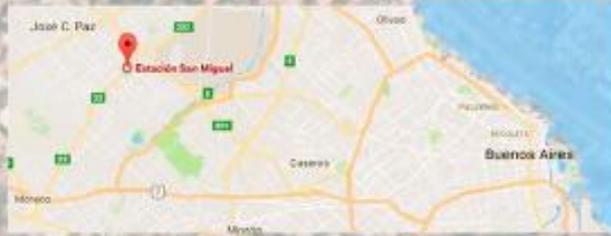


## CENTRO DE TRANSBORDO SAN MIGUEL

ES UNA ESTACION DEL FERROCARRIL SAN MARTIN UBICADO EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES EN EL PARTIDO DE SAN MIGUEL, QUE ESTA ATRAVESADA POR LA RUTA PROVINCIAL 23, CONOCIDA COMO AVENIDA BALBIN.



## PROBLEMAS EN TORNO A LA MOVILIDAD Y AL TERRITORIO

### ESTACIÓN DE TREN

- ESTACION NO TERMINAL MAS TRANSITADA DE LA LINEA SAN MARTIN
- RECIENTE DEFASAJE DE UN ANDÉN PARA ECONOMIZAR TIEMPO DE BARRERAS BAJAS
- PROYECTO DE ELECTRIFICACION DE LA LINEA SAN MARTIN

### SERVICIO ACTUAL

FORMACIONES DIESEL



### SERVICIO DESEADO

FORMACIONES ELECTRICAS

### COLECTIVOS

- MUCHAS LINEAS CIRCULANDO POR AV. BALBIN E INTERRUPCION CON LAS VIAS. LINEAS 203, 163, 176, 53, 57, 182, 315, 341, 440, 448, 740, 741
- REGULACION DE COLECTIVOS EN LOS LATERALES DE LAS VIAS



### ESTACIONAMIENTO MEDIDO



Rige en San Miguel de Lunes a Viernes de 8:00 a 20:00 Hs. y Sábados de 8:00 a 13:00 Hs.

