



Plan Urbano Ambiental

Programa
de Actuación

TRANSPORTE Y TRANSITO

INFORME PRELIMINAR

GCBA
Gobierno de la Ciudad
de Buenos Aires

SPU
Secretaría de
Planeamiento Urbano

CoPUA
Consejo del Plan
Urbano Ambiental



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE
BUENOS AIRES

Programa
de Actuación

TRANSPORTE Y TRANSITO

INFORME PRELIMINAR



Gobierno de la Ciudad de
BUENOS AIRES



Plan Urbano Ambiental





Plan Urbano Ambiental

Consejo del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

PRESIDENTE *Jefe de Gobierno, Dr. Aníbal Ibarra*

COORDINADOR *Secretario de Planeamiento Urbano, Arq. Enrique García Espil*

SUBSECRETARIOS *Desarrollo Urbano, Arq. Martín Marcos*
Obras y Mantenimiento, Ing. Gabriel Ciribeni
Tránsito y Transporte, Ing. Horacio Blot
Industria, Tecnología y Comercio Exterior, Dr. Héctor Alonso
Gestión y Administración Financiera, Lic. Marta Albamonte
Medio Ambiente y Espacio Público, Arq. Juan Carlos Poli
Descentralización, Dr. Daniel R. Siciliano

REPRESENTANTES EJECUTIVO Arq. Heriberto Allende
Arq. Enrique Fernández Meijide
Arq. Jorge Iribarne
Arq. DPU David Kullock
Arq. Mario Linder
Arq. Emma Rosanó
Ing. Olga Vicente

REPRESENTANTES LEGISLATURA Arq. Héctor Aizpurú
Arq. José Ignacio Barassi
Arq. Nora Bricchetto
Arq. Luis Cabillón
Arq. DPU Margarita Charriere
Arq. Rubén Gazzoli
Arq. Jorge Lembo
Arq. DPU Manuel Ludueña, *Secretario de Actas*

EQUIPO TÉCNICO *Coordinador Técnico Asesores CoPUA, Arq. MP Osvaldo Ramacciotti*
Asesores CoPUA, Arq. Nora Clichevsky | Arq. María José Leveratto |
Lic. Gustavo Mosto | Arq. Cristina Pesich | Arq. Silvia Puparelli |
Asesor CAPU, Dr. Raúl Navas
Asesor Legislatura, Arq. DPU Eduardo Alexandre

OFICINA DEL PLAN URBANO AMBIENTAL *Coordinadora, Arq. María Antonia Kaul*
Apoyo Técnico, Arq. Gabriela Cragnolino | Arq. Claudia Conte-Grand |
Arq. Martín Menini | Arq. Guillermo Meyer
Sistemas de información, Arq. Martín Scoppa
Diseño gráfico, DG. Alejandro Gabriel Ambrosone
Apoyo administrativo, Marisa Bordone | Alejandro Costa | Ana Laino |
Irene Nardelli | Mirta Zurzolo



PROGRAMA DE ACTUACION
TRANSPORTE Y TRANSITO

Coordinadores CoPUA Arq. DPU David Kullock
Ing. Olga Vicente

CONVENIO **SPU GCBA | FADU UBA**
TRANSPORTE Y TRANSITO

Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo

Decano

Arq. Berardo Dujovne

Vicedecano

Arq. Reinaldo Leiro Alonso

Secretario de Relaciones Institucionales y Posgrado

Arq. Eduardo Bekinschtein

SubSecretaria de Relaciones Institucionales y Posgrado

Arq. Marita Iravedra

Equipo de Trabajo FADU UBA

Director

Ing. Roberto Acosta

Miembros

Arq. Aida Lamadrid

Arq. Nora Tkach

Ing. Arturo Abriani

Ing. Germán Bussi

Ing. Pablo Cortes

Equipo de Trabajo GCBA

Coordinador Técnico Asesores CoPUA Arq. MP Osvaldo Ramacciotti

Apoyo Técnico CoPUA

Arq. Gabriela Cragolino

Arq. Cecilia Cabrera

DGPYP Arq. Rodolfo Macera

Asesor Legislatura Arq. Eduardo Alexandre

Subsecretaría Tránsito y Transporte Ing. Tantedri Cerenza



El Consejo del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CoPUA) se haya actualmente abocado a las tareas de desarrollo particularizado de los **Programas de Actuación** contenidos en el Documento Final del Plan Urbano Ambiental, que se encuentra en tratamiento Legislativo. La presente documentación debe considerarse como un **Informe Preliminar** de avance de los estudios en curso y su presentación solo tiene el propósito de dar a conocer la información en que se basa cada Programa y aportar a los actores intervinientes en el proceso de planificación y gestión urbana, información anticipada y ordenada sobre los alcances y contenidos que posibiliten avanzar sobre un mejor conocimiento de los distintos aspectos de la compleja realidad urbana en estudio.

El trabajo que se presenta en éste volumen es el producto de un equipo de trabajo interdisciplinario e interinstitucional en plena fase de elaboración y por tanto debe considerarse como un resumen del avance de los estudios realizados.

Buenos Aires, Noviembre de 2001



Indice

1 | Presentación, objetivos y antecedentes

2 | Lineamientos propositivos

3 | Desarrollo de propuestas

3.1. Jerarquización de la red vial

3.2. Corredor Transversal

3.3. Proyectos ferroviarios

4 | Metas

4.1. Tareas en marcha

4.2. Nuevos estudios

1 | Presentación, objetivos y antecedentes

La temática del transporte y del tránsito está indisolublemente unida a la temática urbanística y ambiental.

La gran ciudad -y aún la ciudad mediana- requiere de servicios que interrelacionen sus diversos sectores, así como a la ciudad con su exterior, permitiendo el desarrollo de las actividades urbanas de todo tipo.

Pero así como los servicios de transporte son condicionantes del desarrollo de dichas actividades, muy comúnmente son origen de muchas de los problemas ambientales que presentan nuestras ciudades. Congestión del tránsito, inseguridad vial, contaminación atmosférica y sonora, y sus correspondientes pérdidas monetarias y no monetarias, son habituales emergentes de servicios de transporte no adecuados a los niveles de calidad ambiental que las sociedades urbanas persiguen.

En tal sentido es que podemos afirmar que no hay ordenamiento urbanístico y calidad ambiental posible, por fuera de un sistema de transporte apropiado, así como no hay posibilidad de un sistema de transporte apropiado en una ciudad cuyas demandas superen las posibilidades lógicas de ser cubiertas con los medios y las tecnologías factibles de adoptar.

En reconocimiento a la importancia de esta interrelación entre las cuestiones urbanístico-ambientales y las del transporte y del tránsito, es que la Ley 71 establece como objetivo **"Promover un sistema de transporte que potencie la intermodalidad, procurando la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- y disminuir la utilización del automotor privado"**.

A su vez, este Programa de Actuación del PUA asume como objetivo instrumental, la puesta en marcha de los estudios y las acciones indispensables para que dichos objetivos se transformen en política pública y en gestión de gobierno.

A tales fines, además de los documentos del propio Plan Urbano Ambiental, se reconocen como antecedentes:

- El "Estudio de Transporte y Circulación Urbana desarrollado por la FADU-UBA, bajo la dirección del Ing. D. Batalla.
- Los estudios de transporte actualmente en realización por la FADU-UBA, bajo la dirección del Ing. R. Agosta.

