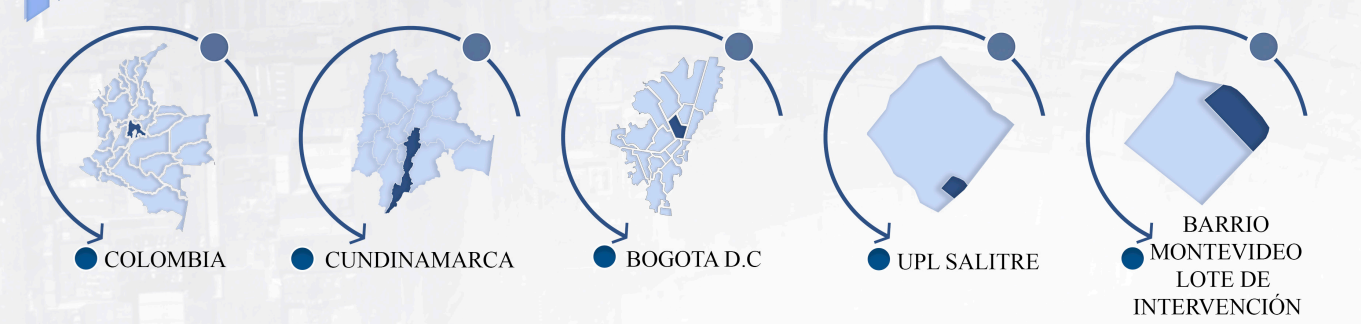
ESTACIÓN INTERMODAL
DE OCCIDENTE

LOCALIZACIÓN



PROBLEMÁTICA

La problemática que tiene la ciudad de Bogotá es el alto **flujo vehicular** el cual conlleva a generar grandes **congestionamientos** en la horas pico, llevando aun incremento del tiempo promedio en los **recorridos** que hacen los usuarios.

	Tiempo Promedio (min) 2011	Tiempo Promedio (min) 2015	Tiempo Promedio (min) 2015
01	84.32	84.32	93.0
02	67.43	71.67	86.3
03	61.11	73.26	105.4

POBLACIÓN OBJETIVO

Regiotram de Occidente = 130,000 Hab por día

Troncal de Transmilenio av. 68 = 1.193.000 Hab por día

INTRODUCCIÓN

La **conexión de Bogotá** con la región a través del tren ha dejado una huella en la memoria de los cundinamarqueses. Las antiguas líneas férreas sentaron las bases para nuevos proyectos, como el **Regiotram de Occidente**, una apuesta por el desarrollo del departamento de Cundinamarca que busca acercarlo a la modernidad, la innovación y el crecimiento sostenible.
Para **garantizar** una movilidad eficiente y confortable en la ciudad, es fundamental que **el Regiotram**, como sistema de transporte masivo, se integre con la troncal de **Transmilenio por la Av. 68**, así como con otros servicios de **transporte urbano y movilidad sostenible**.En este contexto, el presente trabajo plantea una propuesta para mejorar la **movilidad** de los pasajeros bogotanos y cundinamarqueses dentro de la capital. La iniciativa busca facilitar el acceso a múltiples servicios en un solo espacio, promoviendo una mayor dinámica en la ciudad y reduciendo la dependencia del vehículo particular. De esta manera, se amplían las **opciones de transporte** para los usuarios, optimizando sus desplazamientos diarios.

OBJETIVO GENERAL

Diseñar una estación intermodal en la intersección de la **Av. 68 con la Cl. 22** que facilite la **conexión entre dos sistemas de transporte** masivo: **el Regiotram de Occidente** y la troncal de Transmilenio por la Av. 68.

OBJETIVOS ESPECIFICIOS

·**Integrar** la estación intermodal con la **Terminal de Transporte El Salitre** para mejorar la conectividad entre los diferentes **modos de transporte.**

·**Incentivar el uso del transporte público** mediante un sistema de **movilidad** seguro, cómodo y eficiente, contribuyendo a la descongestión de la ciudad.

·**Conectar la estación con la red de ciclorrutas de Bogotá** e incorporar espacios verdes, promoviendo una **movilidad sostenible** y amigable con el medio ambiente.

PREGUNTA PROBLEMA

¿Por qué integrar con una **estación intermodal** los dos sistemas de transporte masivo el **Regiotram** y el Transmilenio en la UPL salitre av 68 con cl 22?

JUSTIFICACIÓN

Con el diseño de la **estación intermodal** se generara una interconexión entre el **sistema de Transmilenio, y el Regiotram de Occidente**, la cual permitirá realizar una reducción en los tiempos de trayecto que realiza los usuarios, permitiendo al usuario una mejor perspectiva del sistema de transporte publico.

!PORQUE¡

Por que en la propuesta de la **estación Intermodal** esta será un eje articulador para el sistema de transporte publico.

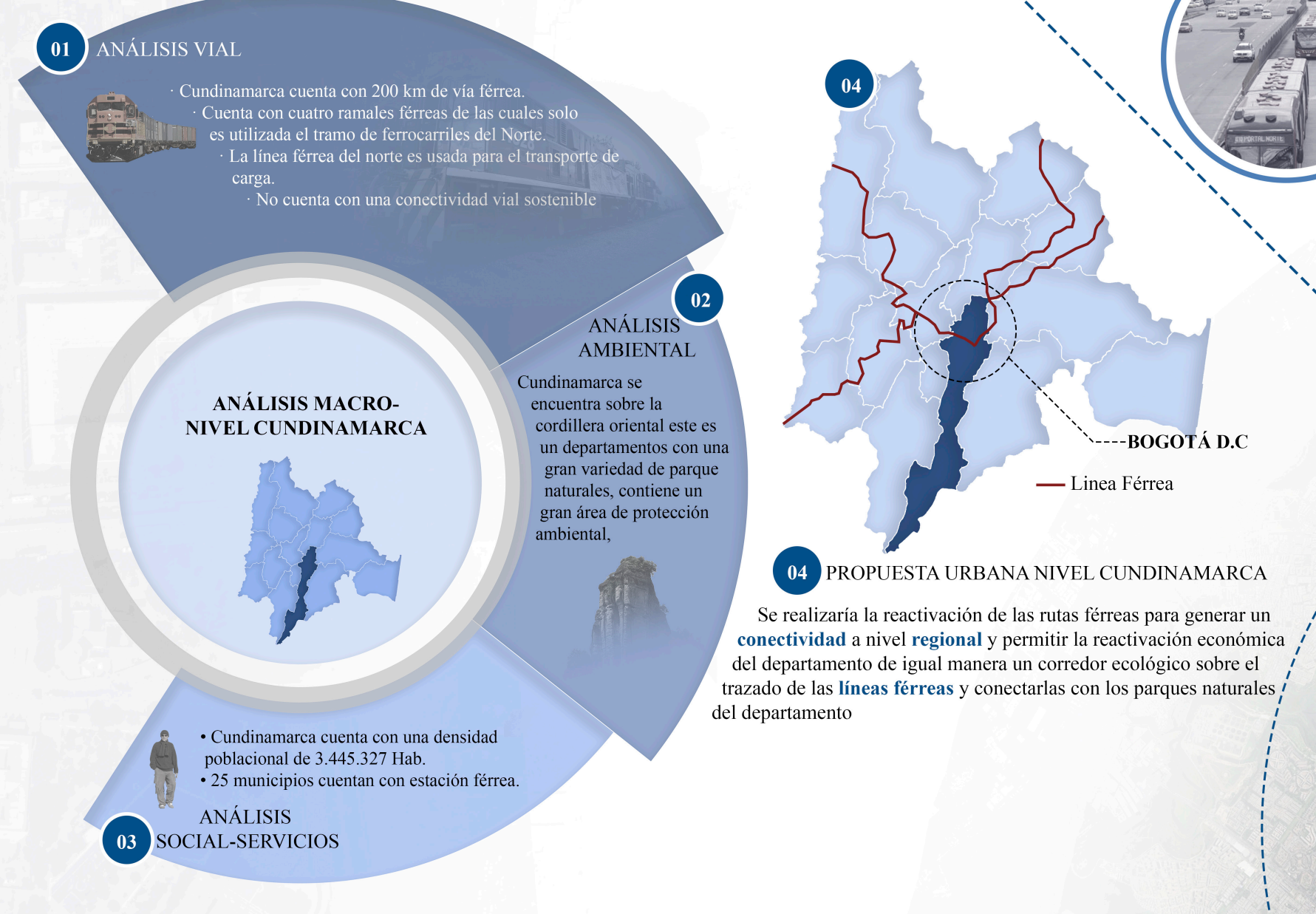
¿COMO?

Generar un **intercambiador** para que los usuarios puedan disponer de los diferentes medios de transporte publico.

¿PARA QUE?

Para lograr una reducción en los tiempos de los trayectos que realizan los usuarios del **transporte publico.**

ANÁLISIS MACRO-NIVEL CUNDINAMARCA



01 ANÁLISIS VIAL
- · Cundinamarca cuenta con 200 km de vía férrea.
- · Cuenta con cuatro ramales férreas de las cuales solo es utilizada el tramo de ferrocarriles del Norte.
- · La línea férrea del norte es usada para el transporte de carga.
- · No cuenta con una conectividad vial sostenible

02 ANÁLISIS AMBIENTAL

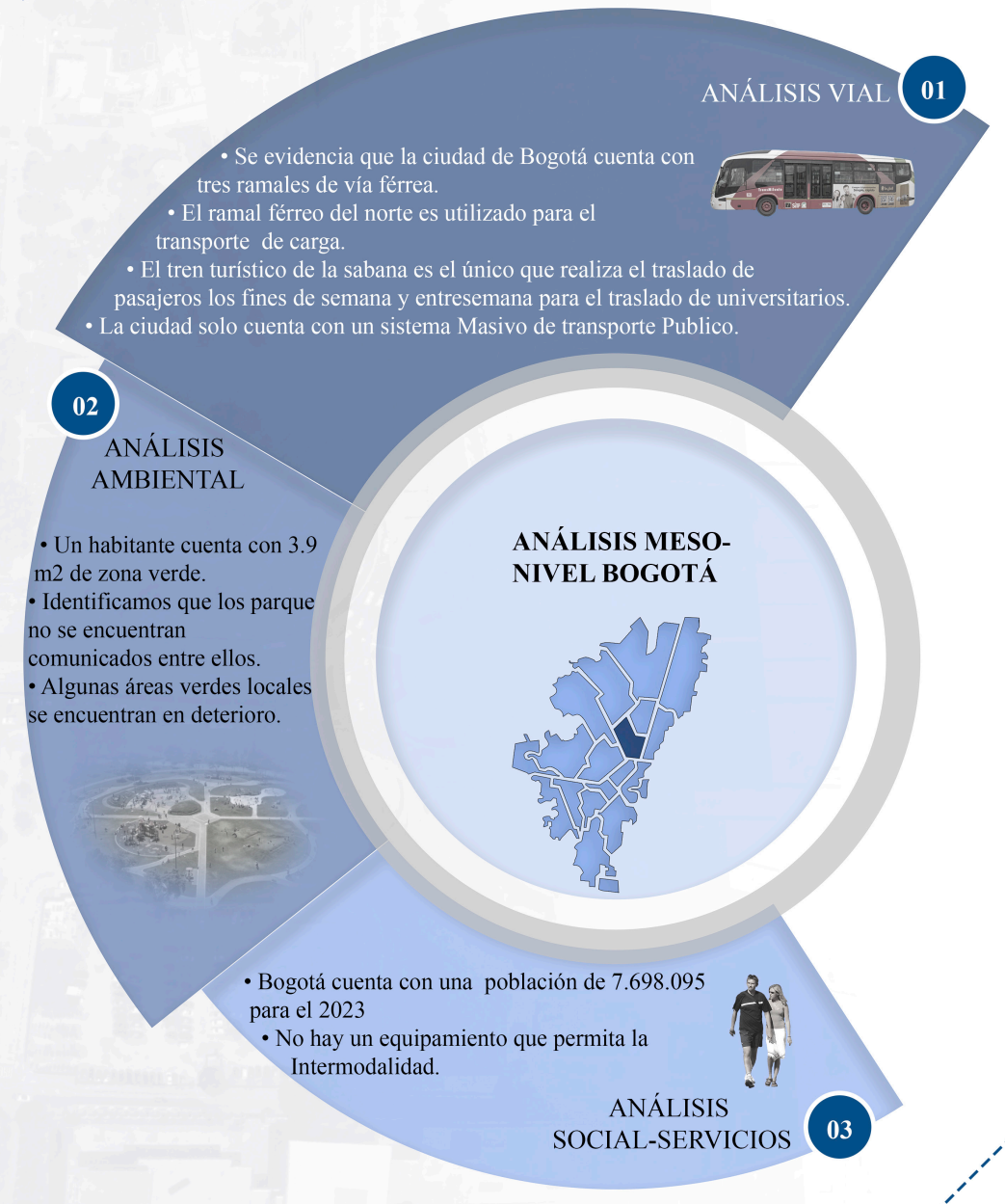
Cundinamarca se encuentra sobre la cordillera oriental este es un departamentos con una gran variedad de parque naturales, contiene un gran área de protección ambiental,

03 ANÁLISIS SOCIAL-SERVICIOS
- Cundinamarca cuenta con una densidad poblacional de 3.445.327 Hab.
- 25 municipios cuentan con estación férrea.

