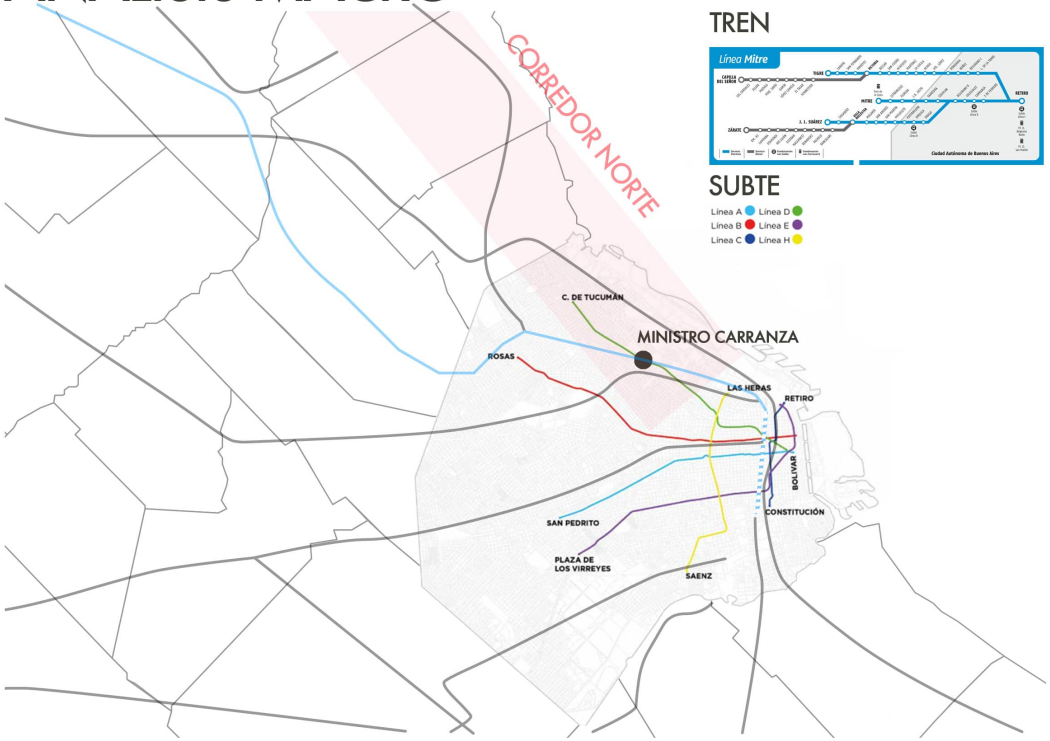
Ministro Carranza Centro de Trasbordo

ANÁLISIS MACRO

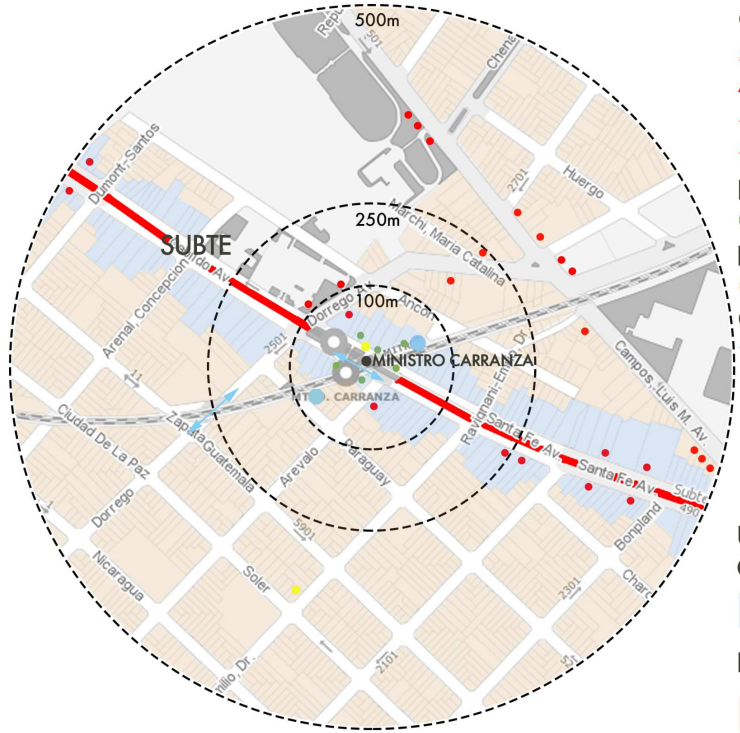


TREN

SUBTE

Línea A Línea D
Línea B Línea E
Línea C Línea H

MESO



COLECTIVO

Metrobus del Norte recorre Av. Santa Fe y Av. Cabildo
41, 67, 68, 161, 95, 64, 29
59, 15, 55, 60, 118, 152, 39

ENTRADA SUBTE

ESTACIÓN ECOBICI

CRUCES

USO:
COMERCIO

RESIDENCIAS

SUBTE (2006)
LINEA D 15284 viajes por día
linea **más transitada** del Subte
2 andenes
Estación abiertó en **1993**

Pasajeros en
Ascenso 9482
Descenso 4967
La estación **menos transitada** de la Linea D en un día hábil (2007)

Frecuencia en hora pico 3 minutos

TREN (2016)
LINEA MITRE 54.6 *M. de viajes per año