### AUTOS Y MOTOS

- ZONA COMERCIAL
- MUCHA DENSIDAD DE VEHICULOS INDIVIDUALES
- ESTACIONAMIENTO SOBRE LAS VEREDAS



### POBLACION

- CRECIMIENTO SEGUN DATOS CENSALES
- CRECIMIENTO EN CONSTRUCCION DE EDIFICIOS
- NECESIDAD DE INFRAESTRUCTURA

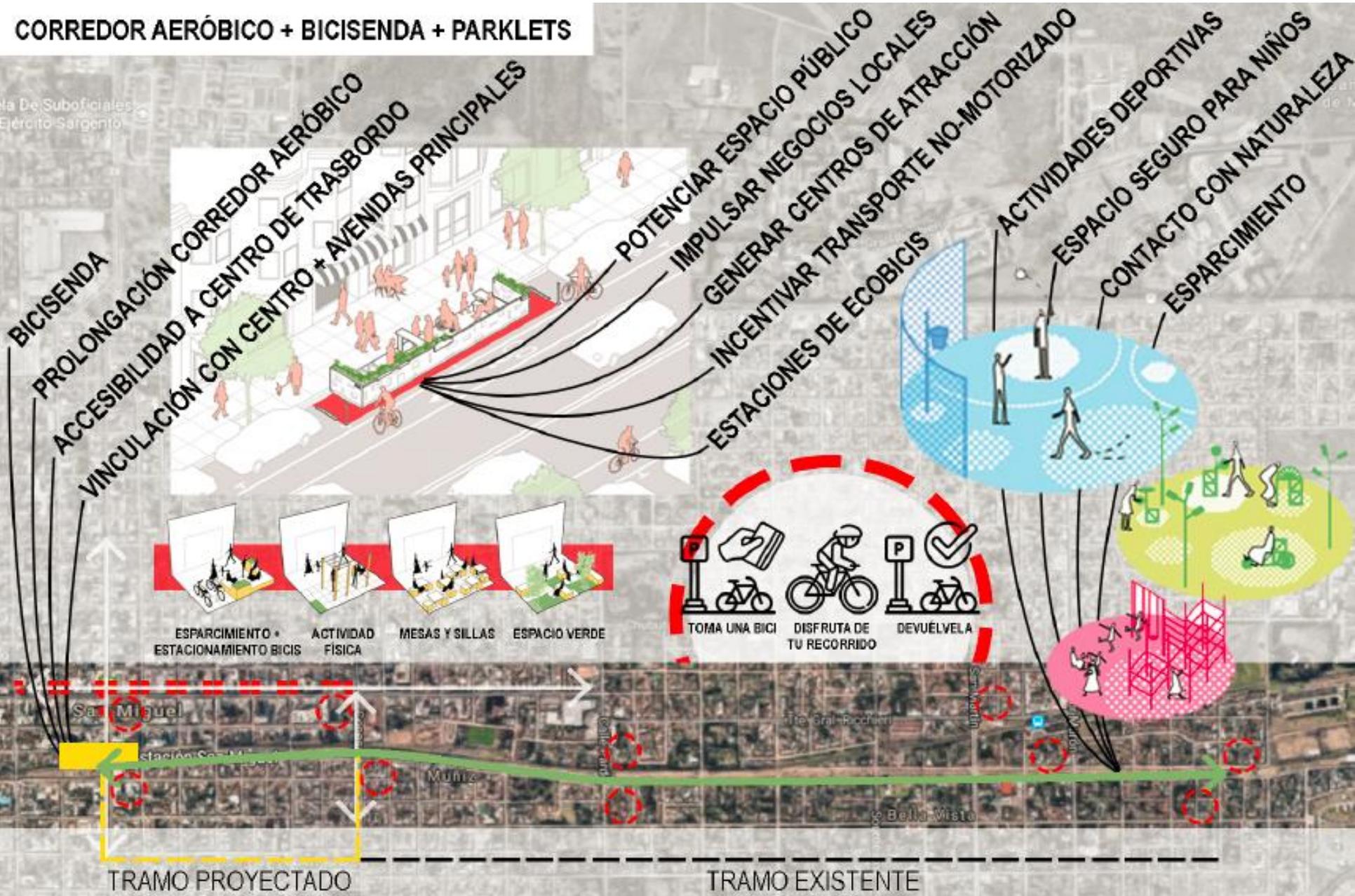
### PARTIDO DE SAN MIGUEL

- PROGRAMAS DE POLITICAS PUBLICAS
- PARTICIPACION CIUDADANA
- EDUCACION Y CONCIENCIACION SOCIAL
- PLANEAMIENTO VIAL
- CONTROL EN LA VIA PUBLICA