A su vez, cabe señalar que:

- Se trabaja mancomunadamente con la Subsecretaría de Tránsito y Transporte del GCBA.
- Se articulan las propuestas referentes a infraestructura de transporte con los restantes

2 | Lineamientos propositivos

Programas de Actuación del PUA.

A partir del objetivo general antedicho, el Plan Urbano Ambiental ha identificado y adoptado los lineamientos propositivos y las acciones que se señalan a continuación.

L.P. Ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos y redes de transporte público a los efectos de desalentar la utilización del automóvil particular.

- Impulsar la participación del Gobierno de la Ciudad en los entes nacionales de transporte y en los estudios de transporte integral (ECOTAM, ETRAM) que se llevan a cabo, promoviendo una gestión dirigida a:
 - Resolver conjuntamente los problemas de las jurisdicciones concurrentes
 - Concurrir a la integración funcional y tarifaria
 - Incrementar las condiciones de seguridad y calidad de los viajes

Utilización intensiva del transporte ferroviario de superficie en los ejes radiales de la aglomeración mejorando la capacidad y calidad de los servicios

- Impulsar gestiones frente al Estado nacional, los entes reguladores y las concesionarias para:
 - Diferenciar ofertas de servicios para viajes urbanos y suburbanos
 - Compatibilización de los servicios de pasajeros con los servicios de cargas
 - La relocalización y/o apertura de estaciones del FFCC Belgrano Norte en Ciudad Universitaria y Aeroparque
 - Definir la terminal del FFC Belgrano Sur (en Est. Sáenz o Est. Constitución)

Racionalizar el transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados

- Impulsar gestiones frente al Estado nacional y las concesionarias para:
 - Rediseñar las trayectorias en relación con la jerarquización vial
 - Establecer una red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados
 - Disminuir los efectos ambientales negativos

Racionalizar y optimizar el funcionamiento de taxis, remises y chárteres

- Impulsar gestiones para el control de transportes ilegales
- Establecer un sistema de paradas fijas y estacionamiento de espera

Racionalizar el uso de los automóviles privados.

- Desalentar su uso en zonas y horarios de tránsito pico
- Establecer restricciones al estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso

- Rever el tamaño de las unidades que circulan por el área central y el casco histórico

L.P. Maximización del uso del transporte subterráneo.

- Efectuar los estudios de factibilidad urbanística y financiera, a los efectos de extender la red con sentido de malla y atendiendo a las zonas de mayor demanda de viajes, con mejoras de las condiciones de transbordo y de servicio.

L.P. Jerarquización de la red vial dando prioridad al transporte automotor público.

Promover gestiones con los organismos correspondientes a los efectos de:

- Completar el circuito de autopistas (tramos Boca-Retiro y Salguero-La Pampa) a efectos de otorgar al sistema de autopistas la función de red pasante de descarga de la red vial
- Adaptar el circuito de autopistas para el transporte de cargas
- Jerarquizar la red vial, estableciendo en las vías principales el uso preferencial exclusivo (por carriles diferenciados) para el transporte público
- Realizar los estudios y las obras necesarias para dar interconectividad franca a todos los sectores de la ciudad
- Eliminar los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobreelevación o soterramiento de las vías o las arterias
- Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas, a través de ampliación de veredas, parquizaciones, etc.

L.P. Mejorar la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad.

- Promover la instalación de sistemas de transporte de capacidad intermedia, especialmente en recorridos transversales que aún no justifiquen la instalación de subterráneos (Líneas previstas: extensión del Premetro hasta Puente de la Noria; nuevas líneas desde Nueva Pompeya hasta Palermo y desde Plaza de los Virreyes hasta Belgrano).
- Incrementar la conectividad transversal sobre el Riachuelo mediante nuevos puentes.

L.P. Remodelación funcional y ambiental de los centros de trasbordo y creación de nuevos.

- Definición, sobre la base de las políticas de descentralización y centralidades barriales la localización de nuevos centros de trasbordo.
- Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de trasbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (playas de estacionamiento y guarderías de bicicletas).
- Estudio de las modalidades más adecuadas para la gestión y mantenimiento de los centros de trasbordo.

L.P. Integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional

En relación con el nodo intermodal de Retiro:

- Impulsar la participación del GCBA en los proyectos de las reparticiones nacionales con jurisdicción en la zona a los efectos de concertar las grandes decisiones del nodo intermodal que afectan la ciudad y garantizar un reordenamiento funcional que permita su integración urbana, asegurando la calidad del ambiente y la accesibilidad mediante la eliminación de barreras urbanas.

En relación con las terminales de ómnibus de larga distancia:

- Gestionar la instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Retiro (Puente Saavedra, Liniers, Constitución).

3 Desarrollo de propuestas

En relación con los lineamientos estratégicos y acciones previstas en el Plan Urbano Ambiental, este Programa ha identificado y puesto en marcha los estudios considerados de mayor prioridad y oportunidad.

Ellos son:

- Jerarquización de la Red Vial
- Identificación y desarrollo del Corredor Transversal N-S/1
- Identificación y evaluación de proyectos ferroviarios

A continuación, se presentan los avances alcanzados respecto a estos tres temas.

3.1 | Jerarquización de la Red Vial

El objetivo de esta línea de acción, es proponer un esquema y una estrategia de jerarquización vial desarrollada sobre la base de la generalización y adaptación al resto de la ciudad de la propuesta expuesta en el documento "Programa de Mejoramiento Ambiental del Area Central de la Ciudad de Buenos Aires" de la Secretaría de Transporte de la Nación, que diera lugar a un acuerdo entre ésta, la Subsecretaría de Transporte y Tránsito del Gobierno de la Ciudad y las cámaras del autotransporte de pasajeros.

Esta tarea no implica el diseño de una red, dado que para ello se requeriría un estudio integral de transporte o, como mínimo, una encuesta Origen-Destino domiciliaria. Pero, a pesar de no contarse con información razonablemente completa y sistemática de las características de la movilidad de la población y de otras variables significativas del transporte y del tránsito en el área bajo estudio, es posible plantear modificaciones y mejoras tendientes a solucionar problemas evidentes de estructuración y continuidad de la red actual.

Los objetivos específicos que se persiguen con la jerarquización de la red, son:

- Garantizar la conectividad interna de la Ciudad y de ésta con el Gran Buenos Aires; en especial, en el sentido norte-sur;
- Conformar corredores y áreas ambientales que promuevan los traslados peatonales y el uso de bicicletas no motorizados;

- Racionalizar el sistema de transporte automotor público con consideración de la conveniencia de instalar sistemas de capacidad intermedia;
- Ordenar el transporte de cargas en camiones pesados (vehículos de más de 12 toneladas de pb.)
- Regular las condiciones de circulación y detención de los servicios de taxis, chárter y remises;
- Regular el sistema general de estacionamiento y de carga y descarga;
- Regular el uso del autotransporte privado en zonas y horarios pico.

En dicho sentido este estudio se propone avanzar en la categorización de las vías, a partir de la definición de los niveles jerárquicos, los que deberán plantearse en forma integral en base a los conceptos de función y área ambiental.