04 PROPUESTA URBANA NIVEL CUNDINAMARCA

Se realizaría la reactivación de las rutas férreas para generar un **conectividad** a nivel **regional** y permitir la reactivación económica del departamento de igual manera un corredor ecológico sobre el trazado de las **líneas férreas** y conectarlas con los parques naturales del departamento

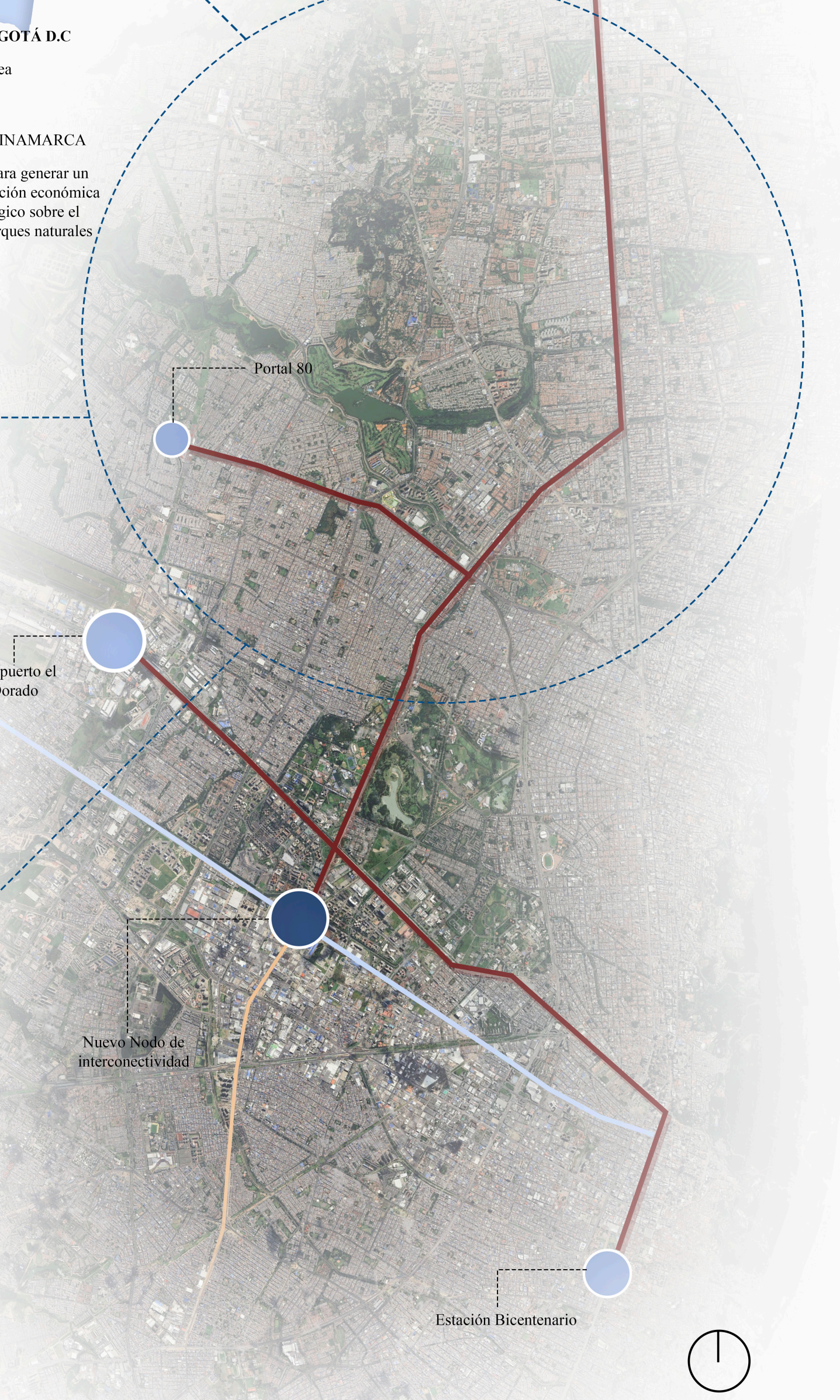
ANÁLISIS MESO-NIVEL BOGOTÁ



01 ANÁLISIS VIAL
- Se evidencia que la ciudad de Bogotá cuenta con tres ramales de vía férrea.
- El ramal férreo del norte es utilizado para el transporte de carga.
- El tren turístico de la sabana es el único que realiza el traslado de pasajeros los fines de semana y entresemana para el traslado de universitarios.
- La ciudad solo cuenta con un sistema Masivo de transporte Publico.

02 ANÁLISIS AMBIENTAL
- Un habitante cuenta con 3.9 m2 de zona verde.
- Identificamos que los parque no se encuentran comunicados entre ellos.
- Algunas áreas verdes locales se encuentran en deterioro.

03 ANÁLISIS SOCIAL-SERVICIOS
- Bogotá cuenta con una población de 7.698.095 para el 2023
- No hay un equipamiento que permita la Intermodalidad.



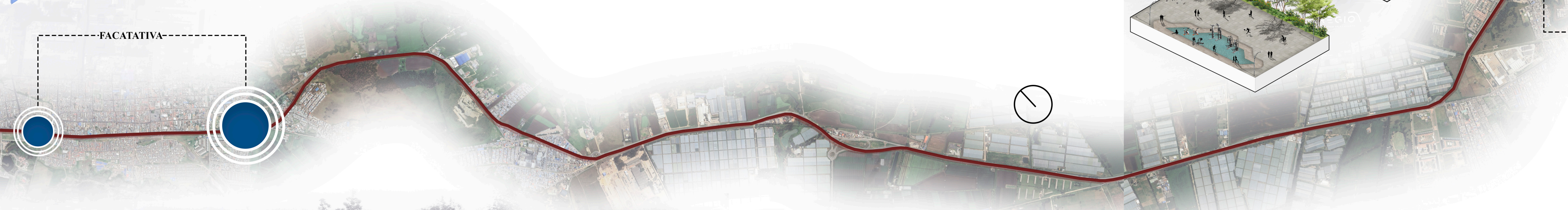
PROPUESTA URBANA ANÁLISIS MESO BOGOTÁ

Se propone la reactivación de las líneas férreas y la integración de los dos sistemas de transporte masivo para mejorar la conectividad en la ciudad. Así mismo, en la imagen se destacan los puntos de conectividad bimodal existentes en Bogotá y se identifica el nuevo punto de interconectividad propuesto en este proyecto.

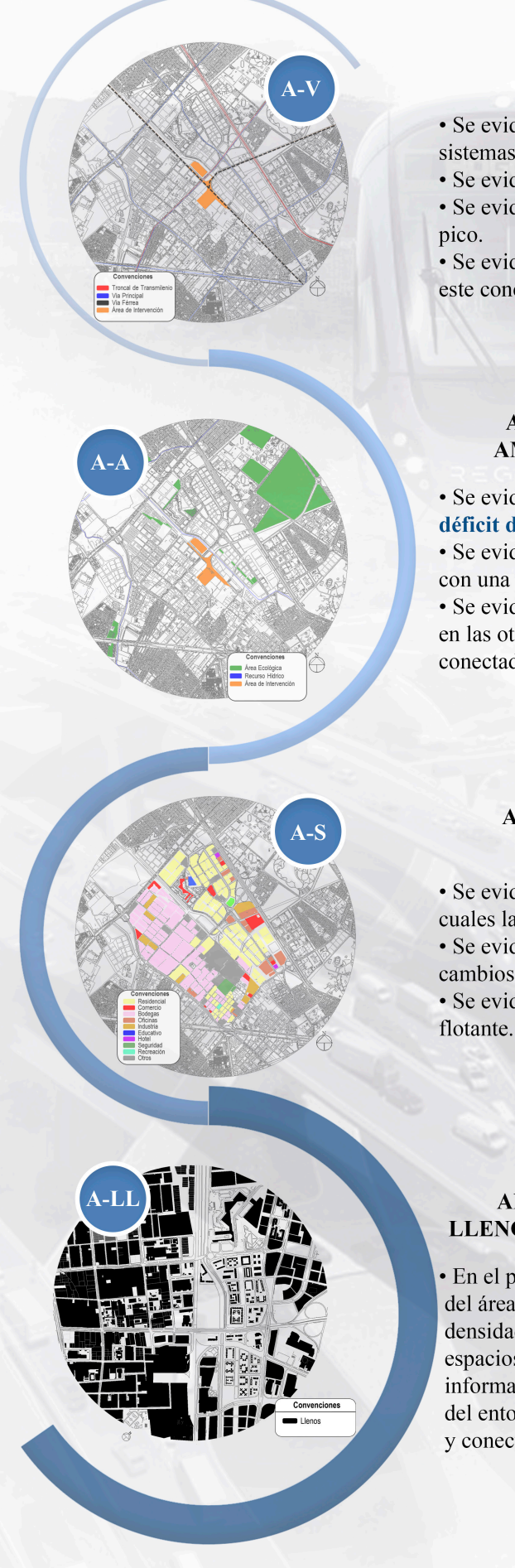
HIPÓTESIS

Conectividad entre los dos sistemas de transporte masivo.
Nodo de movilidad para la ciudad
01
02
03
04
Estación intermodal de Bogotá
Reducción en los tiempos que se realiza en los trayectos

MAPA RUTA REGIOTRAM DE OCCIDENTE



ANÁLISIS MICRO-NIVEL ULP SALITRE



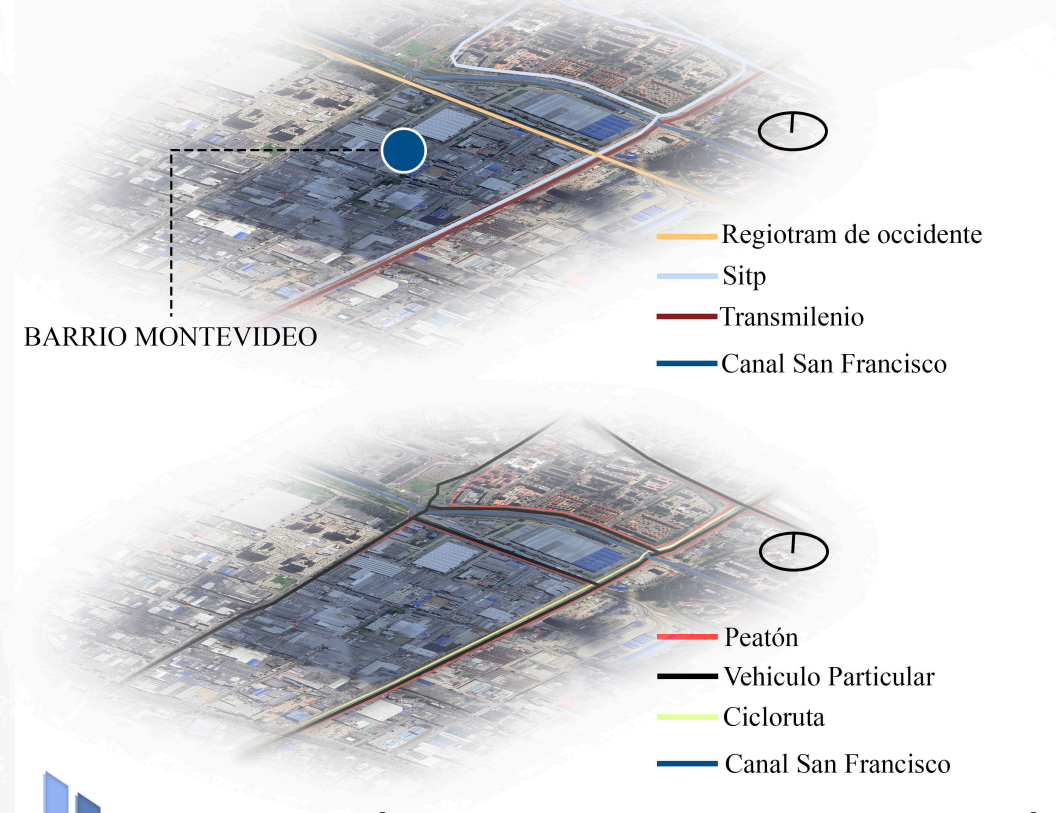
ANÁLISIS VIAL
- Se evidencia que no ahí una **integración** entre los sistemas de Transmilenio, Sitp y regiotram de Occidente.
- Se evidencia un **deterioro** de algunas vías del sector.
- Se evidencia una fuerte **congestión** vehicular en horas pico.
- Se evidencia que ningún sistema de transporte publico este conectado con el **terminal de transporte el salitre**.