RAMAL MITRE - SUAREZ 21.2 *
2 andenes
Linea construida en **1862**
Estación remodelada en **2016**

Pasajeros
1.18 mill. en 2016
13. en 59 estaciones
de todas las lineas

Frecuencia de 14 minutos

PROBLEMAS

no hay bicisendas

larga distancia a parada de colectivo

falta de señalización de parada de colectivos

vias del ferrocarril separan el barrio en dos sectores

VENTAJAS

estaciones de ecobici

variedad de usos (comercio/residencias)

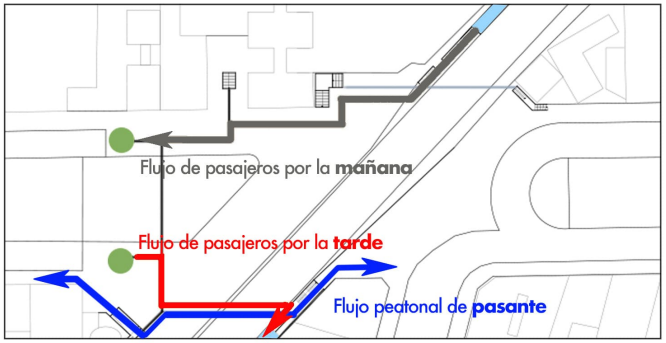
zona de alto potencial debido a su ubicación

nodo de transporte público

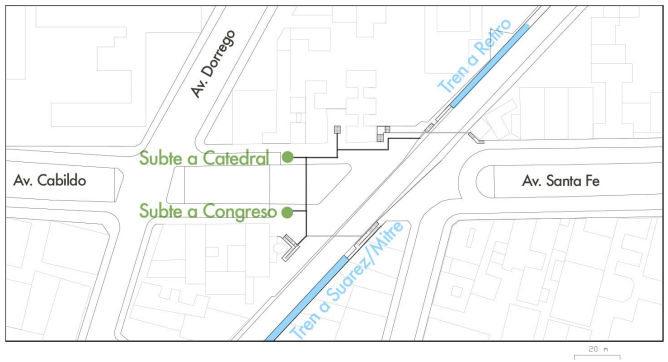
Teoría de la Movilidad Urbana / **Grupo 1** / Benitez, Camila / Bolotinsky, Marina / Knoblich, Juliana / Selmi, Francesco