Por ello, en la primer etapa del estudio se avanzó en la identificación y la determinación de las dimensiones que se estiman pertinentes para seleccionar los tramos de vías que configuren una primera definición jerárquica.

De igual modo, se avanzó en la identificación de los aspectos a considerar como determinantes de las dimensiones establecidas sobre la base de los siguientes criterios básicos:

- Sistema de centros y subcentros
- Características de la oferta de infraestructura
- Características de la demanda de transporte y tránsito vehicular
- Condiciones del entorno
- Funcionalidad de las vías

En forma simultánea se avanzó en la recopilación de información disponible que permita la mejor aproximación posible, tanto en relación al análisis espacial de la red, como a la calificación y cuantificación de los aspectos a considerar en su definición; particularmente de aquella que se encuentra en distintas formas de soporte, tanto físico (planos) como magnético (Autocad, Maptitude, Excel y Access).

La red tentativa propuesta en el PUA, será considerada red básica inicial. También se toman en consideración la clasificación de red vial desarrollada por la Dirección de Transporte y Tránsito del GCBA, basada en normativa contenida en el Digesto Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Sobre la base en GIS realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación se ha comenzado a volcar esta red tentativa. A partir de ella, se encaró el análisis de posibles corredores transversales que tiendan a resolver otra de las principales falencias detectadas por el PUA: la inexistencia de suficientes corredores Norte-Sur (ver 3.2.).

Funciones de las vías urbanas

Cabe identificar cuatro funciones de las vías urbanas: ambiental, social, de acceso y de tránsito.

La **función ambiental** es la que cumple la red vial al proporcionar luz, aire y un medio ambiente pro-picio en torno a los edificios.

La **función social** es la que desempeña la vía pública como ámbito de relaciones que ligan la vida de cada persona, vecino o ciudadano, con la de su comunidad, vecindario o ciudad.

La **función de acceso** se refiere a la utilización de la vía como componente peatonal de un desplazamiento, ya sea de personas o bienes, tanto en la totalidad del desplazamiento, como en sus extremos o en instancias de trasbordo. También comprende el ingreso y egreso de los vehículos a los edificios o predios, así como la detención y el estacionamiento en las adyacencias de éstos.

La **función de tránsito** es la que cumple la vía, en tanto sirve a los movimientos vehiculares, ya sea de un sector a otro de la ciudad, como desde o hacia el exterior de la misma.

Jerarquización y tipificación de las vías

Sobre la base de criterios funcionales -referidos especialmente a las funciones de tránsito y acceso- se proponen los siguientes niveles jerárquicos:

Vía Troncal: Canalizan predominantemente los movimientos de larga distancia (metropolitanos e interurbanos). Cumplen funciones de conexión y distribución para los viajes que acceden a la ciudad o egresan de ella, o que la atraviesan sin detenerse (pasantes). Integran la red interurbana o metropolitana (regional). Función dominante: tránsito. Control de acceso total o fuertemente restringido.

Vía Distribuidora Principal: Canalizan predominantemente movimientos de larga distancia internos, brindan conexión a los centros no enlazados por la red troncal, y distribuyen el tránsito urbano e interurbano hacia las vías distribuidoras locales y a las calles de acceso. Función dominante: tránsito. Control de acceso fuertemente restringido. No penetran en las áreas ambientales.

Vía Distribuidora Local: Canalizan predominantemente movimientos internos de distancia intermedia y distribuyen el tránsito desde las distribuidoras principales hacia las vías de acceso. Función mixta: tránsito/acceso. Control de acceso parcial. Penetran en las áreas ambientales.

Vía Local: Comprenden todas las vías de la ciudad no incluidas en los tipos anteriores y poseen combinadamente las funciones de acceso, social y ambiental. El tránsito pasante se encuentra fuertemente restringido, permitiendo el acceso a los usos del suelo adyacentes, dentro del área ambiental.

El siguiente cuadro permite comparar la tipología propuesta con los criterios aplicados para la clasificación y jerarquización de vías en EEUU y en el Reino Unido.

Denominación U.K.	Denominación EEUU	Denominación propuesta
Primary distributor	Major arterials	Vías troncales
District distributor	Minor arterials	Vías distribuidoras principales
Local distributor	Collectors	Vías distribuidoras locales
Access roads	Local streets	Vías locales

En la mencionada denominación del Digesto Municipal, las Troncales corresponderían aproximadamente a la "Red Primaria" (autopistas y avenidas rápidas), las Distribuidoras Principales a las avenidas de la "Red Secundaria", las Distribuidoras Locales a las Calles de Distribución de la misma "Red Secundaria" y las Locales a la "Red Terciaria".

Finalmente, corresponde completar la tipología vial urbana con dos categorías de vías que complementan las facilidades destinadas a la circulación de personas: las **vías peatonales** y las **vías para ciclistas**.

- Vías peatonales: son las destinadas de manera exclusiva, con carácter permanente o durante períodos determinados, a la circulación de personas a pie o al desarrollo de actividades que se realizan en forma peatonal (reunión, encuentro, puestos de venta al paso), en las cuales se permite la circulación sólo excepcional de vehículos de emergencia o servicios y, eventualmente, de vehículos de transporte urbano.
- Vías para ciclistas: son las calles, sendas o carriles destinados predominantemente a la circulación de personas en bicicleta.

Caracterizaciones ambientales

Area ambiental

Zona protegida de la circulación de todo tránsito ajeno a las actividades propias, y en la cual las consideraciones sobre la calidad del ambiente priman sobre el uso de los vehículos.

Estandar ambiental

Un estandar ambiental configura el límite del nivel de impacto ambiental del tránsito que se considera aceptable. Puede medirse en término de los distintos efectos negativos del tránsito sobre el medio físico y social urbano; por ejemplo: accidentes, nivel de ruido, nivel de contaminación del aire, demoras peatonales, vibraciones, etcétera.

Su determinación supone definir unidades de medida de cada efecto y adoptar criterios de evaluación del impacto (métodos uniformes para establecer la molestia o daño causado por el tránsito).

En general, los estándares se establecen mediante normas legales.

Su determinación debe plantearse tomando en consideración la accesibilidad a las áreas ambientales, a efectos de mantener un necesario equilibrio entre los efectos no deseados de la circulación vehicular y los requerimientos que se derivan de aceptables condiciones de movilidad para la población.

Capacidad ambiental

Máximo número de vehículos que pueden circular por una vía en un lapso determinado, a efectos de no superar los estándares ambientales adoptados para la preservación de la calidad del medio.

El concepto tiene especial relevancia para aquellas vías que penetran en las áreas ambientales (distribuidoras locales y vías locales, según la tipología propuesta).

Para implementar el concepto; o sea, para evitar que los volúmenes de tránsito en una vía o área excedan los flujos correspondientes a las capacidades ambientales, se aplican diversas técnicas de ordenamiento ambiental del tránsito.

Estructura y jerarquización de la red

Los pasos básicos para clasificar o jerarquizar la red han sido:

a) Determinación del borde del área urbana.

En el caso de la ciudad de Buenos Aires, el borde del área de análisis coincide con los límites jurisdiccionales de la ciudad.

b) Mapeo de la red vial.