ANÁLISIS AMBIENTAL
- Se evidencia que en la **Upl el salitre** cuenta con un **déficit de zonas verdes.**
- Se evidencia que el canal san francisco no cuenta con una **protección ambiental.**
- Se evidencia que las zonas verdes que se encuentran en las otras **Upl** cercanas estas zonas no se encuentran conectadas.

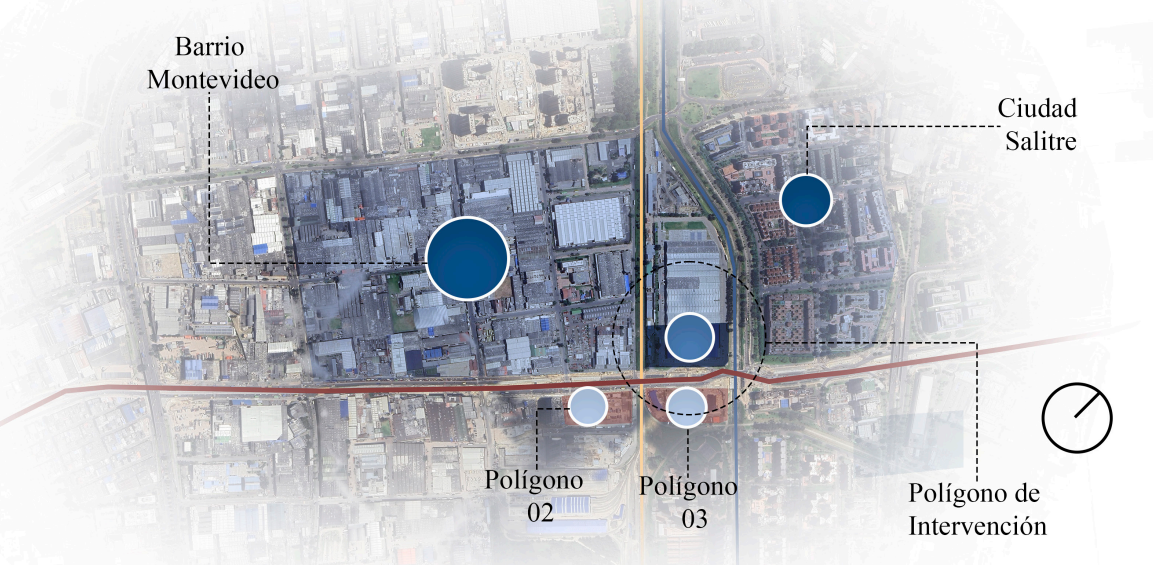
ANÁLISIS SOCIAL
- Se evidencia una **variedad de misturas de usos** de las cuales las más predominante son bodegas y Residencial.
- Se evidencia el cambio de uso que se está generando cambios de usos en algunos lotes del lugar.
- Se evidencia que en el sector predomina la población flotante.

ANÁLISIS LLENOS Y VACIOS
- En el plano de **llenos y vacíos** se analiza la ocupación del área, permitiendo identificar las zonas de alta y baja densidad urbana, así como la permeabilidad de los espacios abiertos y su relación con la movilidad. Esta información es clave para comprender la distribución del entorno construido y su impacto en la accesibilidad y conectividad del sector.

ANÁLISIS DE FLUJO VIAL DEL LUGAR DE INTERVENCIÓN

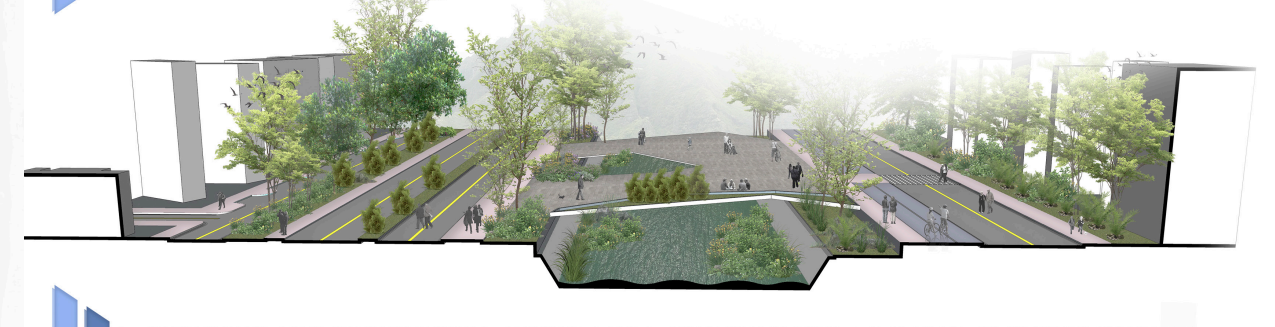


JUSTIFICACIÓN DEL POLIGONO DE INTERVENCIÓN

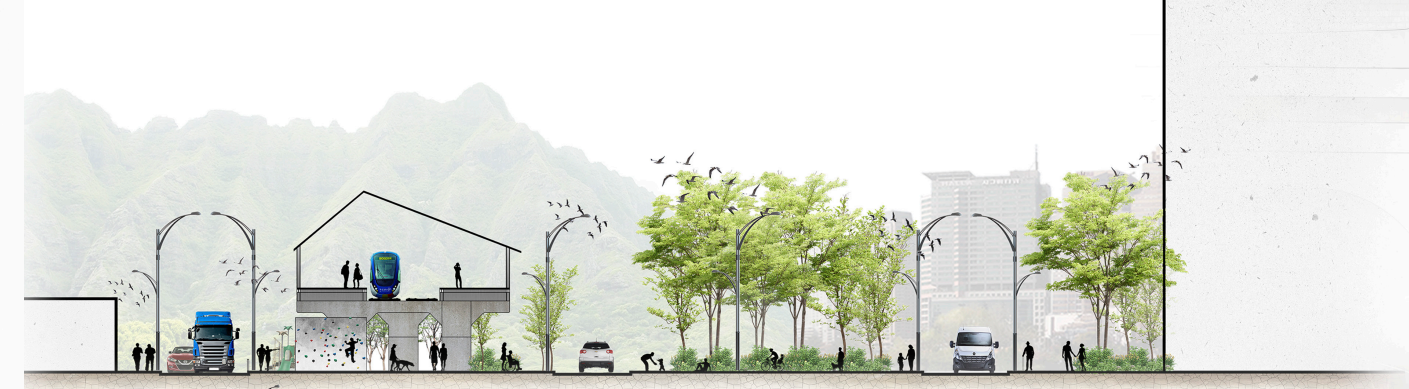


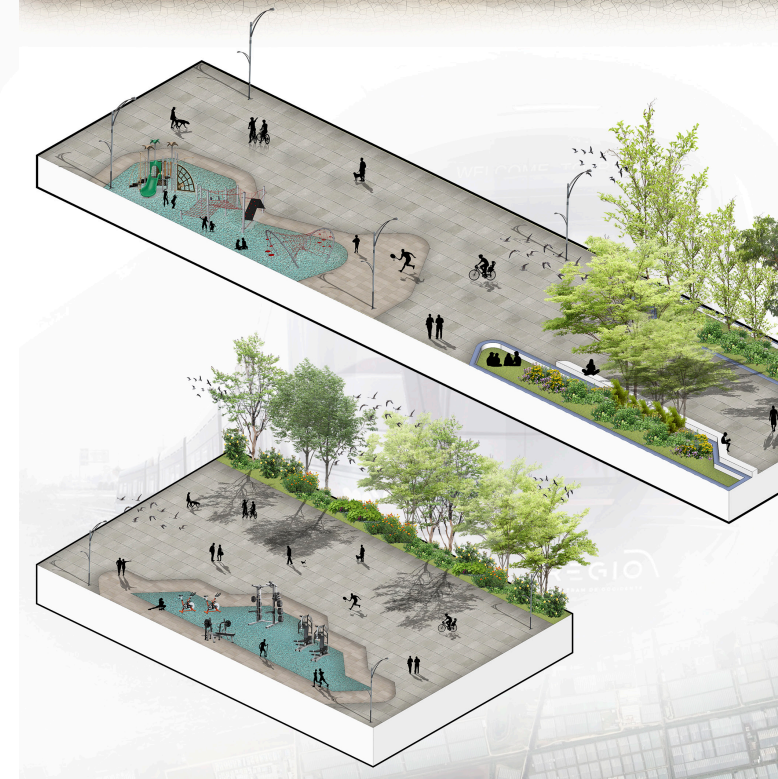
Se realizó un análisis para **identificar el polígono** más adecuado para la intervención, en el cual se identificaron tres predios. Tras la evaluación, se concluyó que la ubicación más idónea para **el proyecto es el polígono número uno**, ubicado **sobre la Av. 68 y la calle 22**. En esta zona confluyen rutas del SITP, la futura troncal de TransMilenio por la **Av. 68, el futuro Regiotram de Occidente y la Terminal de Transporte El Salitre.** Esta ubicación representa la mejor opción para establecer un punto de conectividad entre los dos **sistemas de transporte masivo: el Regiotram de Occidente y TransMilenio.** Los otros dos polígonos no fueron seleccionados debido a que en estos predios se están desarrollando proyectos de vivienda que ya se encuentran en ejecución.