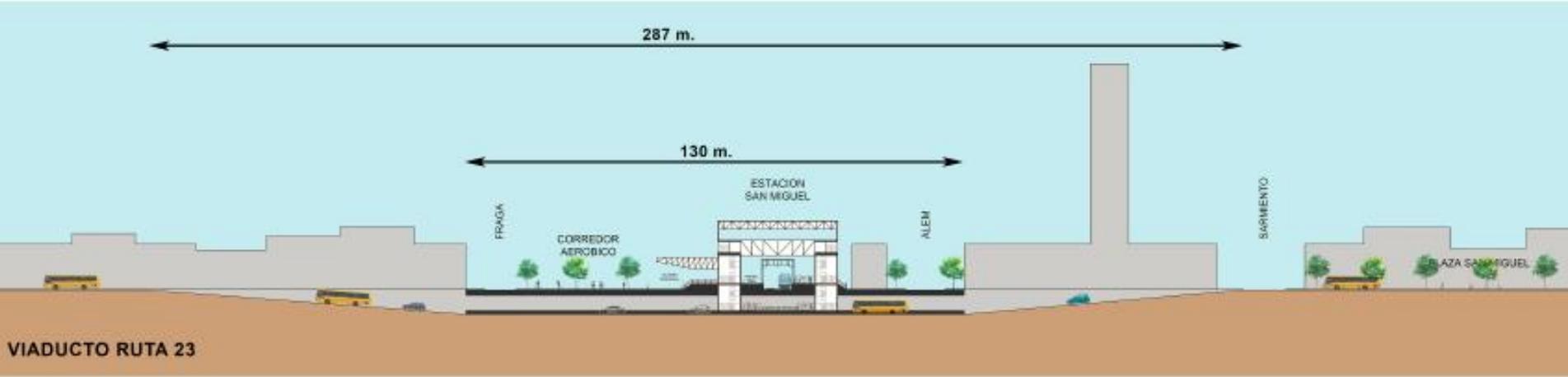
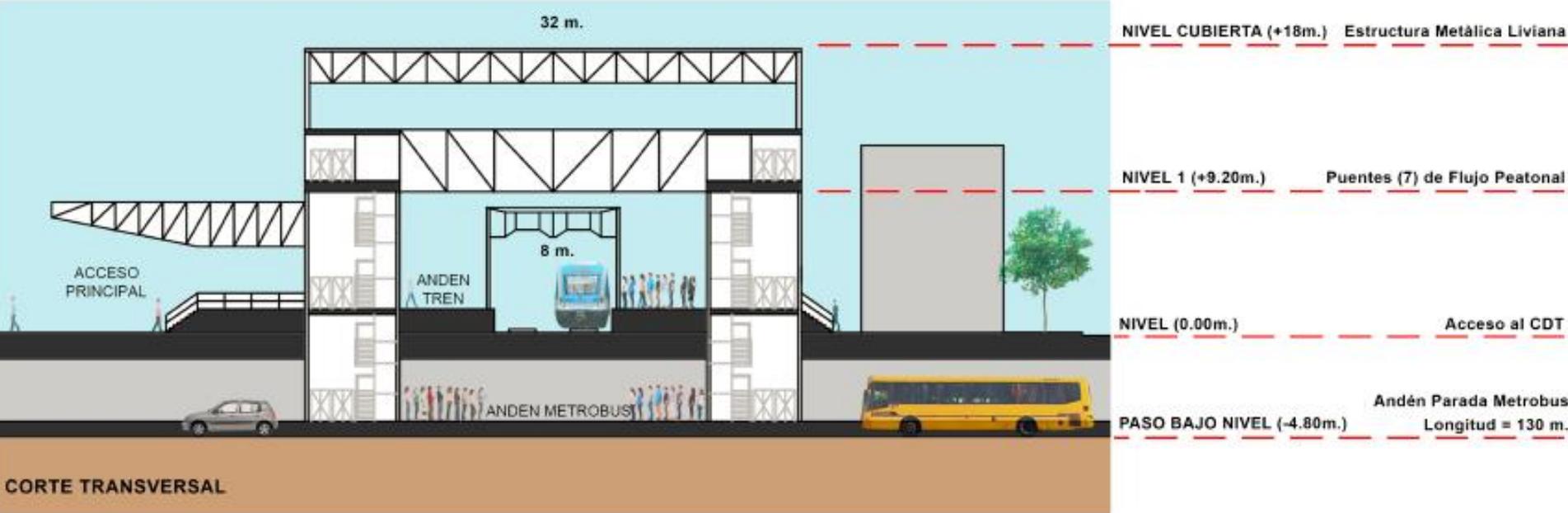


# CORREDOR AERÓBICO + BICISENDA + PARKLETS

Ala De Suboficiales  
Ejército Sargento

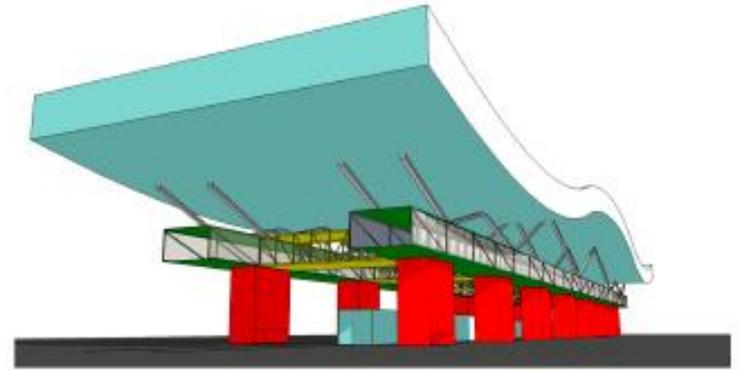
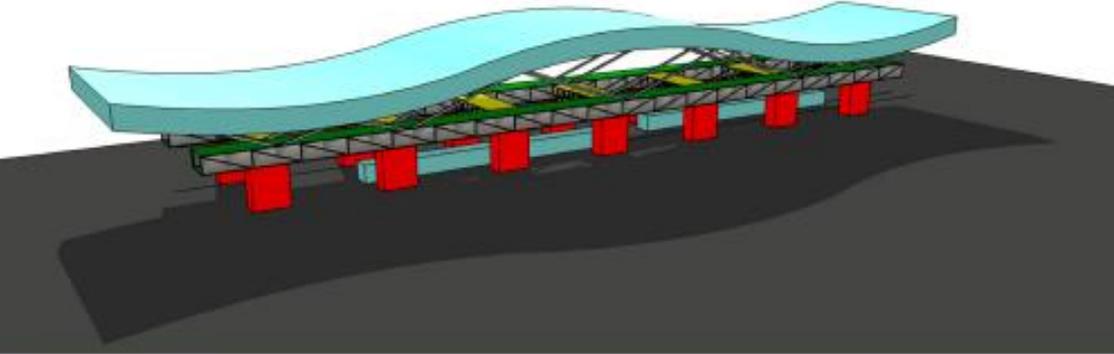