Ministro Carranza Centro de Trasbordo

ANÁLISIS MICRO



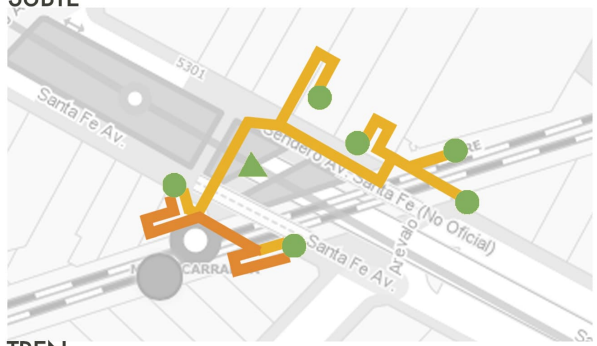
PRINCIPALES FLUJOS VIARIOS



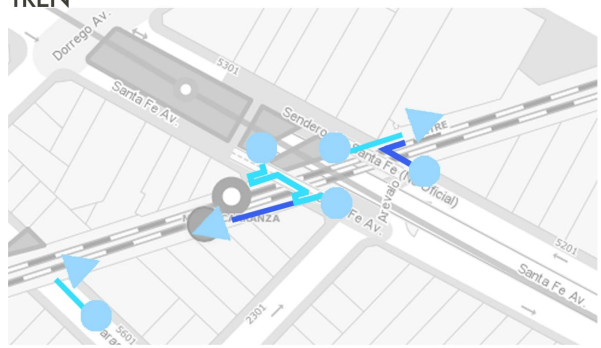
PASAJES SUBTERRANEOS
DE ACCESO AL TREN Y AL SUBTE

ACCESIBILIDAD

SUBTE



TREN



SENDERO CON **RAMPAS**

SENDERO CON **ESCALERAS**

SALIDAS AL NIVEL DE LA **PLAZA**

ENTRADA AL NIVEL DEL **SUBTE**

SENDERO CON **RAMPAS**

SENDERO CON **ESCALERAS**

SALIDAS AL NIVEL DE LA **PLAZA**

ENTRADA AL NIVEL DEL **ANDÉN**

PROBLEMAS

SUBTE

senderos de acceso estrechos

sensación de inseguridad por la noche

interferencia con flujos de peatones que cruzan el ferrocarril

problemas de acceso para discapacitados

TREN

acceso por rampas para discapacitados pero con recorridos muy largos

estaciones mal señalizadas

el ferrocarril es una barrera para el flujo peatonal en la avenida

VENTAJAS

SUBTE

estación reciente (tiene 24 años)

unas salidas llegan a espacios públicos agradables

andenes espaciosos y kioscos en el subsuelo

posibilidad de aumentar el numero de pasajeros

TREN

estación recien remodelada

andenes agradables y buena iluminación (LED)

buenas posibilidades de intercambio con el subte

cercanía a una plaza peatonal con buen potencial

Teoría de la Movilidad Urbana / **Grupo 1** / Benitez, Camila / Bolotinsky, Marina / Knoblich, Juliana / Selmi, Francesco

Ministro Carranza Centro de Trasbordo
FODA

UBA, FADU. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo

ESCALA DE ANÁLISIS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
MACRO	-Estratégica ubicación del centro de trasbordo, sobre la línea del subte más transitada de la ciudad. -Red de tránsito consolidada.	-Construcción del sistema RER que afectará también la línea Mitre y permitirá aumentar el número de pasajeros, mejorar la seguridad vial y la movilidad de la gente y producir una mayor vinculación intermodal	-Es la estación de subte menos transitada de la línea D.	-Si dejara de haber inversión en el sistema ferroviario, decaería el servicio y su uso disminuiría
MESO	-Nodo de diferentes tipos de transporte público. -Estación de ecobici cercana. -Ubicación del centro de trasbordo. -Variedad de uso de suelos	-Posible consolidación del corredor comercial en el área degradada	-No hay bici sendas en un radio de 500m. -Larga distancia a paradas de colectivos. -Vías del ferrocarril separan el barrio en dos sectores. -Alta contaminación sonora de la zona.	-Mayor degradación del área aledaña a causa de la barrera generada por el ferrocarril.
MICRO	–Abundantes salidas del nivel subterráneo. -Estación remodelada recientemente y trenes nuevos. -Algunas de las salidas llegan a espacios públicos agradables. -Andenes espaciosos y kioscos en el subsuelo. -Cercanía a plaza peatonal	-Buenas posibilidades de intercambio con el subte -Posibilidad de aumentar el número de pasajeros -CT como nexo entre zonas fragmentadas del barrio.	-Falta de señalización en paradas de colectivos y en estaciones. -El ferrocarril como barrera para el cruce peatonal. -Senderos de acceso estrechos.	-Inseguridad a horas de la noche.