CORTE FUGADO DE PROPUESTA URBANA DE CONECTIVIDAD

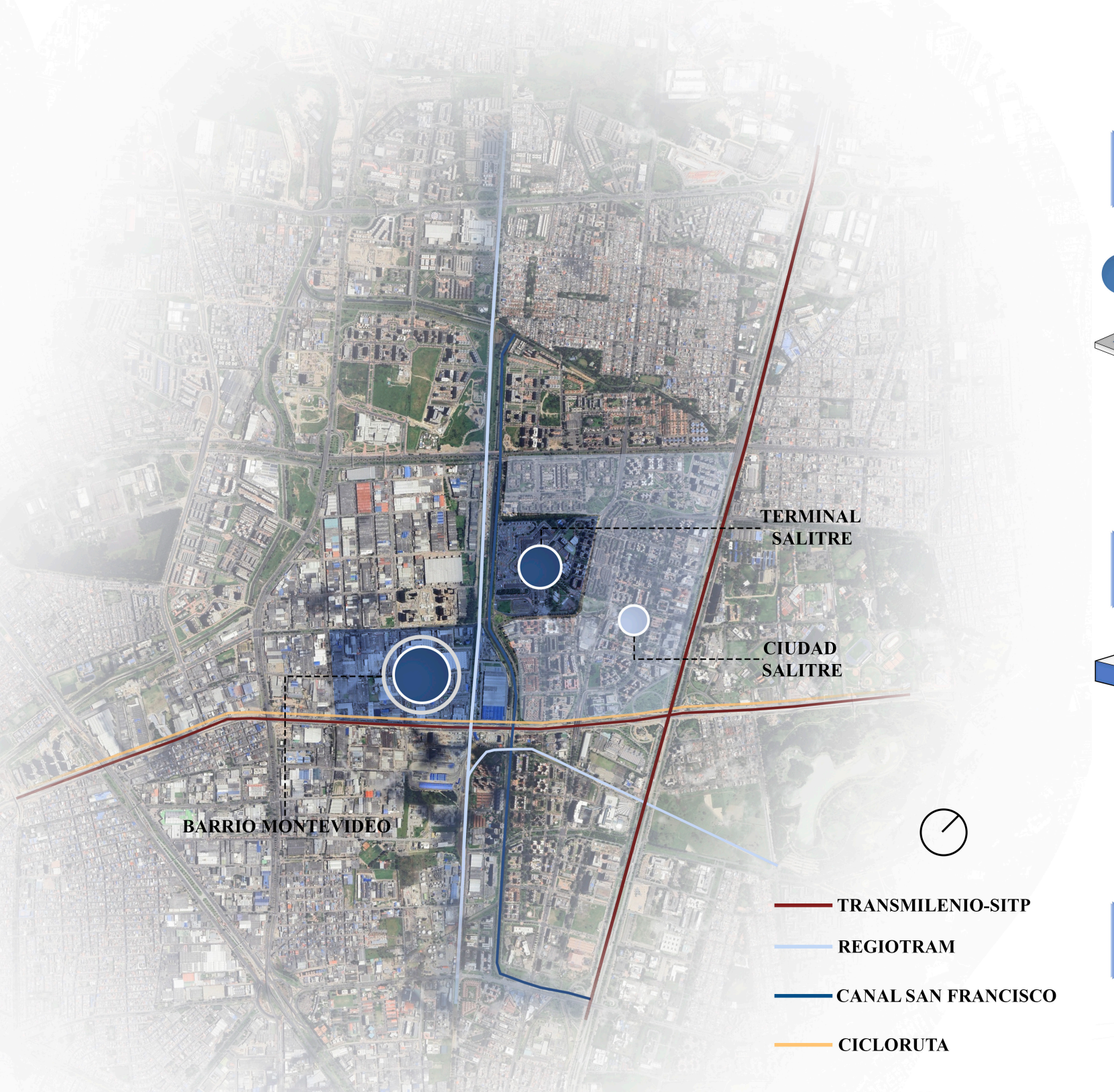


CORTE PROPUESTA URBANA REGIOTRAM DE OCCIDENTE

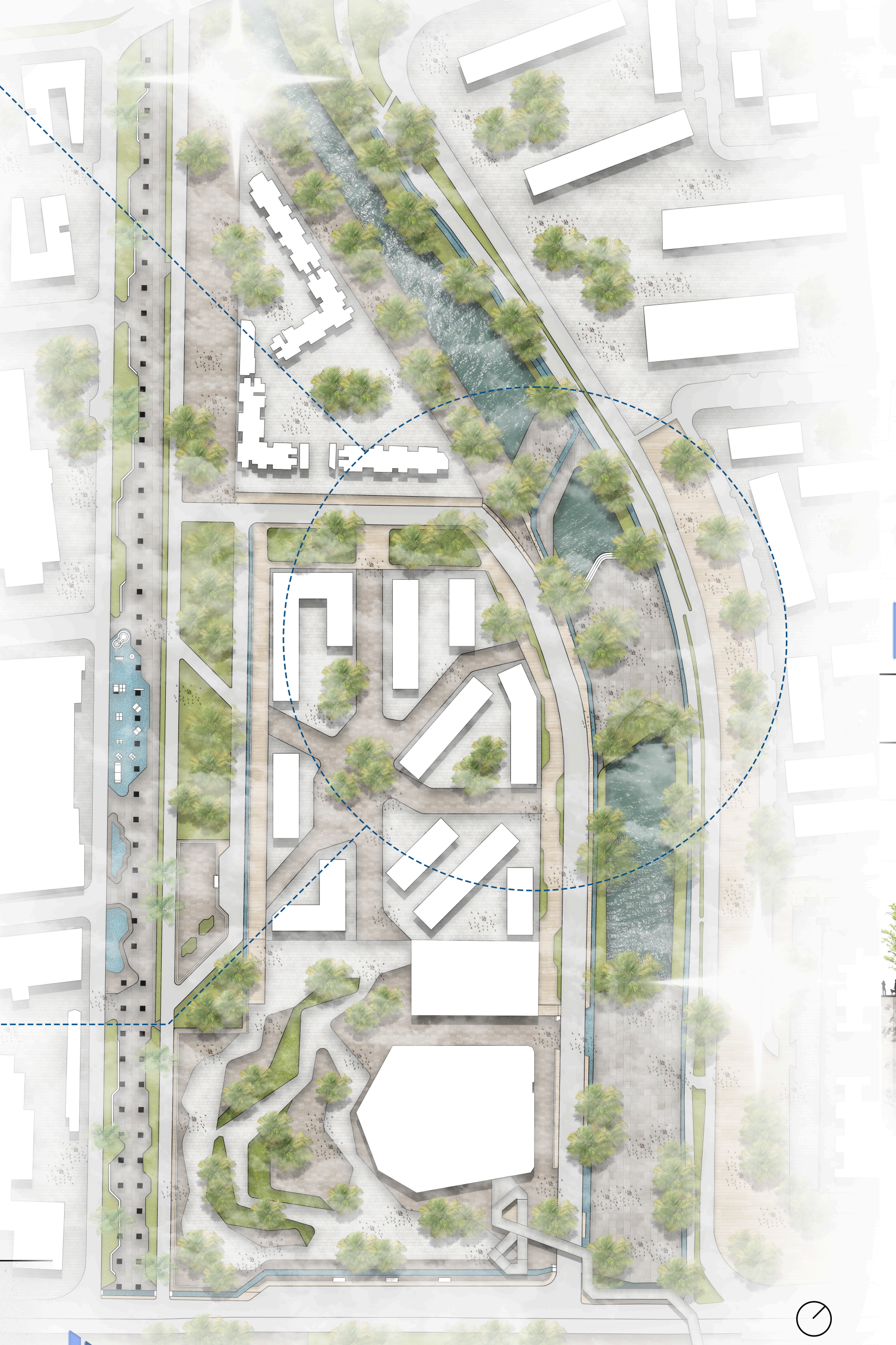




PROPUESTA MICRO-NIVEL ULP SALITRE

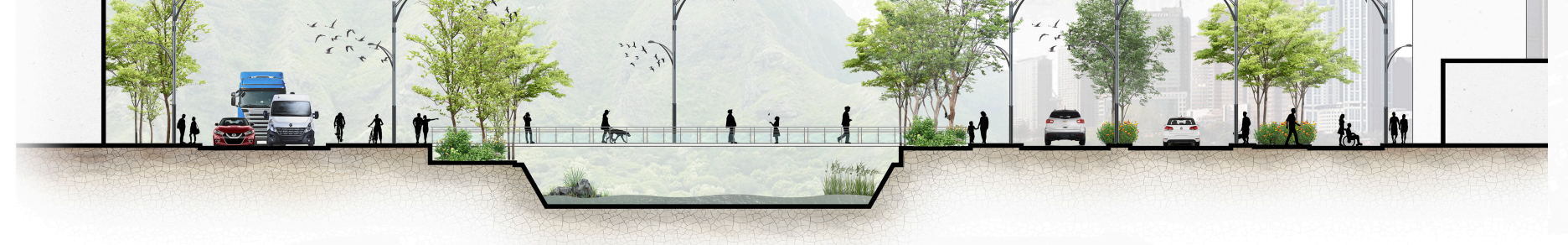


Se llego a la conclusión de que la ubicación más idónea para la **intervención del proyecto es en el barrio Montevideo**, ya que sobre este sector pasan rutas del sitp, la futura **troncal de Transmilenio av.68**, el regiotram de occidente y se encuentra el **terminal de transporte el salitre**, con esta identificación seria la mejor ubicación para realizar un punto de **interconexión** entre el sistema del **transporte publico el futuro regiotram** de occidente y los buses intermunicipales, permitiendo así en convertirse en un nodo importante de la movilidad para la ciudad.



PLANTA PROPUESTA URBANA DEL LUGAR DE INTERVENCIÓN

Se plantea la **creación de áreas verdes y espacios de circulación en el lote de intervención**, permitiendo una mayor permeabilidad dentro del proyecto, el barrio y la **propuesta conceptual de vivienda.**
Así mismo, se propone el tratamiento del **canal de San Francisco** mediante la **implementación de plataformas** que fomenten diversas actividades para la comunidad. Sobre el viaducto, se incorporarán zonas verdes y espacios de esparcimiento, incluyendo un parque infantil, un parque biosaludable y una pista de skate, con el objetivo de mejorar la **conectividad y la integración del área.**

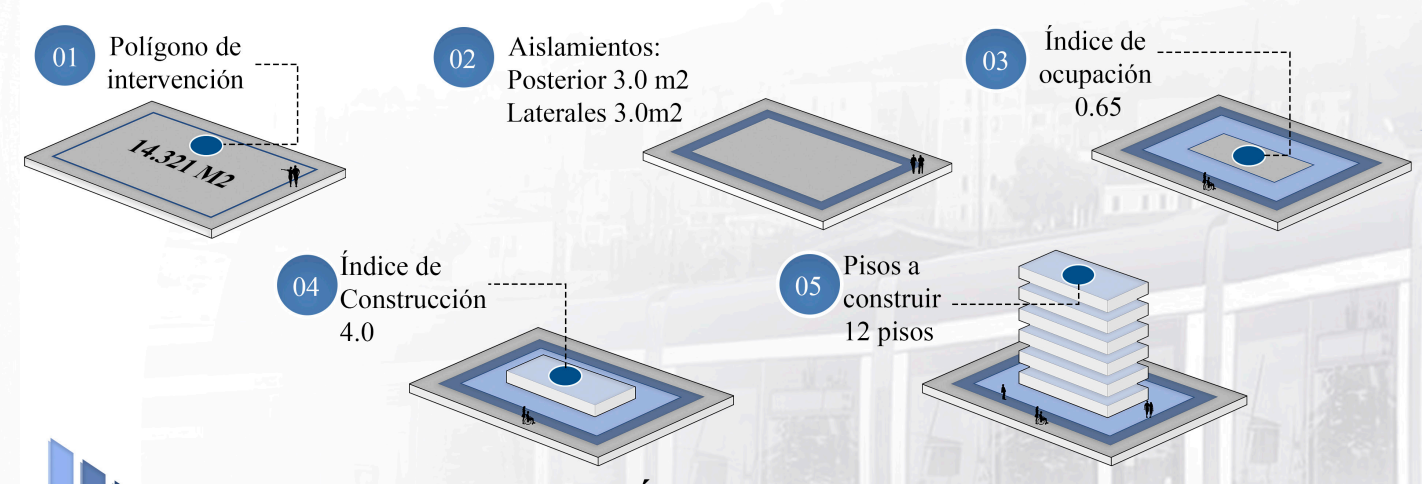


DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La estación intermodal DE OCCIDENTE se encuentra ubicada en la UPL 30 Salitre, el proyecto se adapta para ofrecer una **conectividad para el sector, Bogotá** y la región sabana occidente, esta conectividad se realizara entre el sistema de Transmilenio , Sitp y el regiotram de Occidente, la propuesta resulta como una **estrategia de movilidad** permitiendo que al usuario del servicio pueda tener esa propuesta de poder tomar alguno de los sistemas de servicio publico y así poder movilizarse a los diferentes zonas de la ciudad de Bogotá, de igual manera la **propuesta arquitectónica** ofrecerá los usos de comercio, Oficina.

NORMATIVA DEL PROYECTO

La siguiente normativa aquí mencionada se aplicará en el proyecto teniendo en cuenta las exigencias del POT y la UPL SALITRE, para la ejecución del proyecto.



01 Polígono de intervención

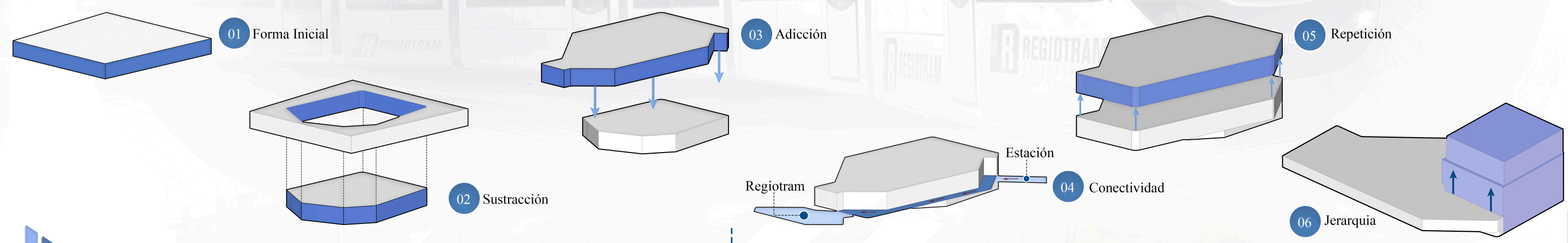
02 Aislamientos: Posterior 3.0 m2 Laterales 3.0m2

