

## Playa Ferroviaria Colegiales

### Lineamientos de movilidad para el desarrollo de un Master Plan

En vías del llamado a concurso por el predio ferroviario de Colegiales, desde el punto de vista de la conectividad, transporte y movilidad, hay diversas cuestiones recomendables a tener en cuenta para el armado del mismo.

Por un lado, en el marco del Plan de eliminación de pasos a nivel en la Capital Federal, se prevé una posible apertura de pasos bajo nivel en la calle Virrey Áviles y Zabala. Esto resulta fundamental para mejorar la conectividad Norte-Sur y aportar mayor permeabilidad a la zona. Asimismo, la apertura de los pasos bajo nivel conlleva el uso de un espacio correspondiente a las trincheras de las rampas de ingreso-egreso y vías colectoras, hacia ambos lados de la calle en cuestión. Dicho espacio es de un ancho mínimo equivalente a la continuación geométrica de las calzadas afectadas al paso y un largo que oscila entre los 30 a 60 mts, según la pendiente de la rampa. Sería deseable a la hora de proyectar sobre el predio, tener en cuenta dichos espacios, para poder garantizar la apertura de los pasos bajo nivel que van a traer una mejora sensible en la conectividad de la zona.

Por otra parte, se aconseja establecer una calle de convivencia, de un ancho de calzada de 5 mts, en continuación a la calle Crámer, como arteria que separe la nueva urbanización del terreno ferroviario. Dicha calle podría ir desde Virrey Áviles hasta la calle Palpa, evitando así pasar por el polígono de Protección Ambiental ubicado sobre la Av. Lacroze. La propuesta de esta nueva apertura, garantiza por un lado que los nuevos ocupantes del barrio propuesto no sobrecarguen la calle preexistente Moldes, evitando congestiones y por consiguiente un desmejoramiento ambiental para vecinos tanto actuales como futuros. Por otro lado, la materialización de la calle de convivencia al lado de las vías, como continuación de la calle Crámer, asegura una buena conectividad sentido Este-Oeste, a la vez que genera un nuevo frente de lote para el predio en cuestión, evitando que el fondo de un lote quede contra el terreno del tren. Se propone una calle de convivencia, en contraposición con una vía vehicular de ancho y tránsito regular, para evitar el estacionamiento desmedido sobre la nueva vialidad y previniendo el paso a grandes velocidades y de gran caudal sobre el mismo.

En cuanto a la apertura de calles perpendiculares a Moldes y la nueva calle de convivencia Crámer, puede quedar a discreción de los proyectos propuestos por concurso en base al diseño del predio deseado, teniendo presente que la permeabilidad del predio y las vialidades siempre resultan más favorables a la situación urbana, la movilidad y a la accesibilidad.

Por último, debe ser un requerimiento incorporar al menos dos conexiones peatonales y un paso para ciclistas a distinto nivel de las vías del ferrocarril, debiendo siempre garantizar en todos los casos, el paso para personas con movilidad reducida según las disposiciones por código.