Ministro Carranza Centro de Trasbordo

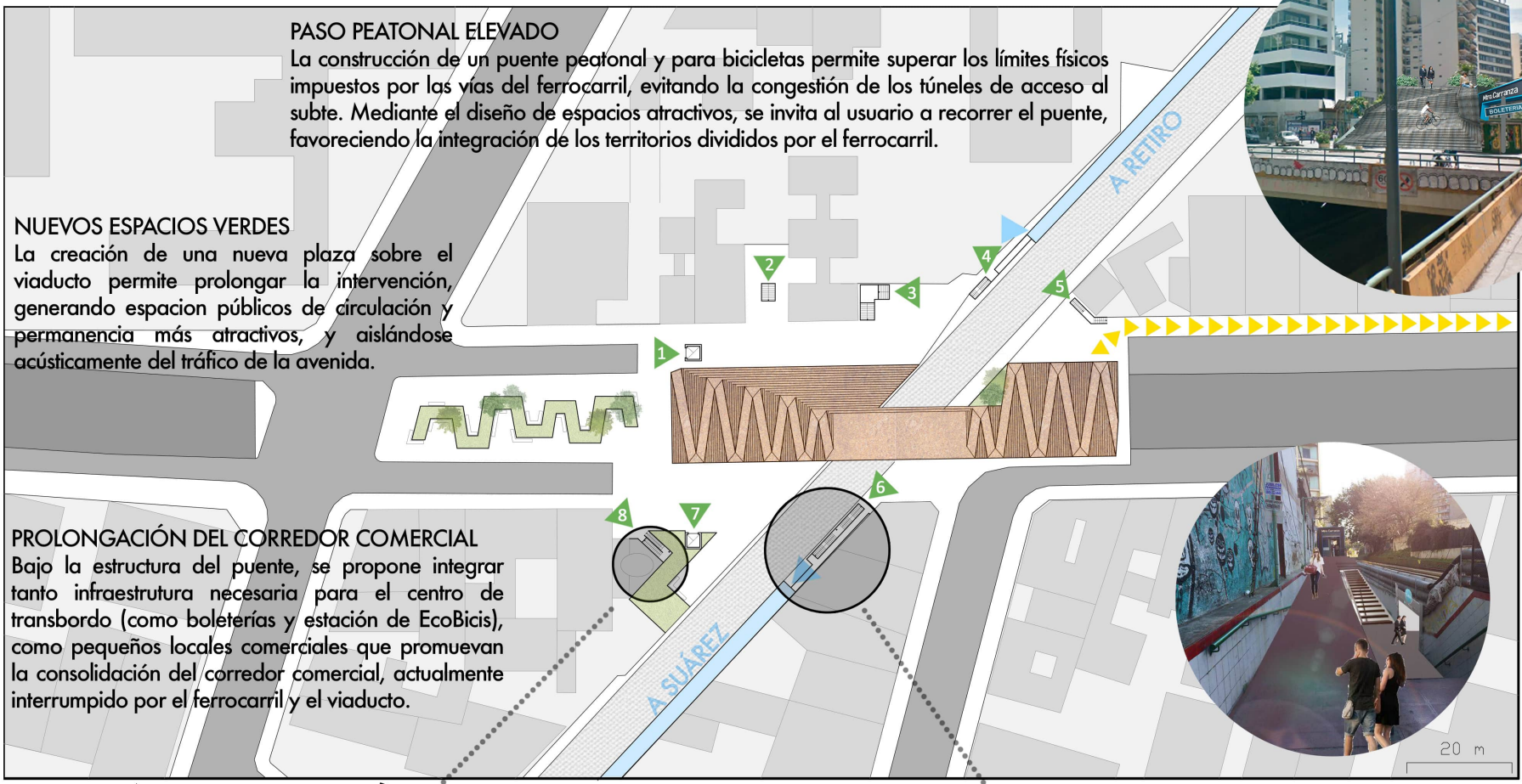
PROPUESTA

PASO PEATONAL ELEVADO

La construcción de un puente peatonal y para bicicletas permite superar los límites físicos impuestos por las vías del ferrocarril, evitando la congestión de los túneles de acceso al subte. Mediante el diseño de espacios atractivos, se invita al usuario a recorrer el puente, favoreciendo la integración de los territorios divididos por el ferrocarril.

NUEVOS ESPACIOS VERDES

La creación de una nueva plaza sobre el viaducto permite prolongar la intervención, generando espacion públicos de circulación y permanencia más atractivos, y aislándose acústicamente del tráfico de la avenida.



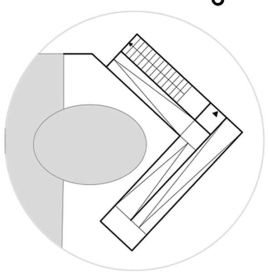
PROLONGACIÓN DEL CORREDOR COMERCIAL

Bajo la estructura del puente, se propone integrar tanto infraestrutura necesaria para el centro de transbordo (como boleterías y estación de EcoBicis), como pequeños locales comerciales que promuevan la consolidación del corredor comercial, actualmente interrumpido por el ferrocarril y el viaducto.

