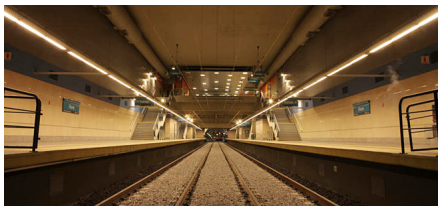
Avanzan la ampliación del subte; los trabajos hidráulicos en los arroyos Vega y Maldonado; la construcción de pasos bajo nivel con más seguridad vial y conexión entre los barrios; y la peatonalización y renovación del Microcentro. Obras hidráulicas en los arroyos Vega y Maldonado; la ampliación de la red de subte e inauguración de nuevas estaciones; Pasos Bajo Nivel con más seguridad vial y conexión entre los barrios; la peatonalización y renovación del Microcentro. Estas son algunas de las acciones que la Ciudad tiene en marcha para mejorar la calidad de vida de cientos de miles de vecinos.

Obras en el subte

En lo que va de la gestión ya se inauguraron siete estaciones: Puán y Carabobo de la Línea A; Corrientes, Parque Patricios y Hospitales de la Línea H; y Echeverría y Juan Manuel de Rosas de la Línea B. Próximamente se inaugurarán dos más en la Línea A: San José de Flores y San Pedrito.

Además, se empezó la obra más importante de los últimos 60 años que sumará 4 km a la red y beneficiará a 65 mil personas.

Se trata de seis nuevas estaciones de la Línea H: Córdoba, Santa Fe, Las Heras y Plaza Francia (hacia el norte) y Sáenz y Pompeya (hacia el sur). Las gente tendrá una estación a menos de 5 cuadras de su casa.



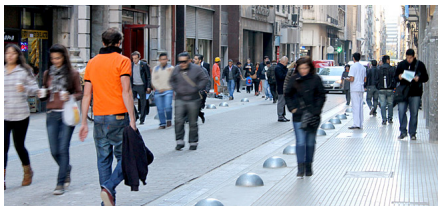
Se adjudicó la primera licitación de la Ciudad para la compra de 120 coches nuevos para la línea H, que contarán con cámaras de seguridad, aire acondicionado y las últimas tecnologías en materia de seguridad y confort.

También, la Ciudad compró otros 36 coches para la Línea B, lanzó una licitación para comprar 105 nuevos coches para la Línea A y, otros 18 para la Línea C.

A esto se suma la construcción de dos cocheras-taller en las líneas A y B, fundamentales para mejorar la operatividad de la red.

Plan Microcentro

El Plan Microcentro solucionará problemas cotidianos como la congestión, la contaminación y el deterioro de la infraestructura que hacen del centro un lugar difícil para transitar. El ordenamiento del tránsito y el transporte incorporará nuevas áreas con prioridad de paso al peatón y redes de ciclovías y concentrará el transporte público en los límites de la zona. Para ello, continúan los trabajos de nivelación de calles que fomentarán la circulación peatonal y disminuirán el tránsito de vehículos.



En tanto, en las principales avenidas se están renovando las veredas, incorporando nuevo mobiliario urbano e iluminación con tecnología LED. En paralelo, el ordenamiento del espacio público supone la eliminación de cartelería fuera de norma, la adecuación de publicidad en comercios, la renovación de puestos de flores y de diarios, la recuperación de las fachadas de los edificios de valor patrimonial, y la reubicación de la venta ambulante.

El Plan Microcentro solucionará problemas cotidianos como la congestión, la contaminación y el deterioro de la infraestructura que hacen del centro un lugar difícil para transitar.

Otro eje del programa es la doble contenerización de la zona, seguida por la inclusión de contenedores soterrados que fomentarán la separación de residuos en origen. En la calle Florida, la emblemática peatonal de Buenos Aires, se están ordenando las redes de servicios públicos a través de la instalación de un ducto central que servirá como canal a utilizar de forma programada por las empresas atenuando la ruptura del solado y favoreciendo la circulación segura de los peatones. Además se están incorporando canteros con tachos de basura diferenciados y nueva iluminación sustentable.

Estas son las arterias finalizadas a la fecha:

- Pasaje Rojas (entre San Martin y Reconquista): finalizada (con luminarias colocadas)
- Marcelo T. Alvear (entre C. Pellegrini y Alem): finalizada (con luminarias colocadas)
- San Martín: Entre Rivadavia y Corrientes.
- 25 de Mayo (entre Rivadavia y Tucumán): finalizada (con luminarias colocadas)

Próximas a finalizar:

- Reconquista (entre Rojas y Alem)
- San Martín entre Corrientes y Viamonte
- B. Mitre (entre Diagonal Norte y Alem)
- Sarmiento entre Diagonal Norte y San Martín; entre San Martín y Alem.

