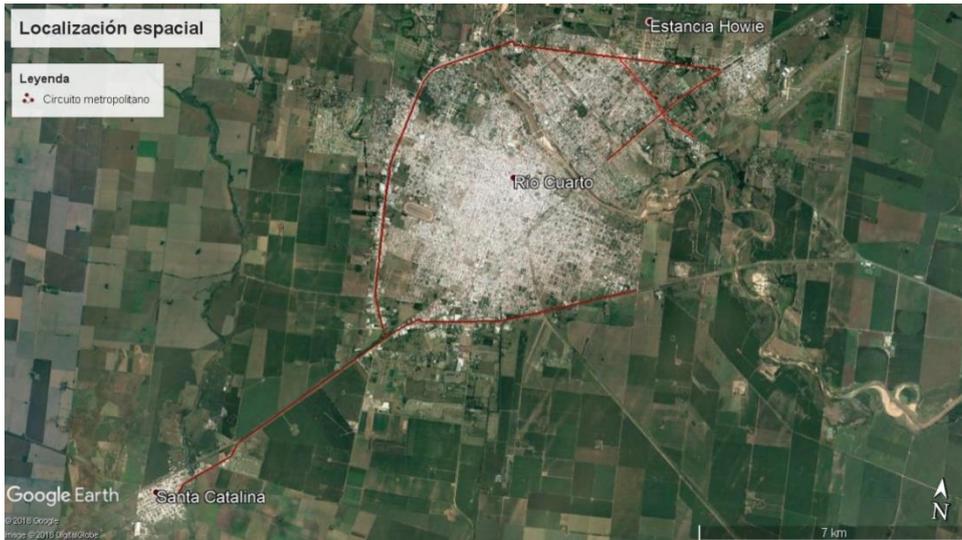
#### Ubicación de bicisenda en calzada

Particularmente es necesario prevenir los accidentes viales y que los carriles preferenciales sean respetados por los automovilistas y evitar situaciones de peligro e inseguridad. Es por ello que se trata de evitar la planificación de dichos carriles sobre vías urbanas que poseen dimensiones de calzada inapropiadas para la utilización de múltiples modos de traslado motorizados y por las que circulan tránsito pesado y/o líneas de colectivos. Se propone, por ende, una construcción estratégica de las bicisendas bajo un criterio de protección e integridad al ciclista.

El proyecto propone 3 circuitos interconectados de bicisendas las cuales componen la red general:

> **Circuito metropolitano:** Corresponde a un sistema de 35,1 km de extensión que se ubica de forma paralela a las vías interurbanas que componen la conexión vial regional. Es decir, son las que conectan las localidades de Holmberg, Las Higueras y Río Cuarto, ésta última a través de su periferia por medio de las carreteras de circunvalación, y la UNRC. Específicamente comprende la ruta 8, ruta A005, ruta 36 hasta UNRC y ruta 158. Tal circuito involucra también vías urbanas periféricas como el Bv. Obispo Buteler que conecta la ruta A005 con rutas 158 y 36, y la calle reforma universitaria.