Se recurrió a la base oficial más actualizada que se pudo obtener. Esta base, en soporte magnético (GIS), contiene la geometría, denominación, alturas, etc.

c) Clasificación preliminar del total de la Red Vial Principal (Troncales y Distribuidoras Principales).

La red principal que se expone debe entenderse como una primera aproximación que se encuentra en proceso de ajuste a partir de la pormenorización de los estudios que concurren a su definición.

La clasificación consiste en una división entre vías principales (Troncales y Distribuidoras Principales) y el resto de las vías (Distribuidoras Locales y Vías locales), basada en la totalidad de los criterios generales disponibles. Cuando la asignación a Distribuidoras Principales o a Distribuidoras Locales es difícil o poco clara, las vías se incluyen preliminarmente en la red de vías principales.

Los criterios funcionales del sistema se relacionan con los viajes a los que sirven, las áreas servidas y las características de las vías en sí mismas. Dentro de esta estructura básica, se han identificado aspectos específicos que resultan particularmente aplicables para atribuir a las vías una categoría funcional predefinida.

Para la clasificación funcional urbana los criterios que se consideraron más relevantes son el servicio a centros de actividades urbanas (centros urbanos y centralidades barriales) a los que brindan accesibilidad, la continuidad del sistema, consideraciones de uso del suelo, el espaciamiento de las vías, la longitud de los viajes, los volúmenes de tránsito y el control de accesos. Naturalmente, ninguno de ellos puede ser aplicado independientemente o excluyendo a los restantes.

Posteriormente se realizará la clasificación del Sistema Troncal y del sistema de Distribuidoras Principales, lo cual implica la diferenciación más detallada de ambos tipos de vías mencionadas. Con fines operativos, podrá analizarse la necesidad de subestratificar dentro de las dos categorías de vías que componen el sistema principal.

Finalmente se realizará la clasificación de las Distribuidoras Locales, que cumplen la función de estructurar la circulación dentro de las Áreas Ambientales, y las Vías Locales.

Debe considerarse que la definición de la jerarquía conlleva la fijación de estándares referidos a:

- Velocidad de circulación
- Estacionamiento en la vía pública
- Señalización lumínica, vertical y horizontal
- Iluminación
- Transporte público de pasajeros
- Detención, carga y descarga
- Tránsito pesado de más de 12 toneladas

Criterios de definición de la red principal

a) Criterios empleados en la atribución de nivel a las vías elegidas para integrar la red principal:

Criterio a.1

Las definiciones adoptadas para los distintos tipos de vías.

Criterio a.2

Las características de diseño de cada vía.

Criterio a.3

La factibilidad de realizar intervenciones tendientes a la "mejora" o adecuación de vías existentes para llevarlas al nivel de la función atribuida, en caso de que ello fuese necesario.

b) Criterios relativos a la provisión de adecuada accesibilidad a los centros definidos en el sistema de centralidades del PUA:

Criterio b.1

La red principal debe proveer conectividad - entre sí y con el área central- a las centralidades urbanas, centralidades barriales y nuevas centralidades.

Criterio b.2

La red principal debe proveer a la ciudad adecuada vinculación con los centros del resto del área metropolitana y con las vías del sistema vial nacional que vinculan a Buenos Aires con el interior del país.

c) Criterios operacionales o relativos al funcionamiento de la red:

Criterio c.1

La trama de la red (configuración y espaciamiento entre vías principales) debe tener en cuenta la demanda de viajes condicionada, a su vez, por la densidad de población y actividades, de manera de ofrecer adecuada capacidad en ramas de la red e itinerarios.

Criterio c.2

Debe preverse la incorporación o construcción de vías nuevas, con la finalidad de resolver problemas de continuidad o incrementar la conectividad de la red.

Consideraciones Complementarias

a | Servicio a las zonas de centralidad urbana.

El nivel de importancia de los centros está íntimamente relacionado con la naturaleza y la cantidad de viajes generados y, consecuentemente, en la medida en que dichos viajes sean más numerosos, deberán ser servidos por vías de categoría superior.

Si bien se puede identificar los principales generadores y mapearlos, se planteó definir la "red objetivo" (y no tanto la clasificación de la red actual), por lo que los centros de actividad urbana adoptados han sido los definidos en el sistema de centralidades del PUA explicitado en el plano que se acompaña.

b | Continuidad de la Red.

La Red Principal debe prever la continuidad de la circulación vehicular, ya sea por distintas vías o por distintos sentidos de circulación de una misma vía.

c | Consideraciones acerca del uso del suelo.

El uso del suelo es una consideración fundamental en la clasificación funcional, porque los mismos determinan las pautas o patrones de viajes, los volúmenes de demanda de viajes y el espaciamiento de las vías.

Por ello, se emplearon los usos del suelo definidos en el Modelo Territorial del PUA y se los analizó en conjunto con la red principal preliminar.

d | Espaciamiento entre vías.

La configuración geométrica de la red de calles y caminos debe estar relacionada con la distribución espacial de las actividades a que servirán y con la intensidad del tránsito generado.

e | Longitud media de los viajes.

Las vías que sirven a viajes relativamente largos (viajes pasantes a través del área urbana, viajes desde la periferia al área central, viajes entre barrios alejados, etc.), por definición constituyen vías principales.

f | Volumen de tránsito.

Si bien la mayor parte de las vías de alto volumen en un área urbana son principales, hay excepciones notables en sectores urbanos de intenso desarrollo donde las vías de alto volumen funcionan como distribuidoras locales, sirviendo a los movimientos del tránsito entre las calles locales y las vías principales, o proveyendo un alto grado de servicio de acceso a propiedades frentistas, por ejemplo algunas vías que sirven de acceso a grandes generadores de tránsito (shoppings, universidades, tribunales, terminales de ómnibus, etc.) pueden llevar volúmenes proporcionalmente altos de tránsito.

En dichos casos están funcionando como Distribuidoras Locales y no son vías principales.