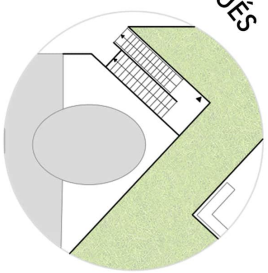
MEJORAS EN LA SEÑALIZACIÓN

Se propone un sistema señalético que integre a todos los medios de transporte, facilitando la combinación de los distintos medios, fundamental para un centro de transbordo de estas características. Se hace énfasis en la señalación de las paradas de Metrobús, más alejadas de las estaciones a causa del viaducto, y en la numeración ordenada y coherente de las salidas de cada estación.

ANTES



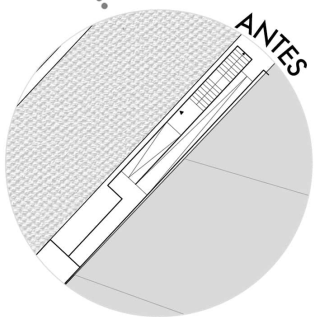
DESPUÉS



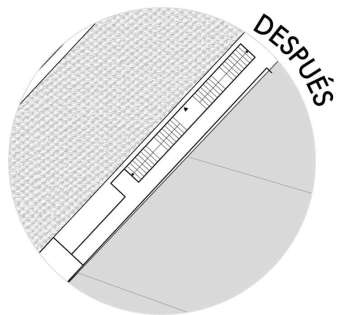
ACCESOS MÁS CÓMODOS

Con la incorporación de los ascensores, se puede prescindir de las rampas y reemplazarlas por escaleras mecánicas. De esta manera, la llegada a la estación de subte es más directa y con menor recorrido. El reemplazo de rampa por escalera también permite un mejor aporvechamineto del espacio, para ensanchar los pasos que resultaban insuficientes.