Pasos bajo nivel

Con la inauguración de los dos pasos bajo nivel de las calles Ceretti y Pacheco en Villa Urquiza ya son 16 los construidos en Buenos Aires desde la asunción del jefe de Gobierno, Mauricio Macri y hay cinco más en proceso de construcción.

Cada nuevo paso bajo nivel renueva el espacio público barrial, conecta ambos lados de las vías, agrega iluminación y más seguridad al eliminar los pasos peatonales.

Estas obras permiten el tránsito de autos y ambulancias y evitan la circulación de vehículos de gran porte.

Un automovilista puede llegar a tardar 30 minutos en cruzar un paso a nivel con la barrera baja. En cambio, los pasos bajo nivel son obras de ingeniería vial que permiten una fuerte aceleración del flujo vehicular: según la Subsecretaría de Transporte en los de dos carriles llegan a circular unos 14 mil autos diarios, que antes lo hacían estancadamente por el obstáculo de las barreras ferroviarias.

En tanto, el pasado 3 de agosto se realizó el montaje del nuevo puente ferroviario del Paso Bajo Nivel que se está construyendo en Zamudio y las vías del Ferrocarril Mitre – Ramal José León Suárez, en Villa Pueyrredón. Los trabajos efectuados por Autopistas Urbanas S. A.(AUSA) consistieron en montar dos losas de 9,70 metros de largo por 4,30 metros de ancho, con un peso de 57 toneladas de peso cada. Esta estructura es necesaria para soportar el peso del tren y permitirá comenzar con la excavación del túnel. El paso bajo nivel de la calle Zamudio vinculará Griveo y José L. Cabezón con único sentido de circulación al Norte.

Arroyo Vega

En marzo de 2013 la Ciudad comenzó construir las obras en el Arroyo Vega con el fin de aumentar la capacidad de escurrimiento y evitar inundaciones en la zona gracias a la mayor capacidad de captación del emisario principal del afluente. La obra beneficiará a más de 315 mil vecinos ya que la cuenca abarca los barrios de Belgrano, Colegiales, Villa Urquiza, Villa Pueyrredón, Parque Chas, Chacarita, Agronomía y Villa Devoto.

Hoy se han construido 280 metros, desde Plaza Salvador hasta Figueroa Alcorta. Se culminó ya la primera etapa, que pasa por los terrenos del Club Obras Sanitarias y que permitirá aumentar la capacidad de escurrimiento en un 40%.

Se incorporarán en la zona sumideros adicionales y 10 kilómetros de nuevos ramales para aumentar la capacidad de los conductos secundarios.

Ahora se están llevando a cabo los trabajos de la segunda etapa que ya pasó por terrenos del Club Hípico en donde se hicieron 120 metros de conducto y continuará bajo la Avenida Lugones, único tramo que se hace por túnel, para evitar trabajar a cielo abierto.

Como en el caso del Maldonado, se utilizan máquinas tuneladoras tipo TBM – EPB. Se usa la técnica de trabajo de moldes metálicos, que en tres segmentos de tres metros de largo cada uno totalizan una estructura de 9 metros en la que se va trabajando específicamente. Cada 9 metros de conducto se corre la estructura y se avanza con el hormigonado. El conducto que se está construyendo tiene 4,50 x 3,15 metros de capacidad.

Arroyo Maldonado

Concluyó la construcción de los conductos pluviales de los frentes Bermúdez, Cervantes, Campana y Libertador, con sus correspondientes sumideros, nexos y bocas de registro.

El objetivo de los trabajos fue reforzar la red de desagüe pluvial existente, aumentar la

capacidad de captación y conducción del sistema y mejorar el escurrimiento de las aguas superficiales. De esta forma se atenúa el caudal de ingreso de las aguas de lluvia a la Ciudad.

Estas obras se enmarcan dentro del Programa de Gestión de Riesgo Hídrico desarrollado para la Ciudad de Buenos Aires que prevé una serie de medidas estructurales entre las que se encuentran la ejecución de 46 kilómetros de ramales secundarios para el Arroyo Maldonado. El objetivo es beneficiar de forma directa a más de 200.000 vecinos de los barrios de Palermo, Liniers, Floresta y Villa Luro.

Los ramales Bermúdez, Cervantes, Campana y Libertador forman parte del Grupo A de estos ramales secundarios, que totaliza 7.400 metros. Los nuevos conductos se suman a los frentes ya finalizados, que son: Gurruchaga, Bonpland, Niceto Vega/Alvarez Thomas, Cabrera, Fitz Roy, Nicaragua y Juan Agustín García.

El trabajo realizado en el Arroyo Maldonado es la mayor obra de ingeniería de la red hidráulica gracias a la construcción de dos grandes túneles aliviadores en la cuenca con la finalidad de aumentar su capacidad de captación. El Primer Túnel Aliviador del arroyo Maldonado funciona desde el 30 de junio de 2011. El Segundo Túnel fue finalizado en diciembre y comenzó a funcionar en agosto de 2012.

Fuente: GCBA