# PROPUESTA CENTRO DE TRASBORDO "SAN MIGUEL"



## PROPUESTA CENTRO DE TRASBORDO "SAN MIGUEL"

- TREN SAN MARTIN ELECTRIFICADO MEDIANTE SISTEMA DE CATENARIAS.
- METROBUS URBANO SOBRE RUTA N°23.
- SOTERRAMIENTO DE LA RUTA 23 MEDIANTE VIADUCTO.
- CARRIL EXCLUSIVO METROBUS + ANDEN C/ PARADA DE BUSES SUBTERRANEO.
- INTERCAMBIO INTERMODAL: TREN - METROBUS - BICICLETA.
- CRUCE PEATONAL "SOBRE NIVEL".



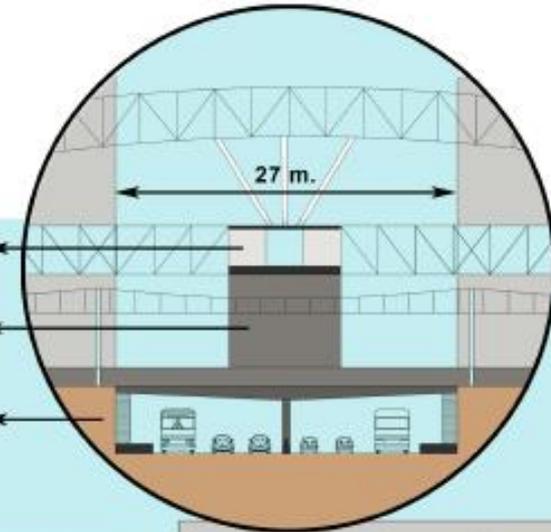
### CARACTERISTICAS DEL PROYECTO:

- GRAN CUBIERTA RETICULADA DE GRANDES LUCES.
- 7 PUENTES PEATONALES.
- 8 m. DE h. LIBRES PARA COLOCACION DE CATENARIAS.
- ANDENES METROBUS ENFRENTADOS.

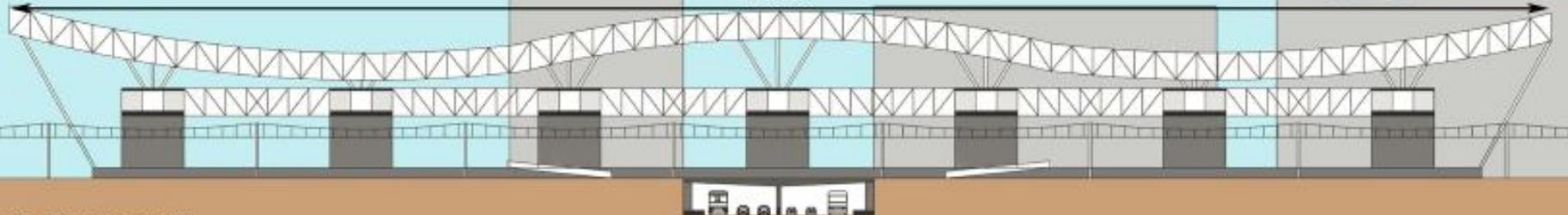
PASO PEATONAL  
"SOBRE NIVEL"

NUCLEO DE DESCENSO  
A METROBUS

VIADUCTO RUTA 23  
CARRIL "SOLO BUS"



215 m.

