HUB MULTIMODAL

HUB DE SERVICIOS QUE COMPLEMENTA LA MOVILIDAD MULTIMODAL EN EL ÁREA DEL SALITRE EL GRECO

Pregunta Problema

¿Como una estación multimodal puede consolidarse como un Hub de servicios que dote de manera integral las necesidades del área metropolitana de la ciudad, además de articularse con el sistema de movilidad actual integrando la tarifa única férrea y retroconpatibilidad a las nuevas dinámicas de la tarifa de transporte público en la ciudad?

Objetivo General

Proponer el diseño urbano sectorial que consolide un nodo de movilidad sostenible para la ciudad, cuyo objeto arquitectónico principal sea una estación multimodal consolidad como un Hub de servicios que vincule la red ferroviaria como un nuevo sistema de movilidad para la ciudad articulado con la red actual de Transmilenio, propiciando a su vez el mejoramiento de la conexión con los municipios aledaños de la ciudad de Bogotá.

Ubicación



Mapa Área metropolitana de Bogotá



Objetivo 1 Específico

Articular la red ferroviaria con los sistemas de movilidad actuales de la ciudad, generando un sistema de movilidad eficiente y flexible.

Objetivo 2 Específico

Diseñar una infraestructura urbana sostenible de soporte de como un Hub de servicios que funcione como un nodo de movilidad multimodal para las nuevas dinámicas de movilidad sostenible, proporcionando espacio público para el disfrute diario que se integre de manera óptima con el entorno.

Objetivo 3 Específico

Diseñar una infraestructura urbana sostenible de como un Hub de servicios que funcione como un nodo de movilidad multimodal para las nuevas dinámicas de movilidad sostenible, proporcionando espacio público para el disfrute diario que se integre de manera óptima con el entorno.

Arbol de problemas



Motivos de viaje que tienen de Bogotá como punto de origen



Municipios



Bogotá origen



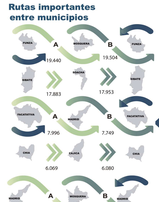
Bogotá destino



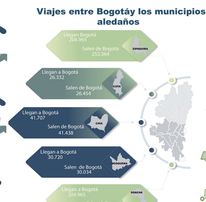
Desplazamiento dentro de Bogotá



Rutas importantes entre municipios



Viajes entre Bogotáy los municipios aledaños



Desplazamiento intermunicipal



Desplazamiento dentro de Bogotá origen / destino zona de intervención



Tiempos de Traslado municipios hacia punto de destino Salitre el Greco



Estado del arte

DOTS — Desarrollo orientado al transporte sustentable

TOD — Transit- Oriented Development

Consiste en un modelo urbano con planeación y diseño entorno al transporte público

Constituye

- Barrios compactos
- Diversidad de usos

permite que las usuarios obtengan

- Servicios y espacios publicos seguros y activos

Integran soluciones a la movilidad local y regional ya que satisface la mayor parte de las necesidades de sus habitantes, de manera peatonal o ciclista en los niveles locales, y los conecta con el resto de la ciudad o la región por medio del transporte público de calidad

De este modo reduce: El uso de automovil privado



Modelo de planeación urbana en el cual se busca que el desarrollo urbano de una zona incentive el uso de los modos de transporte sostenible, como el transporte público y el no motorizado

Metodología

1 Diagnostico

- Articulación de la malla vial respecto a los modos detransporte existentes y propuestos
- Congestión vehicular en las principales vias de la ciudad
- Usuarios del área metropolitana con deficiencia en el uso del transporte público

2 Analisis

- Tiempos de traslado de los usuarios de Bogotá y su área metropolitana
- Impacto del transporte, usuarios y los diversos usos del suelo
- Aglomeración de los usuarios en los diversos puntos de acceso a los modos de transporte

3 Integración

- Modos de transporte existentes para la ciudad de Bogotá la recuperación del tren de cercanias como modo principal

4 Diseño

- Red de estaciones complementarias del tren de cercanias
- Equipamiento principal de integración multimodal acompañado con un Hub de servicios