03 Índice de ocupación 0.65

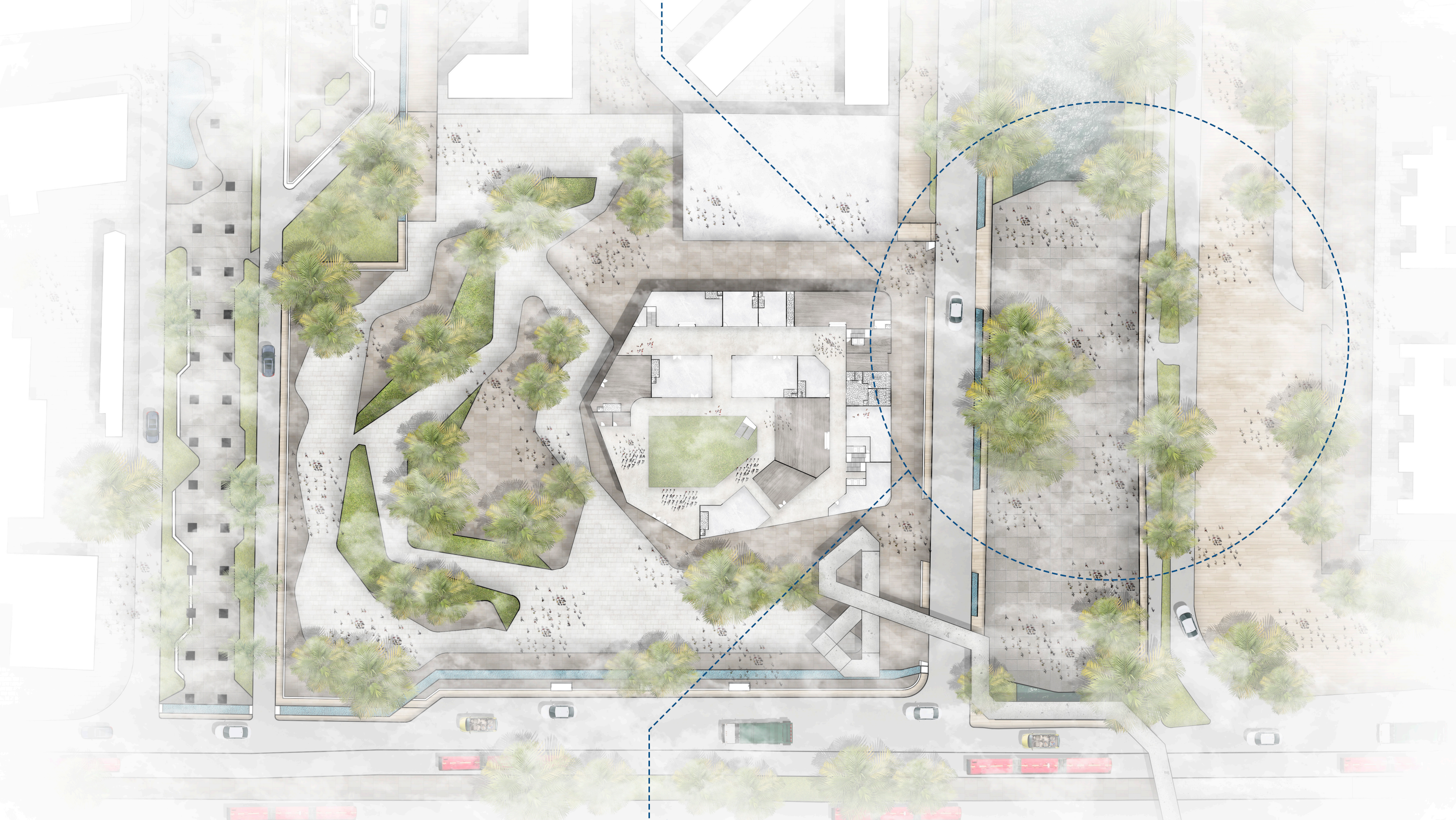
04 Índice de Construcción 4.0

05 Pisos a construir 12 pisos

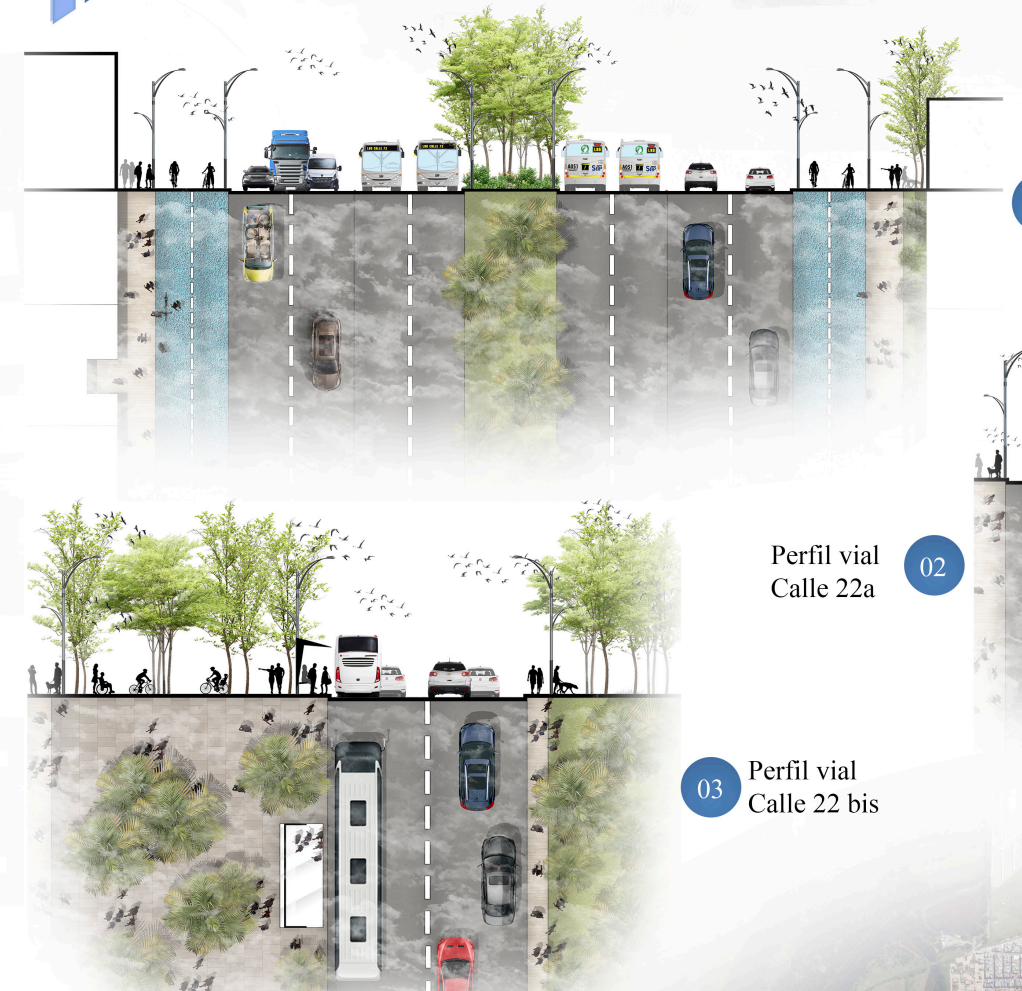
CRITERIOS DE COMPOSICIÓN

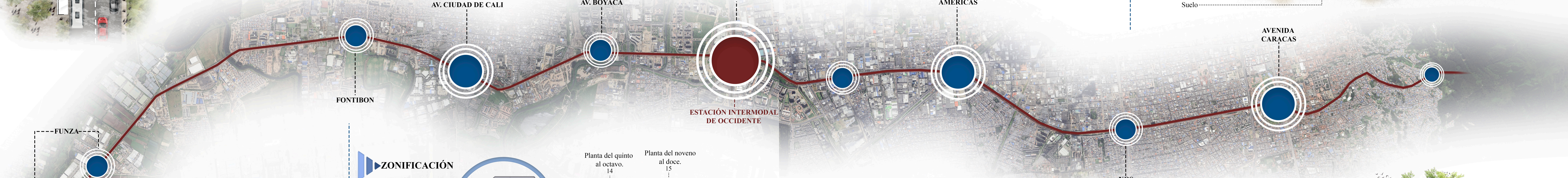


PLANTA PRIMER PISO

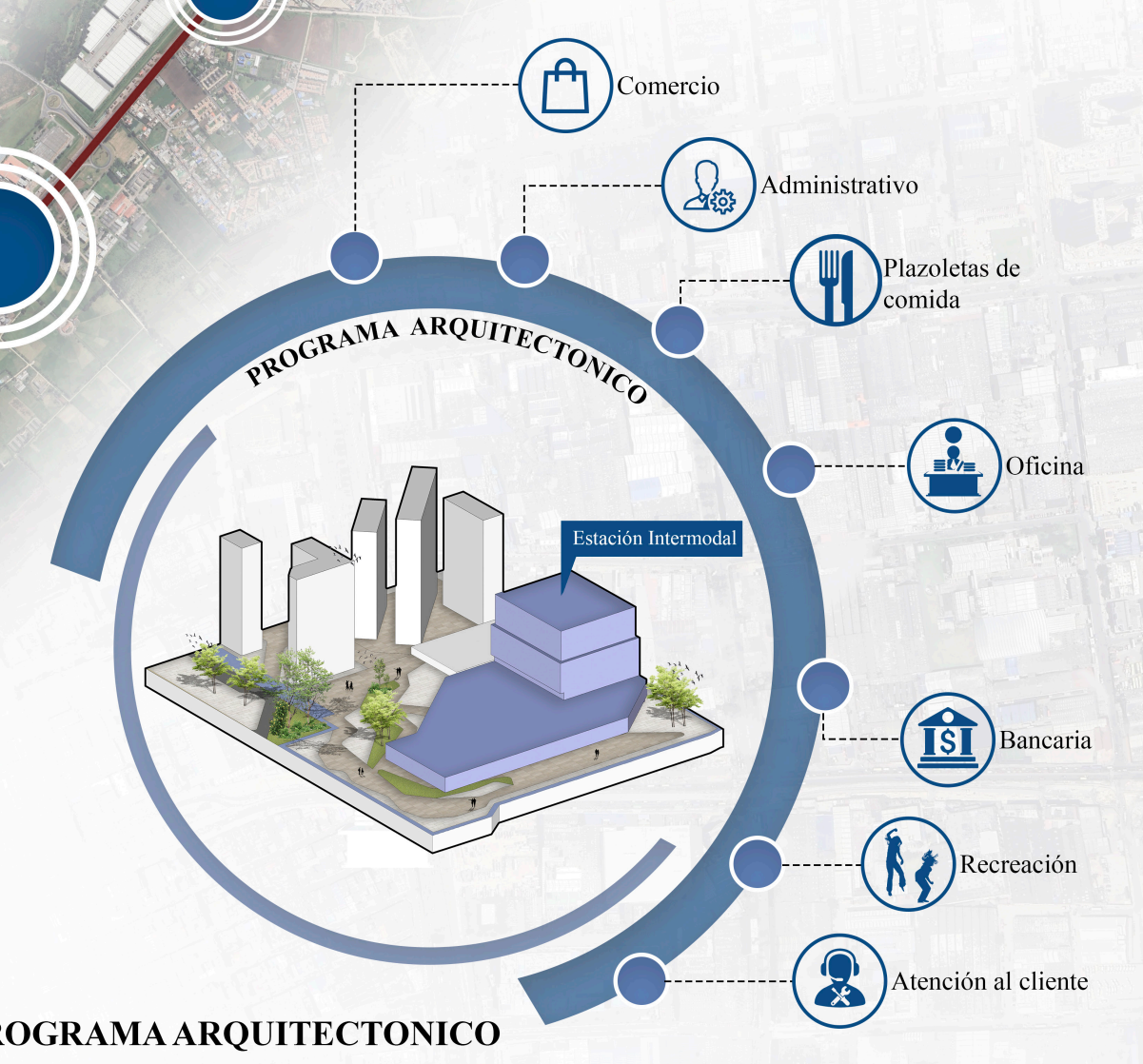


PROPUESTA PERFILES VIALES





PROGRAMA ARQUITECTONICO

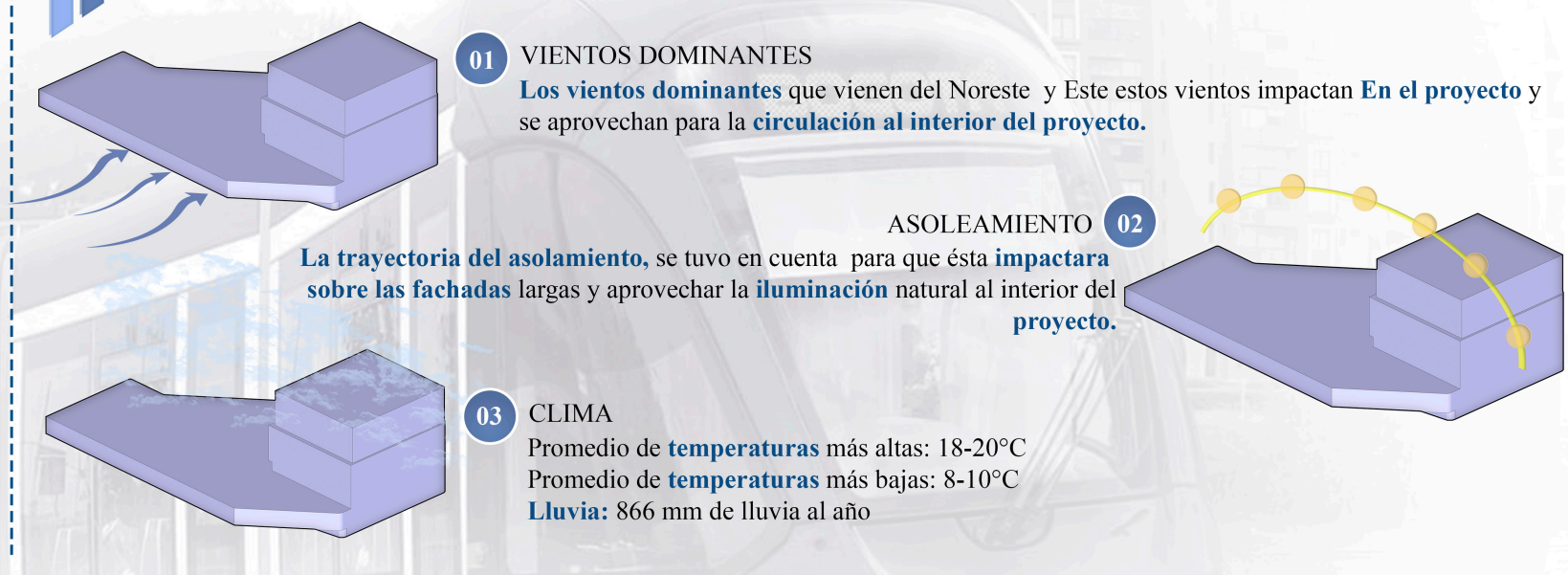


REFERENTES

• Estación Príncipe Pio 01

02 • Estación Intermodal y parque Felipe VI de Logroño

ASPECTOS BIOCLIMÁTICOS

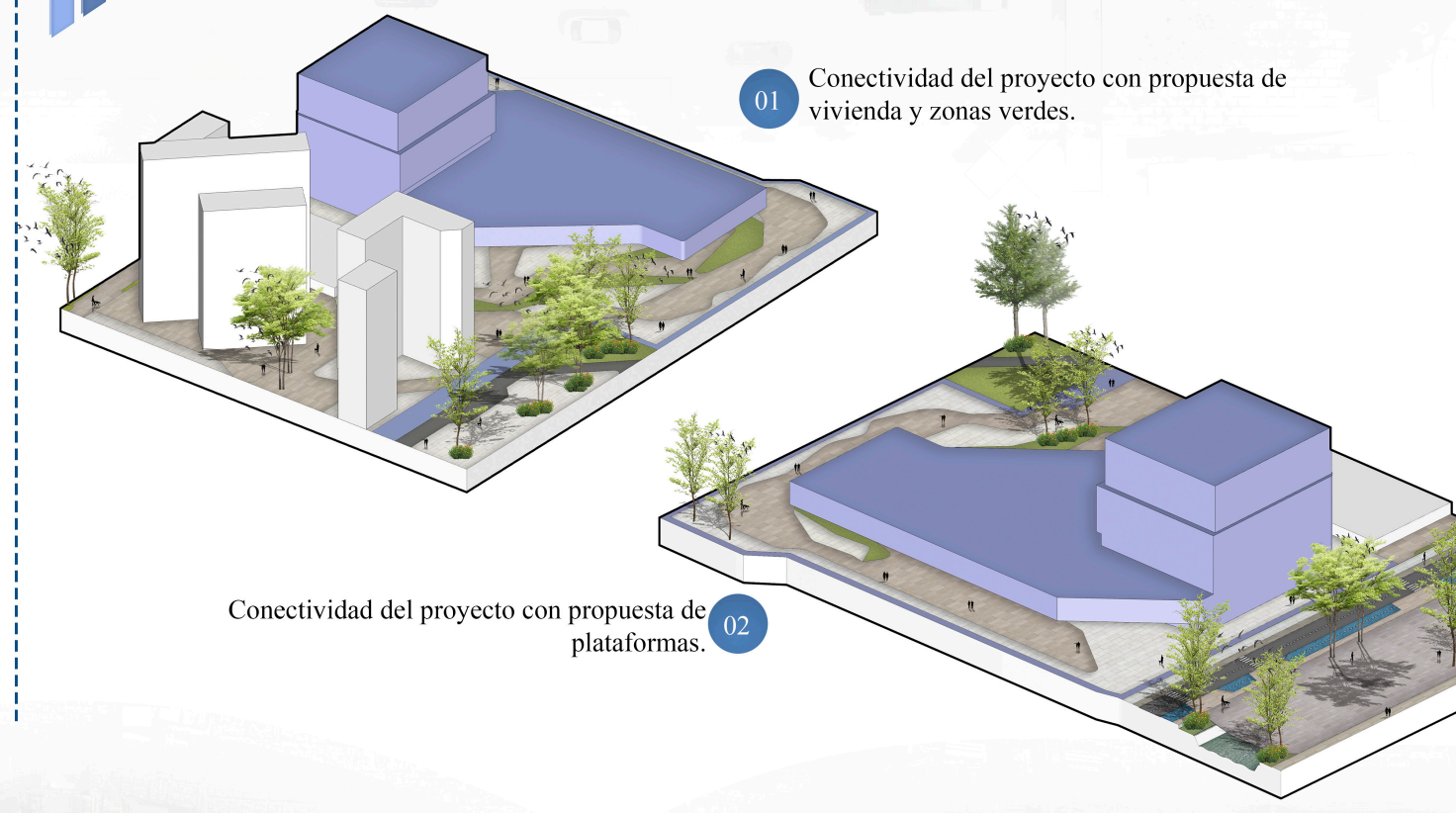


01 VIENTOS DOMINANTES
Los vientos dominantes que vienen del Noreste y Este estos vientos impactan **En el proyecto** y se aprovechan para la **circulación al interior del proyecto.**

ASOLEAMIENTO 02