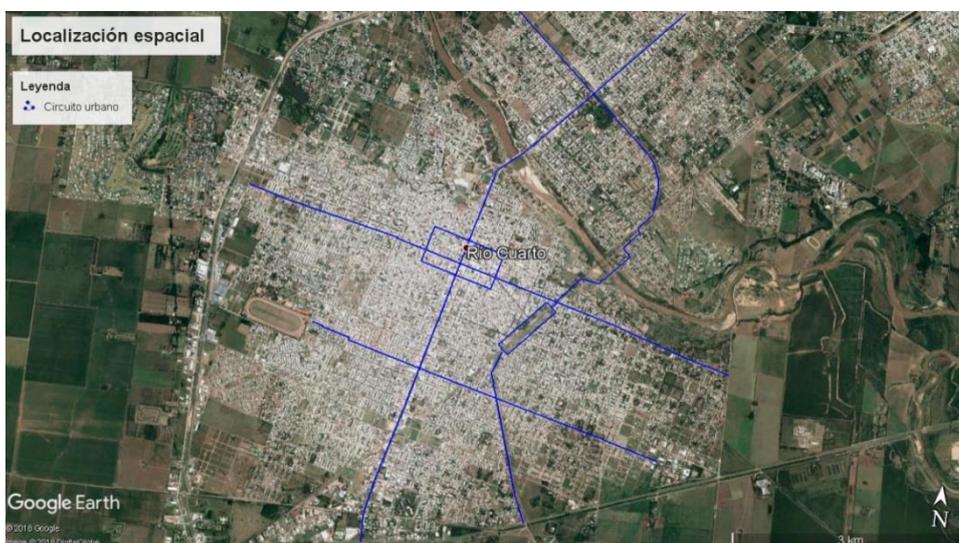




> **Circuito urbano:** Tiene como objetivo conectar internamente los polos que componen la ciudad de Río Cuarto a través de 33,2 km de carriles exclusivos

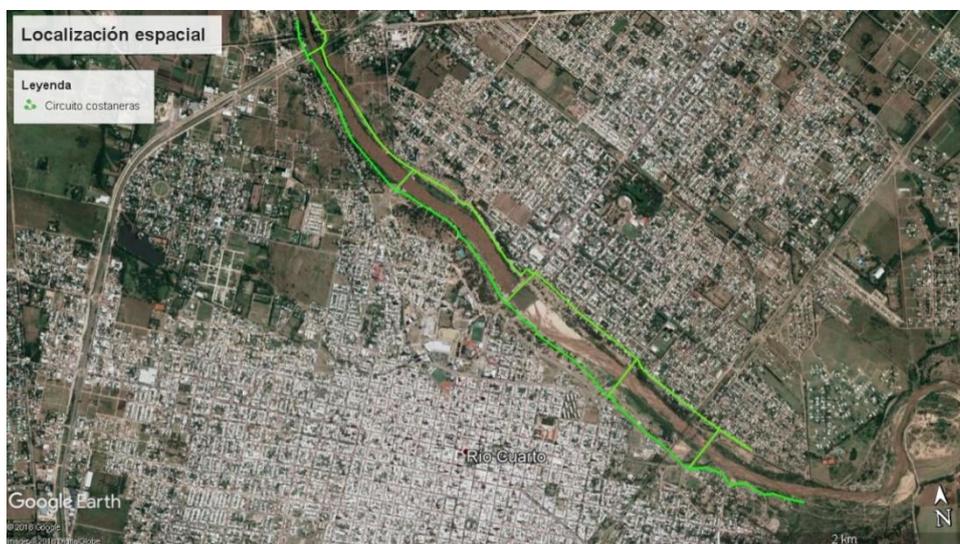
Se trata de un circuito que entrelaza los barrios Banda Norte y Alberdi, y el sector sur y oeste con centralidades urbanas como el centro comercial histórico de la ciudad y el Andino. Esto se proyecta a través de las calles Marcelo T. de Alvear, Avda. España, Constitución, Avda. Italia y Avda. Sabattini que atraviesa de norte a sur la ciudad. Del mismo modo con las calles que cruzan este-oeste como Juan B. Justo, Fray Donatti y Salta, Estado de Israel, Colon, Rivadavia y Tucuman. Así mismo, con el fin de generar una conexión no motorizada del Andino con el resto de la ciudad, supone la creación de bicisendas siguiendo las vías ferreas a través de las calles Juana Azurduy, Reforma Universitaria, Bv. Ameghino, Laprida y Colombres.

Por último se plantea el desarrollo de un anillo centríco de bicisendas de circulación interna para incentivar este tipo de traslado en recorridos cortos y desanimar el ingreso vehicular por medio de las calles Bolívar, Moreno, 9 de Julio, Deán Funes, 25 de Mayo y Lamadrid.