ANTES



DESPUÉS



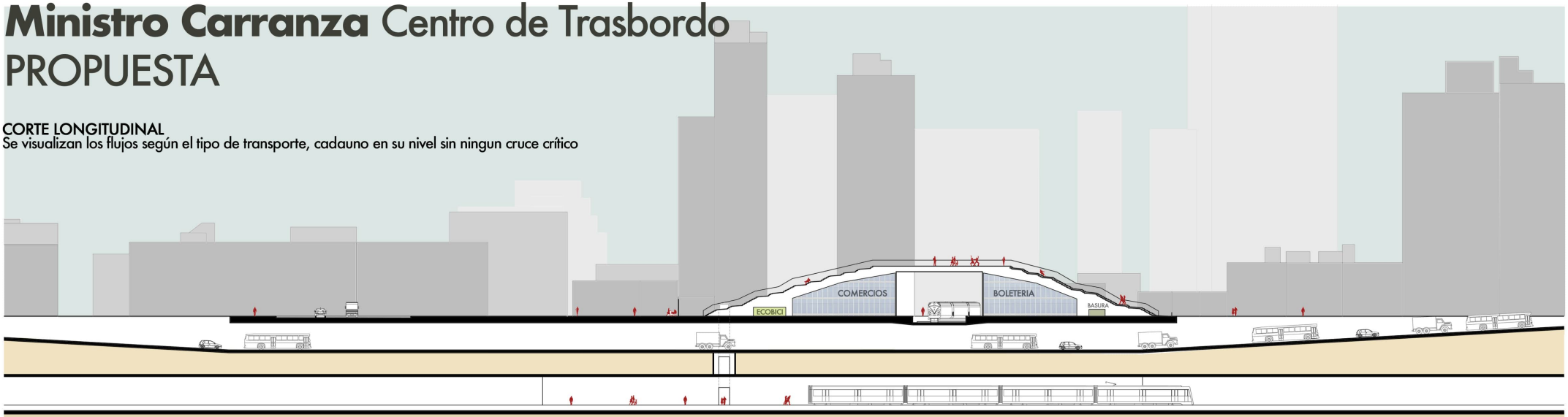
NIVELACIÓN DE LOS ACCESOS

La mejora de la accesibilidad mediante ascensores también permite suprimir rampas en tramos donde resultan innecesarias, eliminando obstáculos en un paso que ahora pasa a estar nivelado.

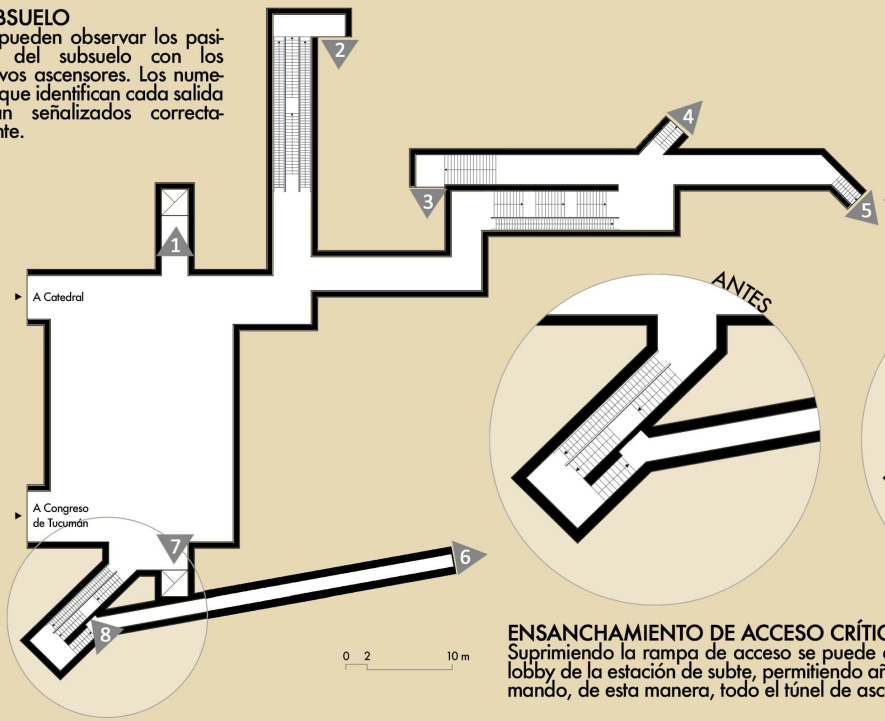
Teoría de la Movilidad Urbana / **Grupo 1** / Benitez, Camila / Bolotinsky, Marina / Knoblich, Juliana / Selmi, Francesco