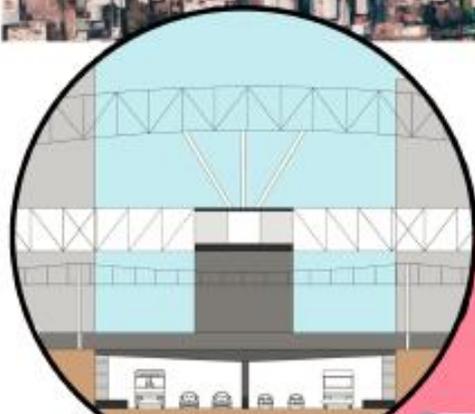


CORTE LONGITUDINAL

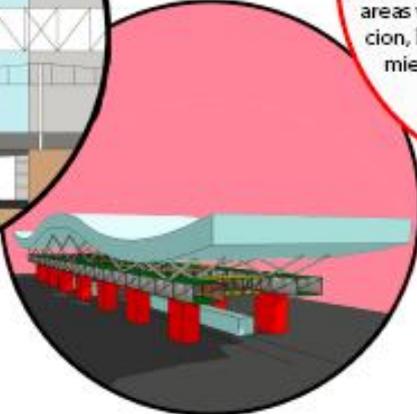


A Bella Vista

Al analizar el lugar pudimos observar un colapso en horas pico, tanto a nivel vehicular como peatonal. Provocando accidentes, malestar y conflictos entre el peaton y el vehiculo. Ademas, detectamos areas vacantes en donde la contaminación, hechos delictivos y mal mantenimiento en los distintos sectores se hacian presente.



Para combatir la congestión y accidentes de transitos se plantea un centro de transbordo con un bajo nivel en el cual se asentarán las paradas de los colectivos. Además, en una planta superior, se propone la idea de un pasillo comercial para vendedores ambulantes, desocupando veredas y dándole un lugar a los trabajadores informales.



Propuestas como generar un corredor con parques "deportivos" y circuitos de ecobicis aprovecharía los espacios vacantes y darían una alternativa a la hora de transportarse de una estación a otra y más seguridad en la zona.



## CENTRO DE TRANSBORDO SAN MIGUEL

Es una estación del Ferrocarril San Martín ubicada en la Provincia de Buenos Aires en el partido de San Miguel. Es la estación no terminal más transitada de la línea la cual tiene cabecera en Retiro, y es atravesada por la Ruta Provincial 23 conocida como Av. Ricardo Balbín.

Recientemente, en el año 2013 el andén en dirección a Pilar fue trasladado al otro lado de la Av. Ricardo Balbín. La construcción del andén nuevo surgió para economizar el tiempo de las barreras bajas, ya que cuando se detenía un tren en dirección a Pilar las barreras permanecían entre 5 y 10 minutos bajas, lo cual generaba caos vehicular. Actualmente el tiempo de espera de las barreras bajas es entre 1 y 3 minutos.

Existe un proyecto de Electrificación de la Línea San Martín que tiene como objetivo los siguientes parámetros: Servicio eléctrico alimentado mediante catenarias, velocidad máxima prevista de 100/120 km/h, y un intervalo entre trenes de 3 minutos con formación de 8 coches. Este proyecto surgió a partir del análisis del caudal de personas que utilizan el servicio y se consideró como la mejor opción para resolver el tráfico de la línea.

En cuanto a las líneas de colectivo que circulan principalmente por la Av. Ricardo Balbín, son muchas y su recorrido se ve afectado por la espera de la barrera baja. A su vez, muchas de las mismas realizan la regulación de colectivos en las calles laterales a las vías, lo que genera congestión del tránsito vehicular.

A ambos lados de la Estación San Miguel se desarrolla una zona de alta actividad comercial. Para responder al importante flujo peatonal que generan dichas actividades las veredas son anchas, pero la gran densidad de vehículos particulares que llegan a la zona aumenta la demanda de estacionamientos y ante la falta de vigilancia policial y sanciones rigurosas, se apropian de estos espacios y pierden su cualidad espacial urbana.

En cuanto a la población, se detectó mediante datos censales un crecimiento en el rubro de la construcción, donde se ven nuevos edificios en altura, los cuales requieren mayor infraestructura de servicios para abastecerlos.

El Partido de San Miguel cuenta con varios programas de políticas públicas con los cuales desea educar y concientizar a la sociedad. En el área de transporte genera participación ciudadana a modo de charlas abiertas informativas, propone planeamiento vial, control de la vía pública y transporte y estacionamiento regulado.

Para solucionar las cuestiones nombradas, se deben realizar intervenciones en todas las escalas.

En primer lugar, proponemos soterrar el paso vehicular de la Av. Balbin, mientras al mismo tiempo generamos dos carriles exclusivos para los colectivos. La implementación del bajo nivel en la intersección de Av. Balbin con las vías del ferrocarril Mitre favorecerá a la fluidez de los distintos modos de transporte en el partido, volviéndolo más eficiente y beneficioso a la hora de decidir de qué manera conmutar. El proyecto incluiría la estación en sí, ahora unificada, generando una galería de comercios en los puentes que son necesarios para el movimiento desde y hacia la estación. Esta galería les brindará a aquellos comerciantes que hoy en día ocupan el espacio público de manera informal, un lugar designado para esa actividad puntual.