La trayectoria del asolamiento, se tuvo en cuenta para que ésta **impactara sobre las fachadas** largas y aprovechar la **iluminación** natural al interior del **proyecto.**

03 CLIMA
Promedio de **temperaturas** más altas: 18-20°C
Promedio de **temperaturas** más bajas: 8-10°C
Lluvia: 866 mm de lluvia al año

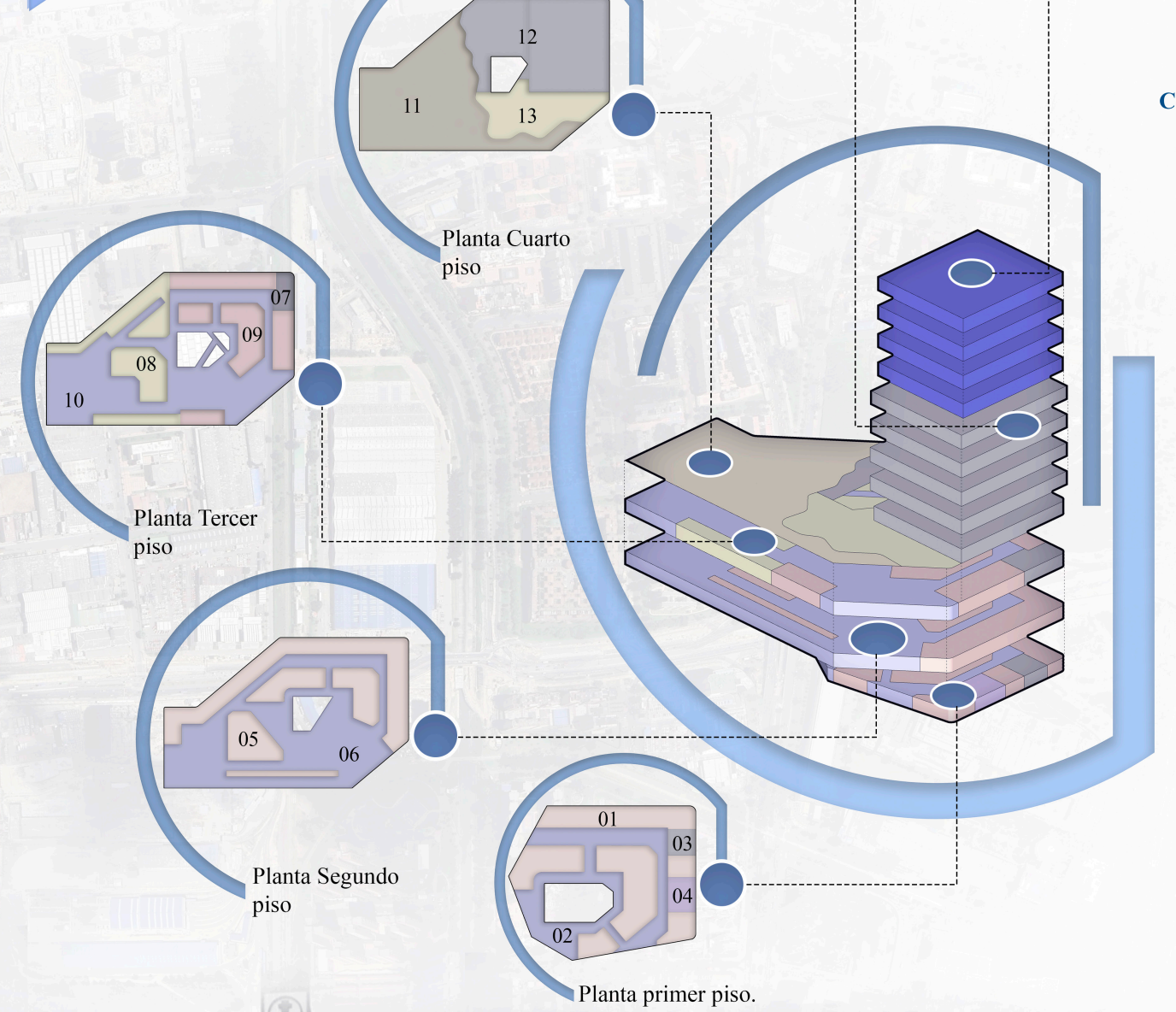
IMAGINARIOS DEL PROYECTO CON LA PROPUESTA URBANA



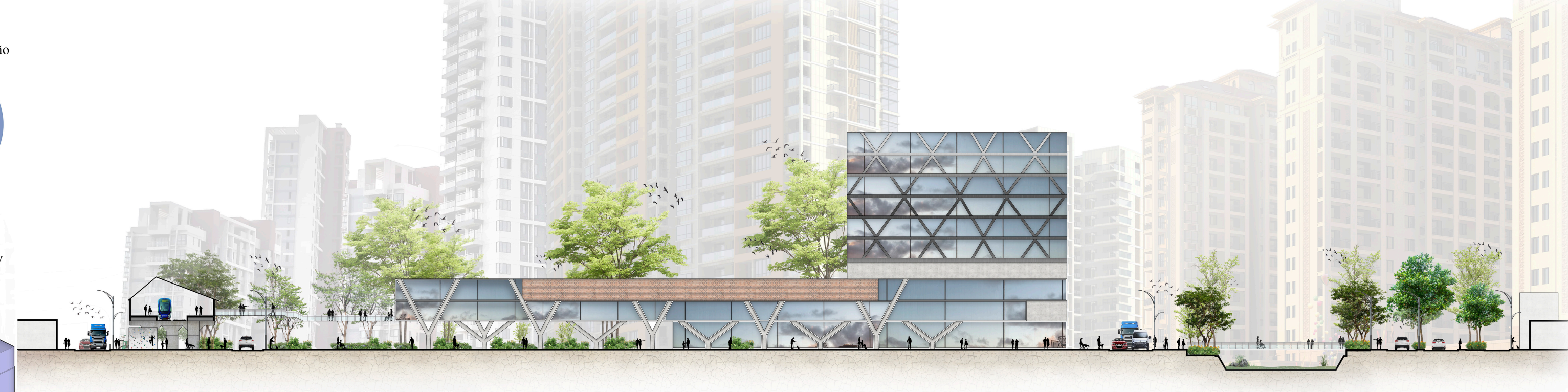
01 Conectividad del proyecto con propuesta de vivienda y zonas verdes.

Conectividad del proyecto con propuesta de plataformas. 02

ZONIFICACIÓN

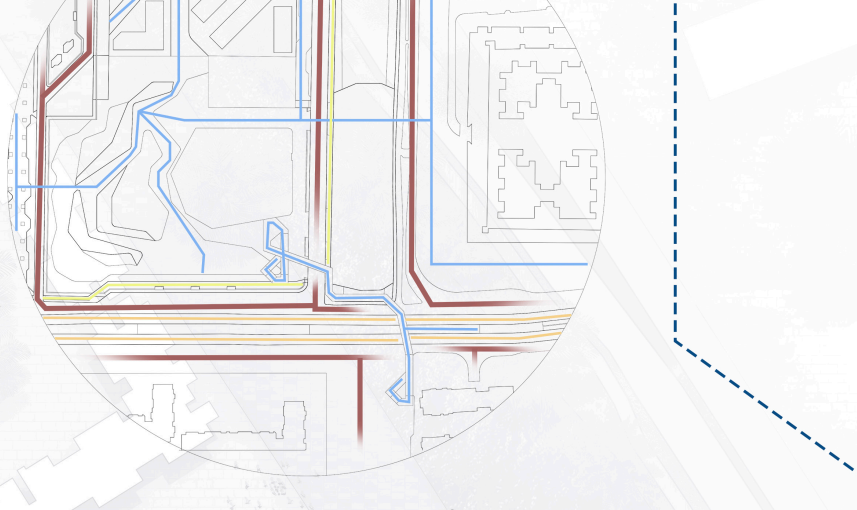


Convenciones
01.Comercio
02.Circulación
03.Oficinas
04.Recepción Hotel
05.Comercio
06.Circulación
07.Administrativo
08.Plazoletas de comida
09.Comercio
10.Circulación
11.Recreación y deporte
12.Oficinas
13.Cafeteria
14.Oficinas
15.Hotel