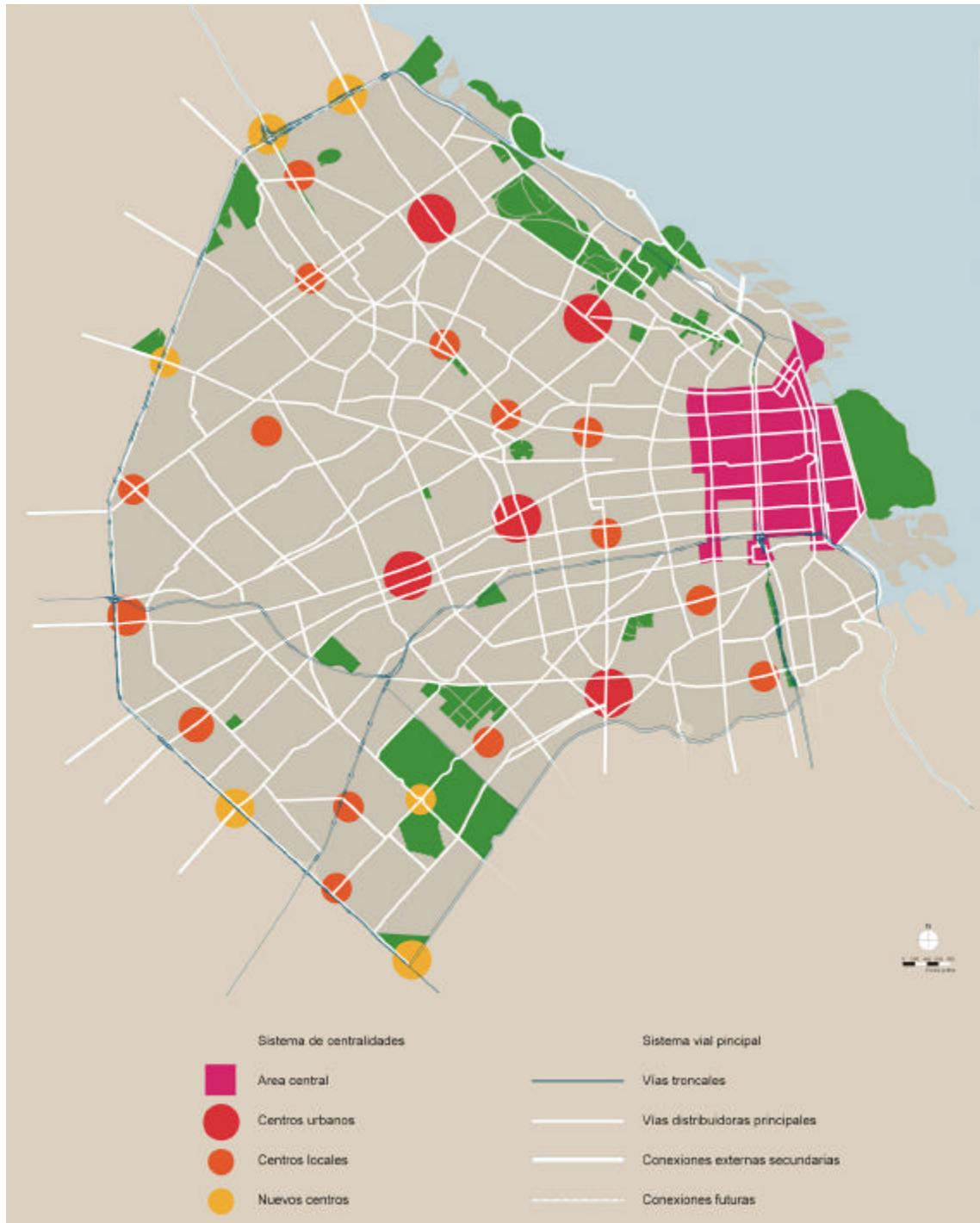
g | Control de accesos.

Este es quizás el criterio de más fácil aplicación. Las vías con control de acceso total o parcial se encuentran casi siempre en las categorías de vías principales.

Red Jerárquica propuesta

El plano que se presenta a continuación ilustra la red que se ha definido en relación a los avances realizados.

Como ya se ha expresado, la misma requiere su verificación a la luz de los avances realizados en la presente temática en los restantes Programas de Actuación del Plan Urbano Ambiental.



3.2 | Identificación y desarrollo del Corredor Transversal N-S/1

En el particular proceso de urbanización de la Ciudad de Buenos Aires, la localización del puerto y la configuración de la red ferroviaria jugaron un papel predominante. Ello determinó que su Red Vial se estructurara a partir del desarrollo de ejes radiales que conectan el Area Central con el resto de la ciudad y la Región.

Como resultado de este proceso se observa, en general, una buena conexión radial con centro en el Area Central (dirección Este-Oeste), sin que se hayan generado con claridad ejes significativos en el sentido transversal que posibiliten la conectividad Norte-Sur.

Este problema de conectividad es más importante a medida que nos alejamos del Area Central por los cortes viales producidos por la red ferroviaria, que presenta también un diseño radial. Asimismo, la trama del amanzanado en general se desarrolla perpendicular a los ejes radiales que se distancian y giran entre sí. De este modo se van perdiendo progresivamente los alineamientos de los ejes al aproximarse a la Avda. General Paz. En cuanto a la jerarquización de estos ejes transversales, salvo raras excepciones, no se corresponden a la importancia que presentan para los volúmenes de desplazamientos que canalizan, con excepción de la ya mencionada Avda. General Paz que, pese a su reciente ampliación de capacidad, ya presenta congestión.

Por otra parte, los cambios en los usos del suelo y sus intensidades, unido a los incrementos en el tránsito vehicular, han puesto en evidencia la urgente necesidad de reducir estas falencias en la conectividad Norte-Sur por medio de corredores denominados "transversales".

La mejora de la conectividad Norte-Sur se plantea dentro del Plan Urbano Ambiental como una de las estrategias territoriales orientadas a equilibrar el desarrollo urbano, potenciando el Corredor Sur, los centros y subcentros locales, brindándoles conectividad, en coincidencia con el proceso de descentralización.

En el marco del Programa de Transporte y Tránsito del Plan, se propone el desarrollo de Corredores Transversales Norte-Sur, que consiste en un conjunto de intervenciones (acciones) algunas físicas y otras operativas, concebidas en forma integral, con el fin de elevar la jerarquía de ciertas vías que permitan conformar progresivamente un sistema de conectividad entre el Norte y el Sur de la ciudad.



Esquema | **situación actual**



Esquema | **situación propuesta**

Generalidades

Genéricamente, se denomina corredor de transporte a una o más vías o líneas, de uno o varios modos de transporte, orientadas según una misma dirección y que unen centros generadores de viajes importantes, los cuales discurren por una franja de territorio de ancho variable.

Los corredores de transporte se configurarán a partir de uno o más ejes viales continuos, que procurarán ofrecer suficientes carriles en condiciones operacionales adecuadas, para brindar un satisfactorio nivel de servicio, preferentemente con carriles o vías especializadas, para segregar los flujos que presentan diversidades en sus: modalidades de operación, factores de ocupación (para priorizar los más eficientes), niveles de impacto al entorno (para mitigar sus efectos y en lo posible desalentar los vehículos que presentan mayores emisiones por pasajero-km), etc.

Los corredores de transporte se incorporarán a la red principal y deberán cumplimentar los estándares que se adopten para la misma.

Con el objeto de analizar con mayor grado de detalle las situaciones físicas y operativas que dificultan la fluidez de circulación en la dirección Norte-Sur, en el marco de entornos urbanos que permitieran encontrar la mayor diversidad de problemas y contextos, se ha seleccionado un eje para el desarrollo de una propuesta que va desde el análisis hasta las tipologías de intervenciones necesarias y convenientes.

Conformación del Corredor Transversal N-S/1

Determinada la necesidad de mejorar la red vial por medio de corredores transversales que faciliten las conexiones Norte-Sur, se analizó la posible traza del corredor prototipo.

Se ha partido de la base de la imposibilidad, por diferentes razones tales como el nivel de consolidación de las áreas afectadas y requerimiento de expropiaciones, de intervenir con importantes obras de infraestructura. Por ello, se buscará mejorar las condiciones de circulación mediante la aplicación de intervenciones y medidas correctivas que no impliquen modificaciones importantes en el ancho actual de las calzadas

En este marco se realizaron visitas de reconocimiento al área, con el objeto de identificar las vías con mejores condiciones para la estructuración del corredor.

En el sentido Norte-Sur, existe un encadenamiento de vías -Coronel Díaz, Honduras, Medrano, Castro Barros, Boedo y Sáenz- que poseen las condiciones requeridas, aunque con importantes variaciones en sus anchos, demanda vehicular y condiciones de circulación.