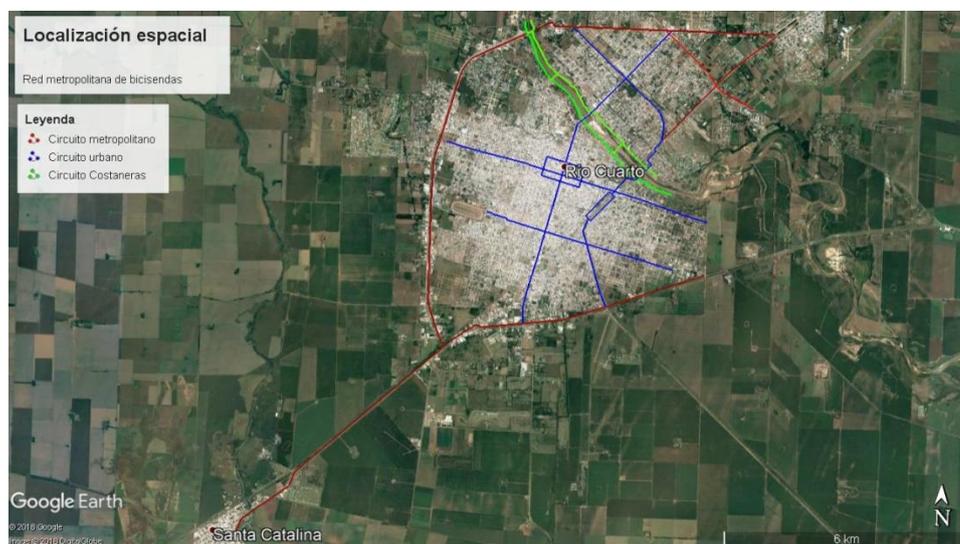


> **Circuito costaneras:** Este circuito propone enlazar las costaneras sur y norte del río Cuarto por medio de bisisendas integradas a los parques lineales de ambas riberas y conectadas por medio de los puentes existentes. Supone 10,4 km de bisisendas.



6

De ésta manera la ciudad obtendría una red interconectada de bisisendas de modo que el ciclista utilizando cualquiera de los circuitos se vincule con alguno de los restantes y le permita atravesar la ciudad internamente, alcanzar el centro verde correspondiente a las costaneras del río Cuarto y/o trasladarse hacia otras localidades utilizando un mismo modo de traslado y de manera segura.



Entre los beneficios percibidos por éste sistema se encuentra la implementación de un sistema de transporte alternativo al estar conectado con todos los puntos de la ciudad, lo que no solo se constituye como una opción ante el vehiculo particular sino que tambien funciona como complemento al transporte público. En consecuencia se asiste a una mejora del sistema integral del transporte urbano. Del mismo modo, al incentivar una movilidad





sustentable, se involucra el concepto de traslado limpio protegiendo el medioambiente y se contribuye a la mejora de la salud y de la calidad de vida de los ciudadanos.

## COSTOS

El proyecto no requiere la ejecución total en una primera fase sino que posee etapas que siendo complementarias entre sí, y por su nivel estratégico, pueden ser implementadas en plazos diferentes de tiempo pero requiriendo un criterio de continuidad en la política pública.

7

| FASES                         | ITEMS                  |                                |          |                      |
|-------------------------------|------------------------|--------------------------------|----------|----------------------|
|                               | UNIDAD                 | VALOR POR UNIDAD<br>(EN PESOS) | CANTIDAD | TOTAL (EN PESOS)     |
| <b>Circuito metropolitano</b> | M2                     | 16.000                         | 35.100   | 561.600.000          |
| <b>Circuito urbano</b>        | Delineadores flexibles | 1480                           | 21.912   | 32.429.760           |
| <b>Circuito urbano</b>        | M2                     | 16.000                         | 33.200   | 531.200.000          |
| <b>Circuito costaneras</b>    | M2                     | 16.000                         | 10.400   | 166.400.000          |
| <b>SUBTOTAL</b>               | M2                     | 16.000                         | 78.700   | 1.259.200.000        |
|                               | Delineadores flexibles | 1480                           | 21.912   | 32.429.760           |
| <b>TOTAL<br/>(en pesos)</b>   |                        |                                |          | <b>1.291.629.760</b> |