Al mismo tiempo, estas galerías ayudarán a ordenar el flujo de pasajeros que utiliza el servicio todos los días.

Como complemento a las intervenciones realizadas en la estación de tren decidimos prolongar el corredor aeróbico, para conectar la estación con varios puntos de interés del partido. Paralelo al recorrido del mismo, decidimos proyectar bicisendas, generando una vía de doble direccionalidad para que, además de acompañar las actividades que atraen el corredor, se pueda llevar a cabo la conmutación mediante bicicletas hacia y desde el centro de transbordo. De la misma manera planteamos bicisendas en algunos tramos centrales de las calles Balbín, Av. Perón y Conesa, lo cual permite no solo un camino seguro para los ciclistas, sino que también revitalizará la actividad comercial y por lo tanto económica de la zona.

Para complementar, planeamos introducir el sistema de bicicletas que en capital se conoce como "Ecobici", lo cual consiste en diversas estaciones de bicicletas de uso público y gratuito. La finalidad de este sistema es reducir el uso de transporte motorizado particular, respondiendo a las necesidades de viajes de distancias cortas mediante bicicletas y los de larga distancia mediante el transporte público.

El conjunto debe ser un sistema integrado y complementario entre el tren, autobús y bicicleta, por lo que decidimos implementar una tarifa parcial para aquellos usuarios que combinen dos o más de estas modalidades de transporte para llegar a un destino en un período determinado.

Decidimos intervenir el espacio público a una escala peatonal mediante Parklets, pequeñas acupunturas urbanas que generan lugares de dispersión pública. Estos espacios tienen gran flexibilidad programática, ya que dependiendo de las necesidades puntuales de la zona en donde se encuentran implantadas pueden ser espacios verdes, puntos de estacionamiento de Ecobicis, lugares de descanso, espacios para mercados ambulantes, entre otros. Esta flexibilidad es lo que permite reimaginar el potencial del espacio público. Por otro lado, las Ecobicis y reemplazar parte de los estacionamientos para vehículos particulares en Parklets incentiva el transporte no-motorizado. Todo esto debe ser acompañado por una campaña educativa sobre la importancia de la sustentabilidad de los medios de transporte, los beneficios de conmutar mediante el uso de la bicicleta de manera diaria, junto a los incentivos económicos de tarifas parciales.

La finalidad de estas decisiones es generar una centralidad que acompañe la consolidación del centro de transbordo, mientras al mismo tiempo dar respuesta a las necesidades propias de la zona y ordenar el movimiento peatonal y vehicular. La galería comercial sobre la estación de tren y a lo largo de las veredas ensanchadas mediante Parklets arman un paseo comercial, que junto a la prolongación del corredor aeróbico se convierten en atractivos urbanos. Este conjunto se convierte en una infraestructura que impulsará la actividad económica de los comercios locales, consolidará la centralidad y el crecimiento del partido.

FODA	MACRO Escala urbana y regional	MESO Escala barrial	MICRO Escala centro de transbordo
<b>FORTALEZAS</b>	Conectividad urbana potenciada por el medio de transporte público. Red de tránsito consolidado. Futura electrificación del servicio de tren.	Ubicación en el centro del barrio consolidado. Compromiso de la gestión del partido. Regulación de transporte y seguridad. Educación y capacitación.	Posibilita el intercambio modal Gran demanda de usuarios. Estación no terminal más utilizada de la línea San Martín.
<b>OPORTUNIDADES</b>	Mejorar la calidad de transporte y su infraestructura. Reducción del impacto ambiental con futura electrificación. Reducción del uso del transporte particular.	Mayor fluidez en la circulación peatonal y vehicular. Regular y ordenar el espacio comercial (puestos ambulantes sobre vía pública).	Eficiencia en la utilización de los medios de transporte. Potencial incremento de usuarios a la red de transporte.
<b>DEBILIDADES</b>	Infraestructura insuficiente.	Espacio vacante. Usurpación de espacios públicos. Ocupación de espacio público para estacionamiento.	Colapso de transporte y flujo peatonal en hora pico.
<b>AMENAZAS</b>	Conflictos gremiales. Desacuerdos entre empresas de colectivos.	Interrupción de los servicios durante el tiempo de obra. Cambio de paradas de colectivo. Cambio de regulación de transporte.	Falta de mantenimiento y posible colapso.