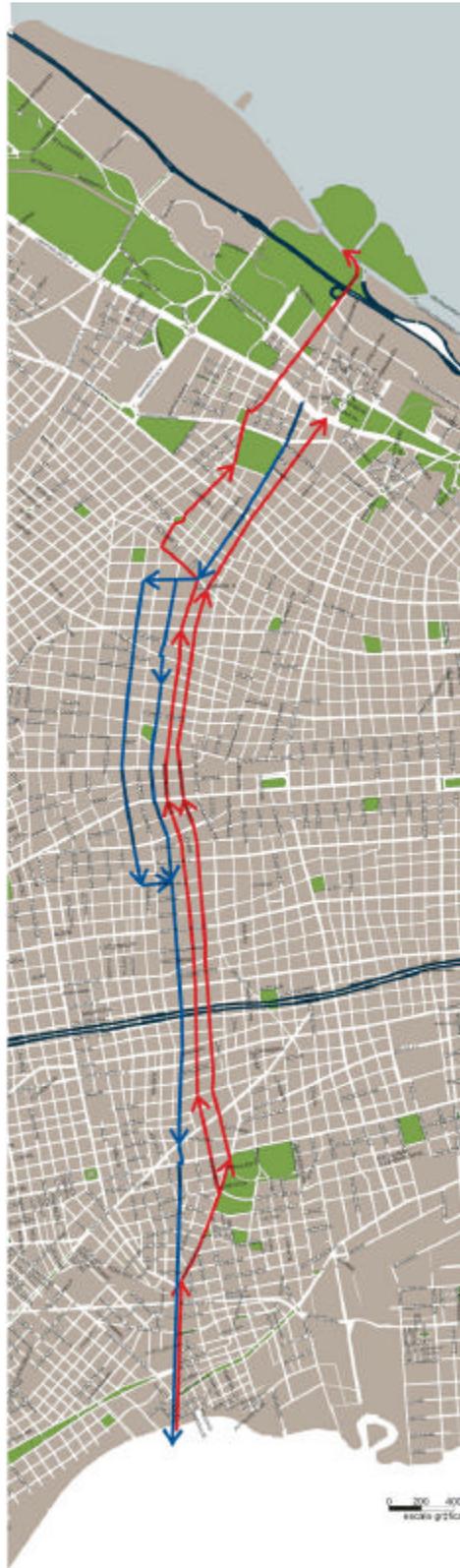
En el sector más comprometido por tránsito y/o ancho de calzada (desde Honduras hasta Venezuela), se prevé implementar un desdoblamiento tal que Medrano-Castro Barros, esté reforzado por Bulnes-Boedo.

En el sentido Sur- Norte la situación es compleja por cuanto no existe casi diferenciación entre las distintas calles que operan como par de las avenidas que canalizan el tránsito en el sentido inverso. De lo observado, resulta que es necesario seleccionar más de una calle para conformar el sentido Sur-Norte del corredor en todo su trayecto.

Se prevé la especialización de cada una de las trazas Sur-Norte en materia de los tráficos a canalizar por cuanto todas las líneas de transporte público de pasajeros serían derivadas a una de ellas quedando la restante destinada al tráfico de vehículos particulares.

Las trazas seleccionadas, más allá de la Avenida Almagro, son:

- Virrey Liniers - Billingurst para autos particulares
- Maza - Mario Bravo - Soler - J. Salguero para transporte público de pasajeros



Características del Corredor

Se encuentran en proceso de recopilación los datos necesarios para caracterizar los problemas y las potencialidades de cada eje en general y los distintos tramos en particular. Dentro de los aspectos de interés podemos mencionar:

- Características de la oferta de infraestructura.
- Características de la demanda de tránsito vehicular.
- Características de la demanda de transporte público de pasajeros.
- Condiciones del entorno.

Características de la oferta de infraestructura

- anchos de calles y de veredas
- ubicación de semáforos
- ubicación de paradas de transporte colectivo
- paradas de taxis
- cunetas en intersecciones
- arbolado (cantidad y características de los ejemplares).

Características de la demanda de tránsito vehicular

Se están efectuando relevamientos de giros en las intersecciones más significativas de los ejes mencionados, así como otros referidos a estacionamiento en la vía pública, accesos vehiculares a estacionamientos fuera de la vía pública, usos del suelo críticos (establecimientos comerciales importantes, educativos, de salud, etc.).

De igual modo, se realizaron mediciones de velocidad de circulación en horas pico en ambos sentidos Norte-Sur y Sur-Norte, los que se detallan en el apartado "Plan de Censos".

Características de la demanda de transporte público de pasajeros

Se efectuaron relevamientos de los recorridos de las líneas de transporte público que operan en las vías seleccionadas.

Se observa dispersión de los recorridos, lo que implica que prácticamente en todas las calles existan cruces, ingresos o egresos de líneas de transporte público a las vías que integrarán el futuro corredor.

A efectos de mejorar la circulación en el corredor, deberán estudiarse y proponerse a la autoridad competente en el tema, las modificaciones de recorridos que resulten necesarias.

En cuanto a los volúmenes de tránsito resultantes de la circulación de las líneas de transporte público, se dispone de la información referida a frecuencias en hora pico. La elaboración de esta información permitirá relacionarla con la capacidad existente en las vías seleccionadas para integrar el corredor.

Condiciones del entorno

Durante las recorridas efectuadas se relevaron las particularidades del entorno, el tipo de edificación y los usos del suelo predominantes, que permitirán definir las acciones complementarias destinadas a integrar adecuadamente los requerimientos del futuro corredor a las actuales condiciones ambientales.

Relevamientos expeditivos

El objetivo de los relevamientos expeditivos fue calificar de alguna manera la actual operatividad del corredor y sus vías alternativas.

El corredor consta, como se mencionó más arriba, y para el tramo mas comprometido, de dos pares circulatorios; preferentemente un par estaría destinado en principio al transporte público de pasajeros y el otro par a los autos particulares.

El corredor que se propone representaría una oferta vial que tiene por finalidad la vinculación Norte Sur de la ciudad básicamente orientada a los recorridos largos, brindando una alternativa suficientemente rápida, compatible con la jerarquización vial en la que se incluye.

Las mejoras del corredor obviamente tenderán a segregar el tránsito de corta longitud a vías paralelas, tales como Q.Bocayuba-Gascón y Colombres-J.Salguero.

Dichas mejoras deberán facilitar cierta fluidez compatible con la jeraquización vial; por lo cual se deberá prever cómo evitar que el tránsito de corta distancia se introduzca en esta vías rápidas.

Por otro lado, corresponde destacar que si actualmente el corredor que estaría destinado a autos presenta una calidad de operación deficiente, de no mediar medidas de intervención, la rapidez no mejorará.

Por ello, y con el objeto de avanzar en el proyecto, se realizaron corridas expeditivas a fin de valorar a través de la velocidad media de recorrido estos cuestionamientos. Es de destacar que la velocidad media de recorrido es el estimador por excelencia del nivel de servicio de arterias urbanas.

Estas corridas se limitaron en su alcance al tramo mas comprometido que es el comprendido entre Moreno y Córdoba.