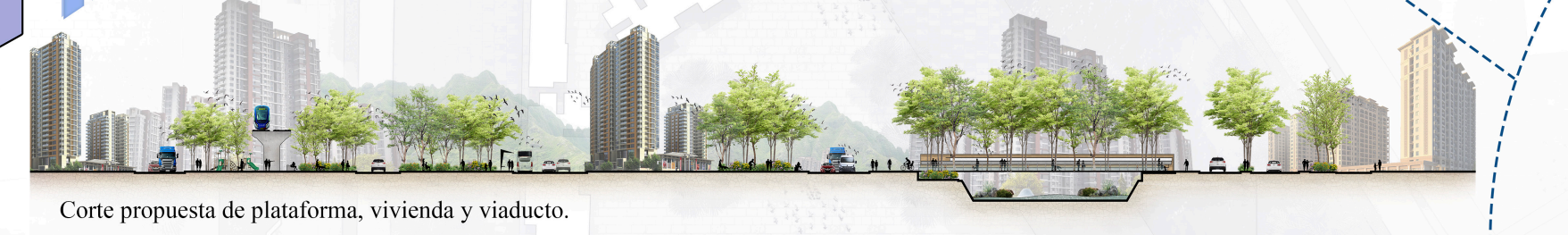


FLUJOS DEL PROYECTO

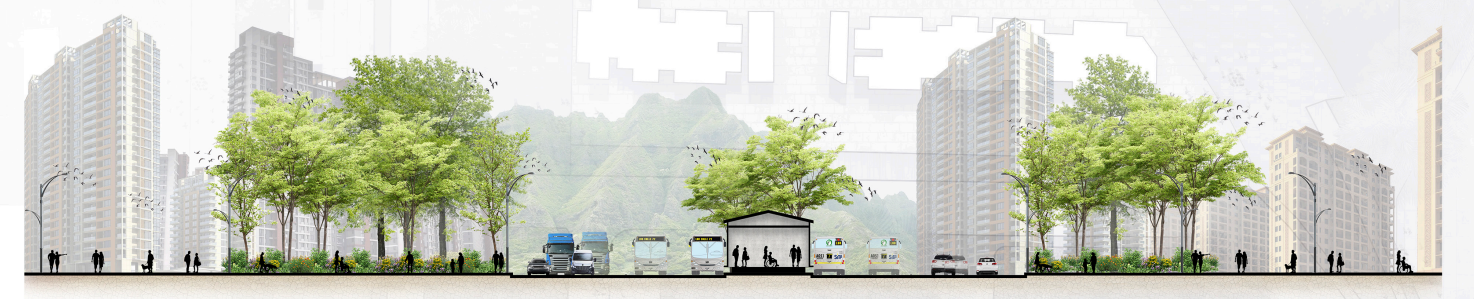
Como se muestra en la planta de flujos del proyecto se implementan en la propuesta urbana nuevas conectividades para la gestion del flujo vehicular, transmilenio, flujo peatonal y cicloruta para la calidad del lugar.



CORTES

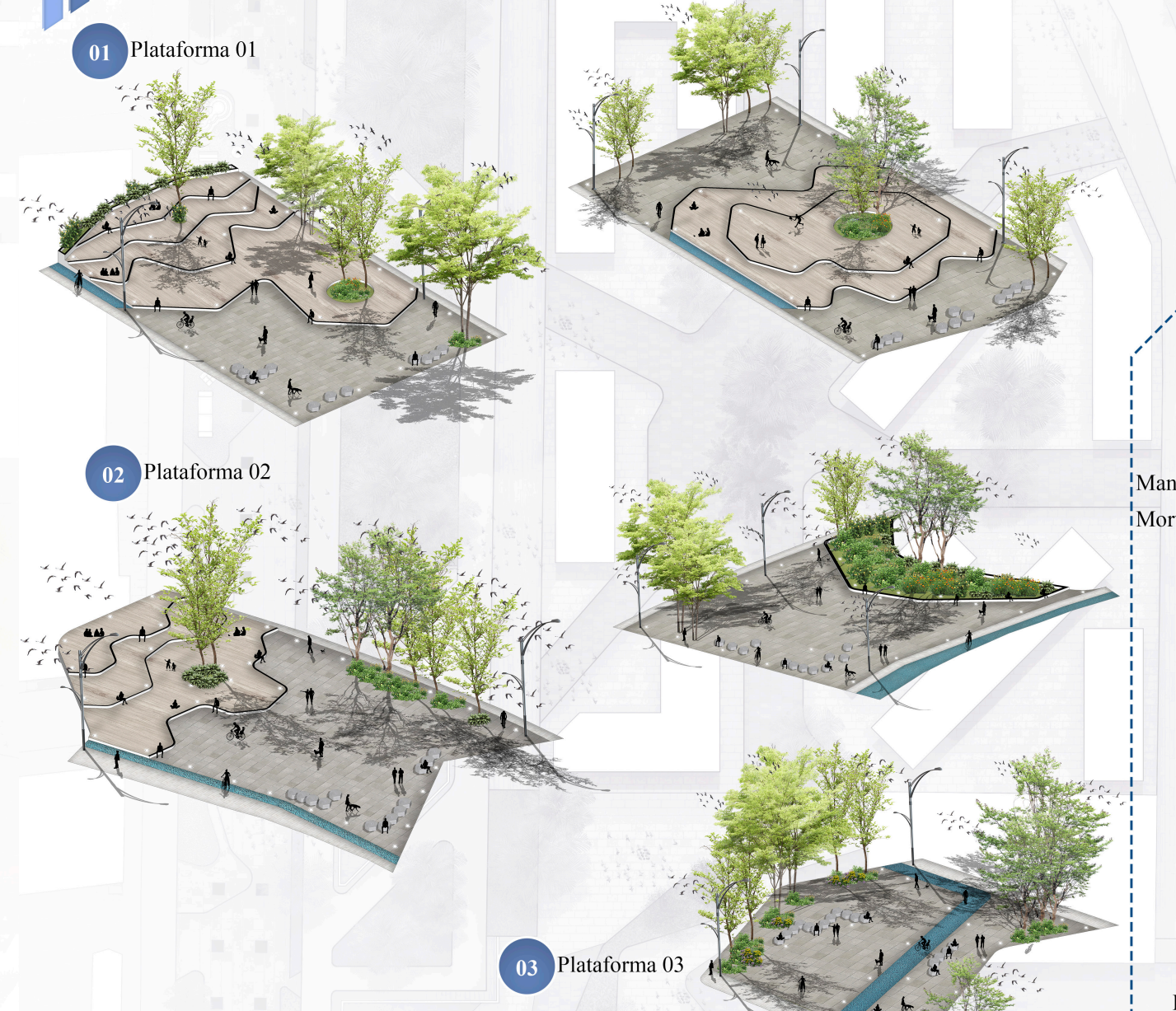


Corte propuesta de plataforma, vivienda y viaducto.

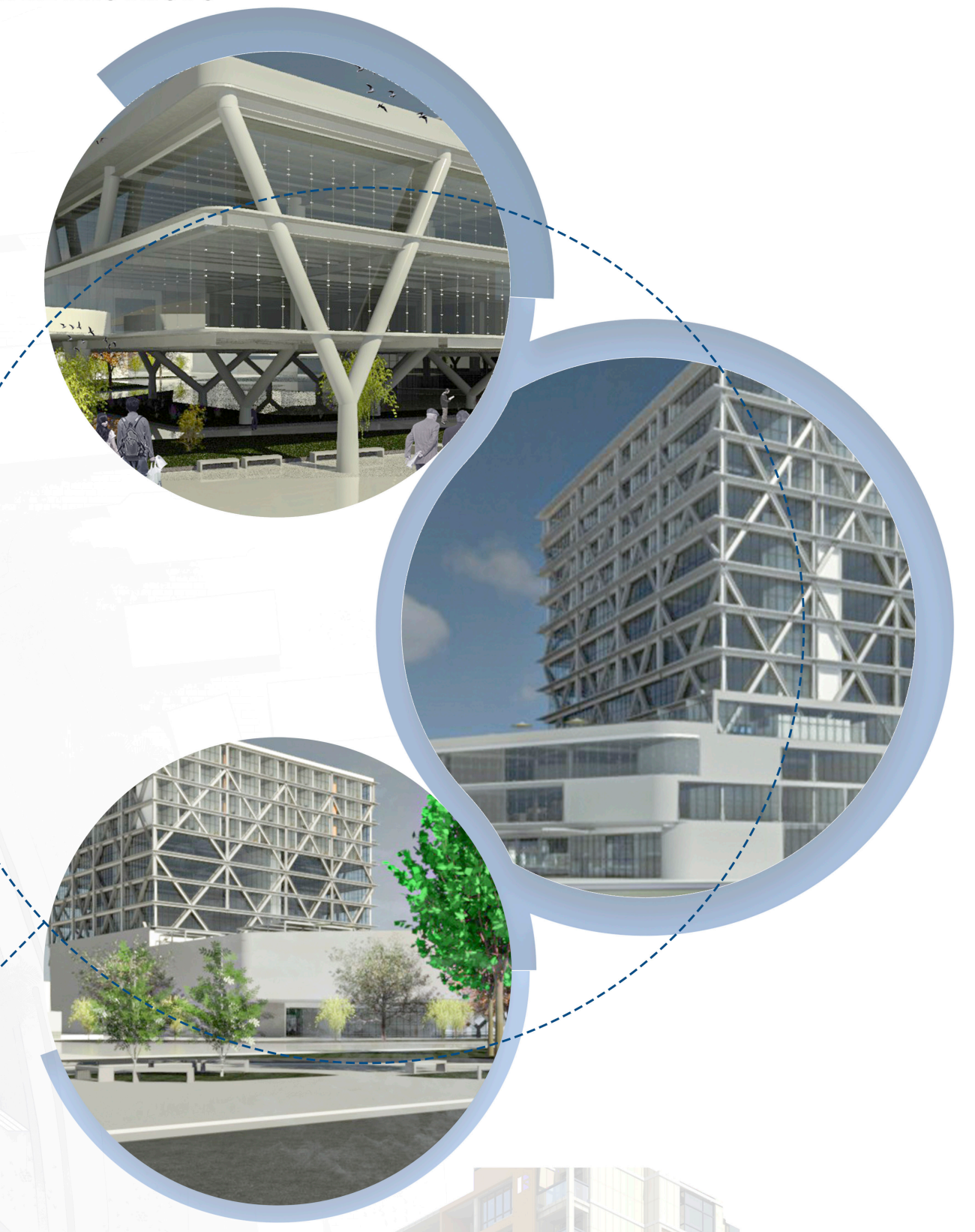


Corte Avenida 68.