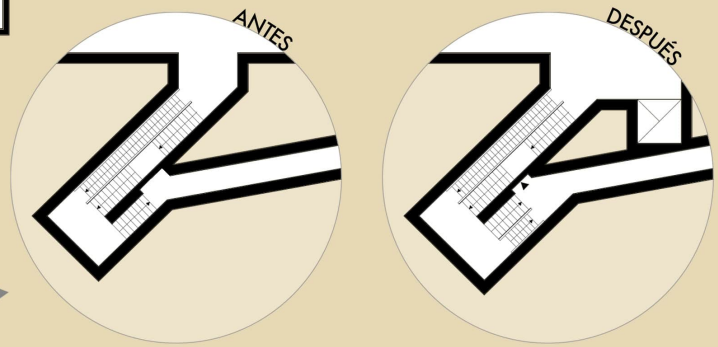
Ministro Carranza Centro de Trasbordo
PROPUESTA

CORTE LONGITUDINAL
Se visualizan los flujos según el tipo de transporte, cadauno en su nivel sin ningun cruce crítico

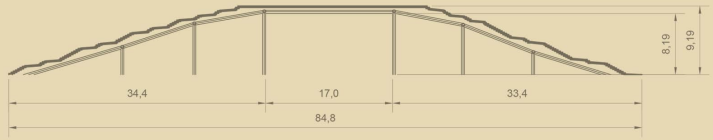


SUBSUELO
Se pueden observar los pasillos del subsuelo con los nuevos ascensores. Los numeros que identifican cada salida están señalizados correctamente.



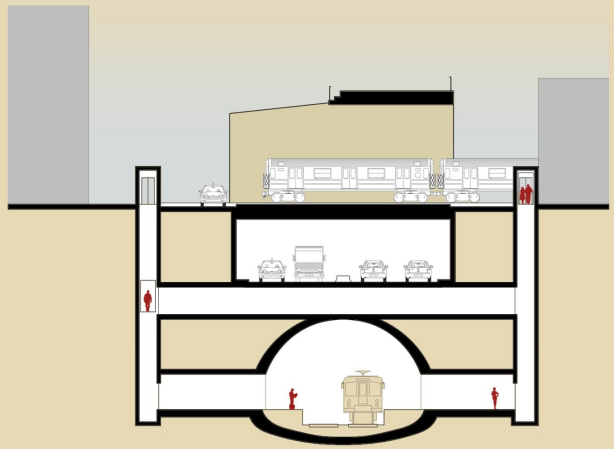


ENSANCHAMIENTO DE ACCESO CRÍTICO
Suprimiendo la rampa de acceso se puede ensanchar la puerta que conduce al lobby de la estación de subte, permitiendo añadir una escalera mecánica y uniformando, de esta manera, todo el túnel de ascenso al exterior.



PUENTE
Recorrido recto subiendo las escaleras
Accesibilidad a través de la rampa (pendiente 8%)
Espacio libre sobre las vías ferroviarias de 8,2 m
Plaza elevada a más de 9 m de altura
Estructura metálica liviana que se apoya a ambos lados del túnel, sin aportar peso sobre la cubierta del mismo.