Recomendaciones

A modo de resumen y/o diagnóstico preliminar, se pueden citar las siguientes recomendaciones:

- Se deberá efectuar un ordenamiento de tránsito que tienda a segregar los distintos tipos de flujo, según la longitud del recorrido del viaje;
- El corredor de autos particulares, sin otro tipo de medida mas allá que la asignación de una calle a éstos, no asegurará una fluidez compatible con la jerarquización pretendida;
- Las vías paralelas presentan cuellos de botellas y operación deficiente;
- Prever la reducción sensible de la interferencia de las vías transversales al corredor y eventualmente la eliminación llana del cruce;
- Identificar los cuellos de botella y esbozar una estrategia para su mitigación;
- Fomentar el estacionamiento, o restringirlo, según convenga a la estrategia planteada (vías rápidas que sean rápidas; vías paralelas o transversales lentas).
- Profundizar los Estudios de Velocidad Media de Recorrido tanto en tamaño de muestra como en precisión de la medida de tiempo (al segundo), con el objeto de confirmar el diagnóstico preliminar realizado a partir de las mediciones expeditivas;
- Realizar estudios de O-D y volumétricos expeditivos.

Plan de Censos de tránsito

El Plan de Censos de Tránsito tiene por objeto cuantificar volumétricamente el uso de las vías involucradas. Para ello se han realizado censos volumétricos sumarios con una duración aproximada de 15 minutos en puntos clave del eje analizado.

Asimismo, y con la finalidad de tener el perfil de variación horaria a lo largo de un día tipo, y en base a las conversaciones mantenidas por este equipo con funcionarios de la Subsecretaría de

Transporte y Transito en el sentido de la disponibilidad de contadores automáticos para la realización de censos volumétricos, se entiende deseable la solicitud por parte de la Subsecretaria de Planeamiento Urbano de la realización de un Plan de Censos de 24 horas.

Las localizaciones tentativas de las estaciones censales serían:

- Medrano (e) Honduras y Corrientes;
- Castro Barros (e) Belgrano y Venezuela;
- Boedo (e) Tarija y Garay;
- Sáenz (e) Caseros y Almafuerde;
- Bulnes (e) Honduras y Corrientes;
- Boedo (e) Belgrano y Venezuela;
- Mario Bravo (e) Honduras y Corrientes;
- Maza (e) Belgrano y Venezuela;
- Maza (e) Tarija y Garay;
- Billinghamurst (e) Honduras y Corrientes;
- Virrey Liniers (e) Belgrano y Venezuela; y
- Virrey Liniers (e) Tarija y Garay.

Plan de Estudio de velocidades

En base a lo arriba mencionado, el Estudio de Velocidad se dividirá en dos partes: un estudio "global" a todo lo largo del corredor N-S/1, y un estudio de "detalle" en la parte del corredor mas comprometido (entre Moreno y Córdoba aproximadamente).

El denominado estudio "global" hará hincapié en las vías componentes del corredor y se realizarán dos corridas, una en el pico de la mañana y otra en el pico vespertino.

Por su parte, el estudio de detalle hará hincapié, como se dijo mas arriba, en la parte mas comprometida del eje analizado, que incluye no solo las vías que componen el N-S/1 sino también las vías paralelas aludidas mas arriba (por ejemplo Q.Bocayuba). Se realizarán 3 corridas en el pico matutino y otras tres en el pico vespertino.

3.3 | Identificación y evaluación de proyectos ferroviarios

El objetivo adoptado con respecto a este componente del sistema de transporte, es el de incrementar al máximo su capacidad de traslado sobre los ejes radiales de la metrópolis. Pero, la jurisdicción nacional en la cual se desarrollan los servicios ferroviarios y la situación de concesión en la cual se están prestando los servicios, torna compleja la posibilidad de incidir sobre su gestión.

A su vez, a pesar de la consolidación propia del sistema, existen sobre el mismo una serie de propuestas que están en consideración en el espacio de las diversas renegociaciones en marcha.

En consecuencia, se torna necesario evaluar los proyectos y propuestas existentes. Puede mencionarse en particular los estados de situación del programa de pasos bajo nivel, del programa de soterramiento del Sarmiento; de la elevación de traza del San Martín; del soterramiento del Urquiza; de la Terminal del Belgrano Sur; de nuevas estaciones en el Belgrano Norte; de las alternativas de Red de Expreso Regional; del Tren del Este; etcétera.

El estudio realizado permitió identificar 4 tipos de propuestas respecto a este subsistema de transporte. Ellos son:

- Obras de Inserción urbana
- Obras de Modernización
- Obras en Estaciones Terminales
- Obras en Estaciones Intermedias

En todos los casos se ha realizado una descripción de la propuesta, un análisis de su compatibilidad con las propuestas del PUA y se han formulado recomendaciones preliminares al respecto.

Obras de Inserción Urbana

Se refieren a las intersecciones a nivel de la red ferroviaria y la red vial.

Se han identificado las siguientes propuestas, clasificadas por ramal:

- Sarmiento-TBA 23 proyectos
- Mitre-TBA, ramal Suárez 14 proyectos
- Mitre-TBA, ramal B.Mitre 5 proyectos
- Mitre-TBA, ramal Tigre 13 proyectos
- San Martín-TM 23 proyectos
- Urquiza-MV 8 proyectos
- Belgrano N.-FV 3 proyectos
- Belgrano S.-TM 17 proyectos

En el caso de las propuestas de inserción urbana, la estrategia es la eliminación de todas las interferencias entre las líneas ferroviarias y la red vial urbana.

El criterio recomendado es resolver cada cruce en función de la jerarquía de la arteria de que se trate, según las siguientes pautas:

Tipo de Cruce	Resolución	Plazo
Con Vía Troncal	Independizar los sistemas	Corto Plazo
Con Vía Distr. Primaria	Independizar los sistemas	Mediano Plazo
Con Vía Distr. Local	Evaluar particularmente los casos	Mediano / largo plazo
Con Vía Local	Clausurar el paso vial	Corto Plazo

Las alternativas técnicas disponibles para la eliminación de la interferencia son:

- Relocalización de las vías ferroviarias en trinchera
- Relocalización de las vías ferroviarias en viaducto
- Construcción de pasos viales bajo nivel de las vías ferroviarias

La adopción de una u otra alternativa dependerá de:

- el entorno urbano
- las restricciones técnicas de la red vial
- las restricciones técnicas del trazado ferroviario
- el costo de las inversiones necesarias

Obras de Modernización

Todas las líneas registran propuestas de modernización de los servicios.

Una gran parte de ellos se refieren a *electrificación de ramales y dotación de nuevos coches*.

Dichas mejoras son generalmente positivas dado que implican menos ruido y contaminación, favoreciendo la relación de los servicios ferroviarios con la ciudad

En algunos casos, consisten en *extensión de recorridos*. En los mismos se debe verificar la relación del entorno urbano con los nuevos trazados, analizar su posible superposición con el plan de extensión de subterráneos y coordinar con las acciones de promoción de la zona sur de la ciudad.

También se registran propuestas de *nuevos accesos al Puerto, vinculaciones entre servicios ferroviarios e integraciones con la red subterránea*. En general son propuestas positivas, dado que amplían la capacidad operativa del sistema de transporte en general.