ANÁLISIS ÁREA DE INTERVENCIÓN

Division de UPZ del sector del salitre



Etapas del Proyecto



Estructura Ecologica



Estructura Funcional y de Soporte



Estructura Social y Economica



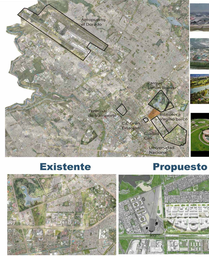
Usos Predominantes



Programas y Proyectos



Existente



Propuesto

MODOS DE TRASPORTE EXISTENTES



MODOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS



RED DE ESTACIONES DEL TREN



Criterios de Localización



Primera aproximación a estaciones complementarias a red ferroviaria

HUMEDAL SALITRE EL GRECO

La construcción del Aeropuerto y la Avenida El Dorado, obras concluidas en 1958, afectaron la laguna que ocupaba esa área, fragmentándola en los humedales de Jaboque y Capellanía.

Estas obras abrieron paso a la urbanización de los alrededores de la también llamada calle 26, sepultando varios Humedales.



Por la calle 26 entre el barrio Salitre Greco y el Centro Administrativo Nacional CAN, se encuentra ubicado un relicto del gran Humedal que habitaba en lo que hoy se conoce como Avenida El Dorado.



1-Humedal de losJuncales

Ubicado en la esquina suroriental del terreno, es el espacio con mayor similitud a otros humedales de la ciudad



2-El Espejo del Agua

Es el espejo de agua de mayor tamaño, se encuentra ubicado en el costado sur de los Juncalera, rodeadode pastizales de kikuyo y sobre la carrera 60, lo bordean una docena de Acacias.



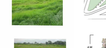
3-Lago El Mapa

Se encuentra ubicado en la esquina noroccidental del lote, es fácilmente apreciable desde el puente peatonal de la estación de Transmilenio Salitre – El Greco.



4-Laguito Rojo

En medio del ferrocarril y el Humedal de los Juncales, existe un lago de color rojo con el parecer Helecho de Agua Su proximidad al ferrocarril y la escasez de vegetación lo hacen muy vulnerable. Es muy probable que en épocas de sequia desaparezca



Estrategias

1 RECUPERAR

Como una de las estrategias principales es la recuperación tanto de la linea ferrea ya existente y las antiguas estaciones para la reactivación y uso para los usuarios en la actualidad



2 CONECTAR

la conexión de la linea ferrea con los modos de transporte existentes por medio de la malla vial actual y la propuesta para generar las nuevas estaciones y el equipamiento principal



3 DESARROLLAR

Planteamiento y lineamientos de estaciones multimodales complementarias para el aprovechamiento del transporte existente y los modos ya existentes

Por otro lado se plantea el desarrollo del equipamiento principal de conector multimodal y una area cultural



CIUDAD CAN

El Centro Administrativo Nacional – CAN es uno de los sectores más emblemáticos de la capital, concentra gran cantidad de edificios, buena parte de las principales instituciones oficiales del gobierno nacional



ZONA DE INTERVENCIÓN

Este espacio fue seleccionado para el equipamiento multimodal debido a la articulación de la malla vial y el espacio público teniendo en cuenta la cercania al parque metropolitano Simón Bolívar, dado a esto se suma la conexion con el aeropuerto Internacional el Dorado por la calle 26, la terminal de transporte y la conexión con la linea férrea donde se encuentra la estación de la sabana de transporte ya existentes con el nuevo a proponer sin dejar a un lado el plan parcial de Ciudad CAN donde una gran pauta para el diseño de integración multimodal debido a los usos del sector y a los modos de transporte existentes