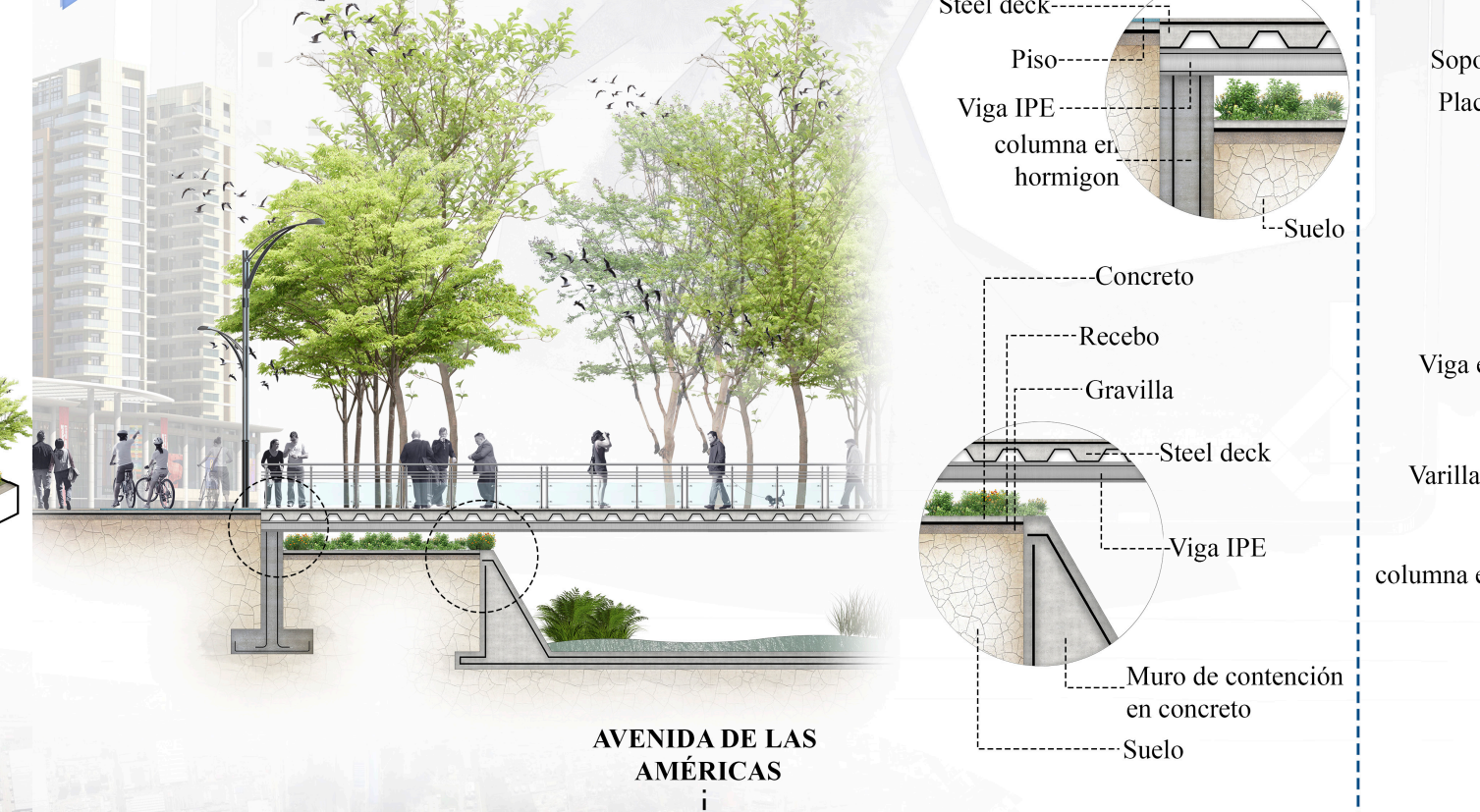
IMAGINARIOS PROPUESTA PLATAFORMAS



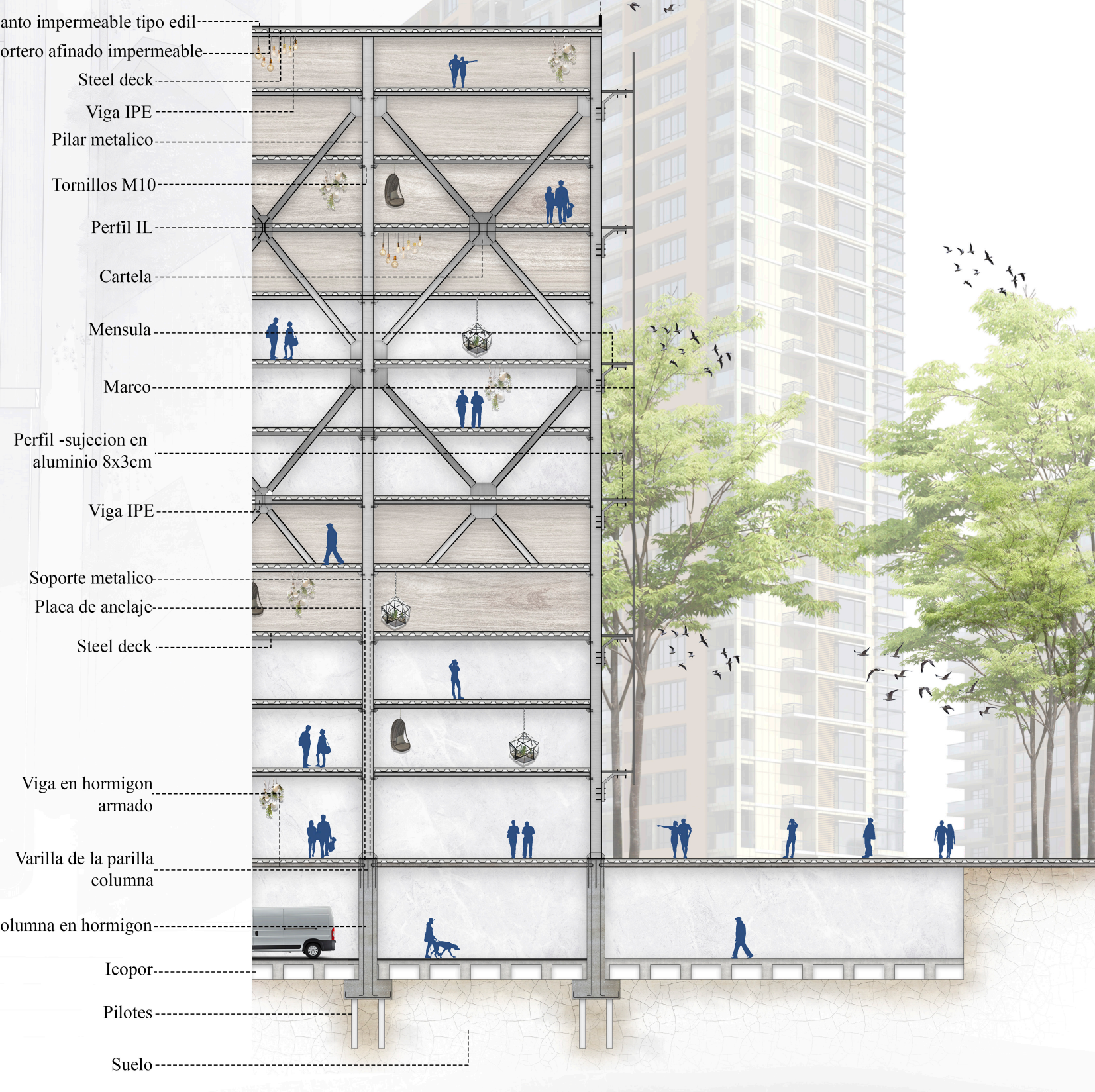
VISTAS DEL PROYECTO



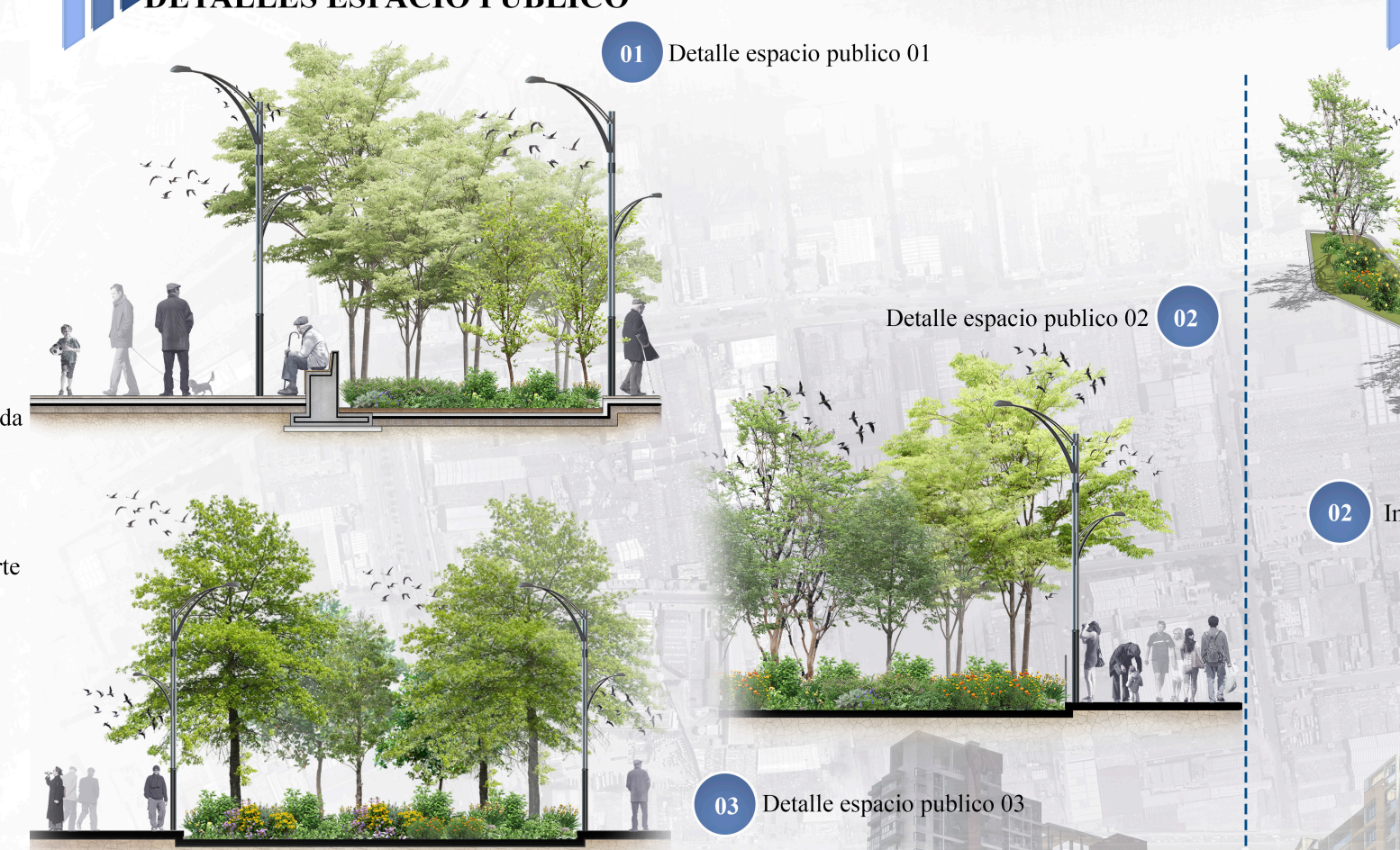
DETALLE PROPUESTA PLATAFORMA



CORTE FACHADA

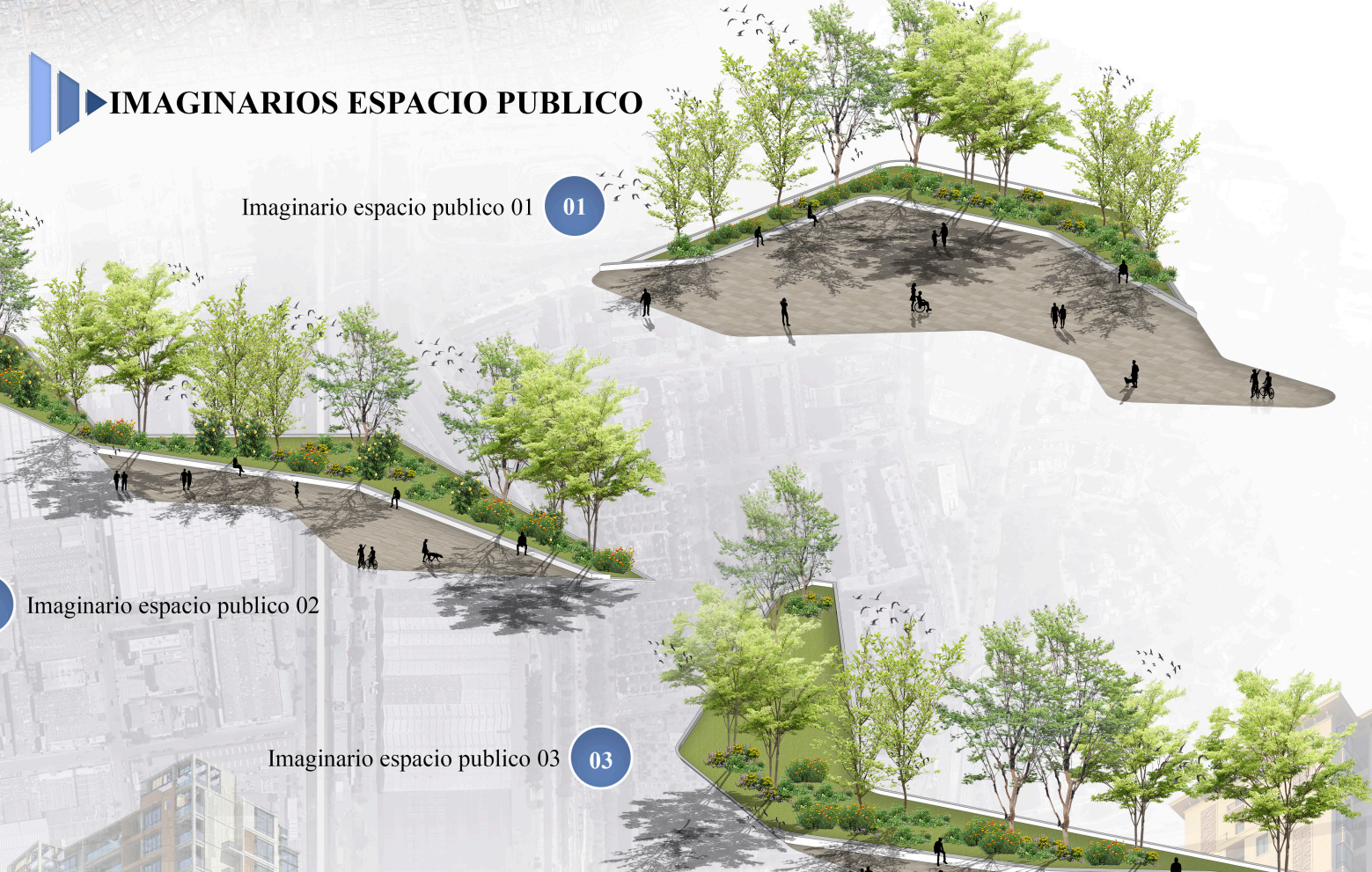


DETALLES ESPACIO PUBLICO



01 Detalle espacio publico 01
Detalle espacio publico 02 02
03 Detalle espacio publico 03

IMAGINARIOS ESPACIO PUBLICO



Imaginario espacio publico 01 01
02 Imaginario espacio publico 02
Imaginario espacio publico 03 03