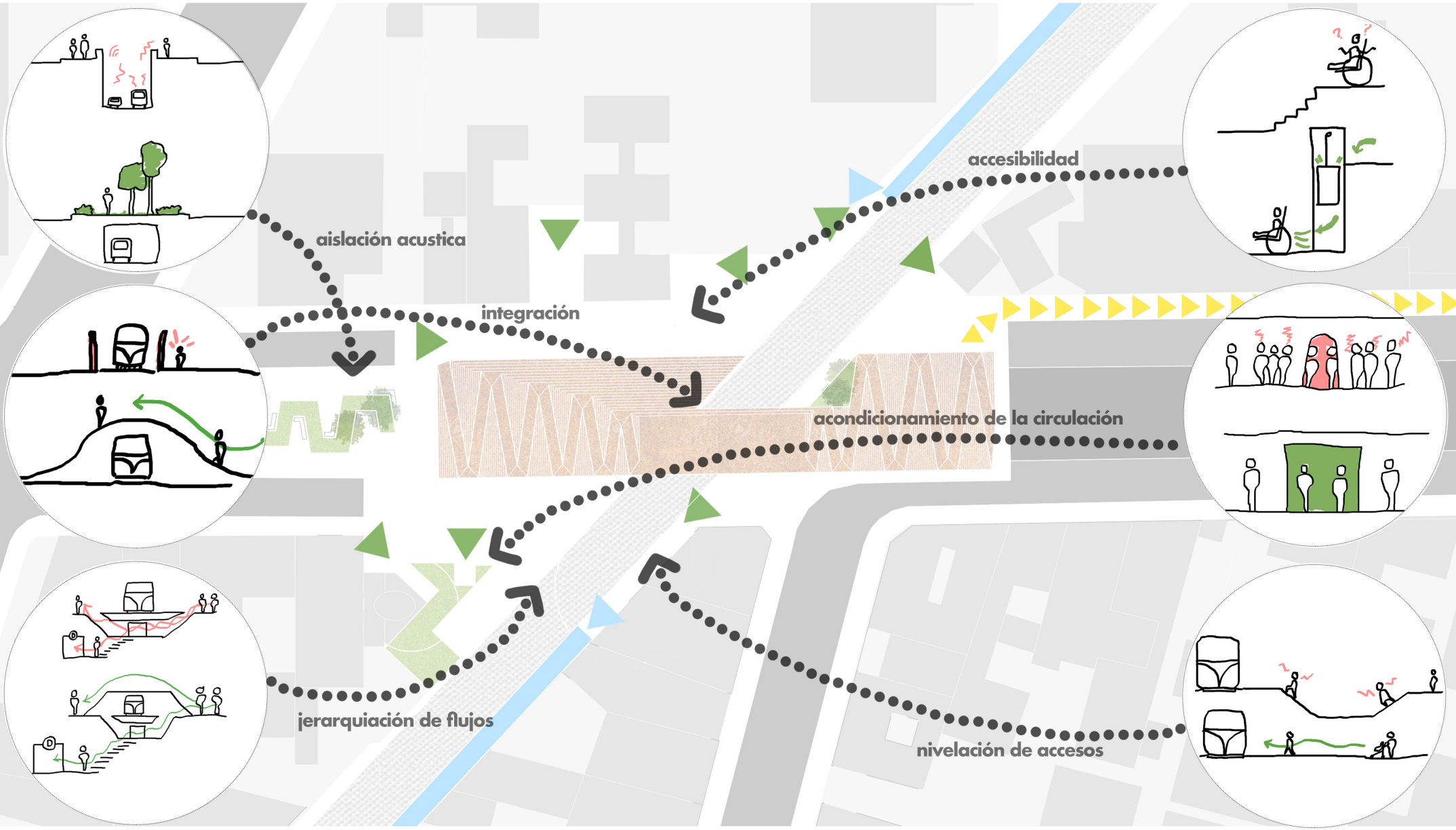
CORTE TRASVERSAL
Se visualizan los flujos según el tipo de transporte, cada uno en su nivel sin ningún cruce crítico.



Teoría de la Movilidad Urbana / **Grupo 1** / Benitez, Camila / Bolotinsky, Marina / Knoblich, Juliana / Selmi, Francesco

Ministro Carranza Centro de Trasbordo

SÍNTESIS



Teoría de la Movilidad Urbana / **Grupo 1** / Benitez, Camila / Bolotinsky, Marina / Knoblich, Juliana / Selmi, Francesco