Obras en Estaciones Terminales

Cuatro de las cinco estaciones terminales registran propuestas de mejoramiento.

Ellas son Retiro, Constitución, Once-Miserere y F. Lacroze.

Son propuestas que concurren a la mejora general del servicio. Las mismas deben ser coordinadas con los proyectos de extensión de la red de subterráneos, de mejora de las estaciones de transferencia y de promoción del sur de la ciudad.

Obras en estaciones intermedias

Se han identificado las siguientes propuestas, clasificadas por ramal:

- Sarmiento-TBA	5 proyectos
- Mitre-TBA, ramal Suárez	6 proyectos
- Mitre-TBA, ramal B.Mitre	2 proyectos
- Mitre-TBA, ramal Tigre	4 proyectos
- San Martín-TM	6 proyectos
- Urquiza-MV	4 proyectos
- Belgrano N.-FV	3 proyectos
- Belgrano S.-TM	5 proyectos

En general concurren a la mejora de las condiciones de accesibilidad a los modos masivos.

Deben ser coordinadas con las acciones de desarrollo de los centros barriales y locales, así como compatibilizadas con la definición de las áreas ambientales.

4 Metas

4.1 | Estudios en marcha

Con respecto a los estudios en marcha se prevé la conclusión de los ya detallados (3.1. a 3.3.), según los siguientes alcances:

Jerarquización de la Red Vial

- Verificación de la propuesta presentada (vías troncales y distribuidoras primarias)
- Completamiento de dicha propuesta (definición de las distribuidoras locales)
- Compatibilización de dicha red jerarquizada con los restantes programas territoriales del PUA

Corredor Transversal N-S/1

- Completamiento de la definición de sus principales características y consecuente listado de mejoras a encarar.

Proyectos ferroviarios

- Verificación de las recomendaciones preliminares referentes a los criterios a adoptar respecto a las propuestas.

Más allá del perfeccionamiento de estos tres aspectos, se han de desarrollar los dos siguientes:

Definición de la red de cargas

Si bien la definición de la jerarquización general de la red vial incluye también la función del tránsito de cargas en términos generales, dicha temática adquirirá especificidad propia, dado que se considera necesario proponer una política de transporte de cargas que no sólo incluya la redefinición de la red, sino también las formas de circulación, en relación con las alternativas de Estaciones de Transferencia de Carga actualmente en trámite.

El objetivo perseguido es compatibilizar un desarrollo eficaz de la actividad productiva de la Ciudad con la preservación de la calidad ambiental de las zonas aledañas a su red vial.

Al igual que para el caso anterior, se tomará como punto de partida de los estudios, la propuesta formulada en el Modelo Territorial del PUA.

Expansión de la red de subterráneos

A fecha, el GCBA cuenta con dos propuestas de expansión de la red de subterráneos.

Una de ellas es la formulada en el Plan Urbano Ambiental, actualmente en consideración parlamentaria.

La otra es la formulada en un estudio de la Secretaría de Hacienda, que ya ha sido aprobada en primera vuelta por la Legislatura.

Ambas propuestas tienen un alto grado de similitud y algunas diferencias provenientes, en su mayor parte, de los distintos horizontes de tiempo considerados.

En relación con esta situación es que se evaluarán ambos proyectos en forma comparativa, procurando llegar a una única propuesta que sea oficialmente adoptada por el GCBA.

El objetivo que guiará esta tarea es el de incrementar al máximo la capacidad de traslado de los servicios subterráneos; en especial, en las zonas de alta densidad poblacional y/o de empleos, tal que justifique el costo de su instalación.

4.2 | Nuevos estudios

El desarrollo de los estudios actualmente en marcha, ha puesto de relieve la necesidad de encarar también con máxima prioridad la cuestión de los Centros de Traslado de Pasajeros de la Ciudad.

En dicho sentido se ha elaborado en conjunto con la Secretaría de Transporte, una primera versión de los "Términos de Referencia" con los que deberían ser abordados los estudios correspondientes. Dicho material es el que se incorpora a continuación.

Objetivo del asesoramiento

Definir el sistema de Centros de Traslado (CT) destinado al transporte público de pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires, identificando y localizando sus componentes de acuerdo al sistema de transporte y al entorno urbano actuales y a los propuestos por el Plan Urbano Ambiental.

Alcances

Desarrollar el diseño arquitectónico preliminar y la estructura de organización y operación adecuados a cada CT identificado y localizado, que sirva de base para la realización de los estudios finales de anteproyecto de ingeniería, de esquema funcional, de impacto ambiental y de factibilidad económico-financiera necesarios para preparar los respectivos pliegos de concurso público para la construcción y explotación privada de los mismos.

Antecedentes a considerar:

- *Las propuestas del Plan Urbano Ambiental; en particular, las referentes a los temas de transporte y tránsito.*
- *La propuesta elaborada posteriormente por el CoPUA sobre la jerarquización de la red vial y el reordenamiento del tránsito de vehículos.*
- *El estudio desarrollado posteriormente por el CoPUA sobre los Centros de Traslado de Liniers, Flores y Caballito.*
- *Las especificaciones del Manual de Procedimientos para la Ejecución de Centros de Traslado.*
- *Los espacios de traslado, organizados o espontáneos existentes (localización, información general disponible) y los proyectos o ideas de proyecto de mejora desarrollados o en desarrollo.*
- *La información obrante acerca de: oferta de infraestructura y servicios de transporte, demandas de servicios de transporte, volúmenes de tránsito, circulación peatonal, etc.*

- *Los antecedentes nacionales y extranjeros exitosos, referidos al desarrollo de Centros de Traslado.*

Tareas a desarrollar:

- *Completamiento de la información disponible antes mencionada, mediante relevamientos propios.*
- *Aplicación de modelos matemáticos para la simulación de los flujos (vehiculares y peatonales) dentro de los CT y en el área circundante a los mismos.*
- *Análisis comparativo de alternativas dimensionadas de localización (áreas disponibles, cambios de uso o expropiación), de disposición física (horizontal y vertical) y de tecnologías de operación y control, de movimientos internos, de seguridad, etc., en términos compatibles con la escala operacional requerida en cada CT.*
- *Lineamientos para el esquema funcional, las instalaciones complementarias y las explotaciones colaterales de cada CT, y para el régimen de administración (empresas de transporte usuarias o vinculadas operacionalmente, operadores de las instalaciones complementarias o de las explotaciones colaterales, inversores, etcétera; participación del GCBA).*
- *Estudios preliminares de impacto ambiental y de factibilidad económico-financiera que definan la conveniencia relativa entre las distintas alternativas planteadas y las perspectivas de concursos públicos para la construcción y explotación privada.*

Resultados a alcanzar:

- *Identificación de los CT a promover, según sus distintas escalas y los tipos de transferencias que cubran.*
- *Definición de los requerimientos de infraestructura y de instalaciones de los distintos CT*
- *Prefactibilidad de resolución física de los centros identificados: dimensionado y disposición espacial.*
- *Recomendaciones sobre su realización con relación a los estudios de impacto ambiental y de factibilidad económico-financiera.*
- *Recomendaciones de operación con relación al estudio de alternativas de régimen de administración.*
- *Determinación de prioridades y etapas de ejecución.*