RECORRIDOS TRANSPORTE PUBLICO



VIENTOS



ASOLEACION

VIAS VEHICULARES

ZONAS PEATONALES

PLAZOLETAS Y ZONAS VERDES

Primer Nivel Multimodal-Comercial

1 multimodal de transporte — transmilenio, alimentadores troncales

2 zona comercial — locales comerciales, puestos fijos, espacios dinamicos

Segundo Nivel Servicios

1 multimodal — taquillas, puestos fijos, zona de espera

2 super cade — oficinas, modulos, sala de espera

3 zona de banco — bancos, zonas de espera, securitarios

4 restaurantes — plazoleta de comidas, puestos fijos, mirador al parque

5 oficinas — cubiculos, salones comunales, salas de juntas

6 Gimnasio — baños, zona de clases, Equipo de gimnasio

RECORRIDOS PARA EL TRANSMILENIO

RECORRIDOS PARA EL TREN

CONEXIÓN DEL PROYECTO CIUDAD CAN Y EL PARQUE SIMÓN BOLÍVAR POR MEDIO DEL HUB MULTIMODAL

CICLOVIA PROPUESTA Y EXISTENTE

USOS DEL HUB MULTIMODAL Y CIUDAD CAN

Vivienda

Plazoleta de eventos

Otros Servicios

Hub Multimodal

El hub multimodal es un equipamiento que ofrece varios usos para principalmente a como objetivo de este es ofrecer una conexion de medios de transporte publico como es el transmilenio y el tren respetando asi la via ferrea que se encuentra actualmente en la zona y desarrollando una via de transmilenio en la zona para asi mejorar la movilidad del sector y de la ciudad de Bogotá

Puente Urbano Peatonal

Este puente urbano crea una conexion entre el espacio publico de ciudad can y la propuesta del hub de servicios siendo un puente urbano para peatones teniendo como objetivo principal la conexion entre el hub y el parque Simon Bolivar ¿debajo de este se encuentran las vias del transmilenio y la via ferrea ,este puente tiene una altura de 7.60 m aparte del nivel 0.00

EJES DE DISEÑO

PRIMER NIVEL

	LOCALES COMERCIALES	ZONAS HUMEDAS	PUNTOS FIJOS	RECORRIDOS	TOTAL PRIMER NIVEL
	171 M2	4.308 M2	299 M2	17.718 M2	
BLOQUE 1	732 M2	38 M2	31 M2	832 M2	1.601 M2
BLOQUE 2	1.809 M2	203 M2	139 M2	1.197 M2	4.992 M2

SEGUNDO NIVEL

PUNTOS FIJOS	RECORRIDOS	ZONAS HUMEDAS	TOTAL PRIMER NIVEL
481 M2	1.110 M2	829 M2	1.110 M2

BANCOS	RESTAURANTE	SUPER CADE	MULTIMODAL Y/O Headquarters	OFICINAS	GIMNASIO	LOCALES COMERCIALES
						909 M2

JERARQUIA

USOS NIVEL 1

USOS NIVEL 2

ACCESO

ASOLEACIÓN

VIENTOS

ZONAS PAGAS

ZONAS NO PAGAS

CUBIERTA HABITABLE

SEGUNDO NIVEL

Area: 1.110 M2, Bancos, restaurantes, oficinas, cubiculos, salones comunales, salas de juntas, baños, zona de clases, Equipo de gimnasio

PRIMER NIVEL

Area: 1.601 M2, Locales comerciales, zonas humedas, puntos fijos, recorridos

HUMEDAL DE LOS JUNCALES

RECORRIDOS

SEGUNDO NIVEL

PRIMER NIVEL

HUMEDAL DE LOS JUNCALES

1 El hub multimodal cuenta con cuatro rieles dentro de la estacion en donde los dos centrales son directos y los otros dos tienen parada en las plataformas ,esta plataforma es de 168 m de largo en donde solo para una a la vez en cada plataforma cada 15 min

2 Las plataformas de los extremos miden 196 de largo,en donde su espacio permite el uso de 8 buses de transmilenio al mismo tiempo teniendo un control adecuado y 14 almacenadores en la misma plataforma

3 Las dos plataformas del tren centrales tienen una capacidad de 1.315 personas cada una, teniendo en cuenta que es 1 m2 por persona

Las dos plataformas de transmilenio externas tienen una capacidad de 872 personas cada una ,teniendo en cuenta que es 1 m2 por persona

BIBLIOGRAFIA

mapa referenciados del POT WWW.transmilenio.gov.co
movilidad de Bogotá
Camara de comercio
www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parcialesdenovacionurbana
movilidad bogotá
www.sdp.gov.co/gestion-territorial/normasurbanisticasvigentes/upz/pla
neamientozonal/upz104

UNIVERSIDAD La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura

HUB MULTIMODAL

AREA: PROYECTO DE ARQUITECTURA

PROYECTO TEMATICO DE GRADO

PROFUNDIZACIÓN: NIVEL X