

Nuevo Proyecto de Autopista Central

CÓMO DESHACER EL NUDO QUILICURA

SE TRATA DE UNA OBRA QUE BUSCA DAR SOLUCIÓN A UN PUNTO CRÍTICO EN LA ZONA NORTE DE SANTIAGO, ENTRE LAS RUTAS VESPUCIO NORTE Y AUTOPISTA CENTRAL. CONTEMPLA MEJORAS INTEGRALES PARA AUTOMOVILISTAS Y EL TRANSPORTE PÚBLICO, ADEMÁS DE LA CREACIÓN DE ÁREAS VERDES PARA LOS VECINOS DEL LUGAR.

Por Victoria Hernández_Fotos Gentileza Autopista Central



Uno de los puntos críticos para la conectividad del Gran Santiago es el nudo Quilicura, en el sector norte de la capital. Allí, la alta congestión ha dejado en evidencia una infraestructura vial que no es capaz de absorber la actual demanda del parque automotriz, por lo que resolver sus debilidades de diseño y ampliar su capacidad es uno de los desafíos más urgentes del sistema de autopistas urbanas.

Sobre el nudo Quilicura convergen 4 vías expresas: la Autopista Central o Ruta 5 Sur, el eje General Velásquez de Autopista Central, Vespucio Norte Express y la Autopista Los Libertadores. De esta manera, el tiempo promedio que emplea un automovilista para desplazarse por esta zona en hora punta, oscila entre 45 y 60 minutos, el que puede hasta triplicarse en caso de accidentes o vehículos detenidos, eventos que son frecuentes debido a la saturación que presenta el sector.

Este diagnóstico motivó a Autopista Central a realizar un proyecto que busca solucionar la congestión. En términos esenciales, éste contempla la creación de conexiones directas entre las vías expresas, a través de viaductos. Por ejemplo, si actualmente un vehículo que viene desde el oriente por Vespucio Norte quiere acceder a Autopista Central hacia el sur, debe tomar la caleterera y desplazarse por la oreja del trébol. Con el nuevo diseño, los usuarios de vías expresas no tendrán que transitar por caleteras y habrá lazos directos. Asimismo, la iniciativa considera conexiones a nivel de las vías secundarias, dándoles continuidad.

Christian Barrientos, gerente general de Autopista Central, comenta que durante la primera quincena de agosto, se entrega la ingeniería de detalle de todo lo que está en su área de concesión al Ministerio de Obras Públicas (MOP) y el primer Informe del Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Además,

se hará el diseño conceptual de todas las otras soluciones para que las obras funcionen como un todo armónico: vialidad para el Transantiago, diseño de caleteras e incluso algunos nudos en otras áreas de concesión.

Luego, añade, viene un periodo que podría alcanzar los 6 meses para que el proyecto sea aprobado. Una vez que esto se realice, con ingeniería definitiva (está contratada por el MOP en el convenio complementario del puente Maipo) y la Resolución de Calificación Ambiental, la iniciativa quedará en condiciones de ser licitada. "Si todo marcha bien en los tiempos, debiera estar aprobada dentro del primer semestre de 2016, con lo cual se podría estar licitando dentro del segundo semestre del próximo año", señala Barrientos.

EL DIAGNÓSTICO

Cuando se licitaron las autopistas urbanas, la cantidad de vehículos era muy distinta a la existente hoy en el país. En 2004



El proyecto contempla conexiones directas de dos pistas, entre las distintas carreteras.



en Chile había 2,2 millones, cifra que habría llegado a 4,5 millones hacia fines de 2014. “Cuando había un millón de vehículos en Santiago, esto funcionaba razonablemente bien. Sin embargo, ahora que hay el doble de autos, el diseño ya no funciona”, explica Christian Barrientos.

Los proyectos viales tenían diseños adecuados para la realidad de ese momento y para un periodo de no más de 5 años. “Con el tiempo, se han empezado a hacer evidentes los puntos donde el nivel de servicio, definido como la capacidad de desplazarse en forma fluida, empieza a ser no aceptable. Y el más crítico hoy es el nudo Quilicura”, dice el ejecutivo de Autopista Central. Los serios problemas sobre el nudo se contagian también hacia las vías expresas. La congestión en hora punta en Ruta 5 se prolonga, en promedio, por 3 kilómetros, y un escenario similar experimentan los ejes General Velásquez y Vespucio Norte.

El efecto agregado es que la velocidad de desplazamiento promedio en la zona no supera los 20 km/h, cuando el estándar óptimo de operación de las autopistas es de 70 km/h. La congestión también afecta la calidad de vida de miles de vecinos de las comunas del norte de Santiago (Huechuraba, Quilicura, Lampa). Más de 20 recorridos del Transantiago emplean el nudo Quilicura, y ven alterados sus tiempos de viaje.

LA SOLUCIÓN Y SUS BENEFICIOS

El proyecto contempla conexiones directas entre carreteras. Ello implica que si un usuario viene desde el oriente por Vespucio Norte y quiere conectar con Autopista Central hacia el sur, va a existir un ramal expreso

Abajo, Christian Barrientos, gerente general de Autopista Central.



LOS COSTOS

Autopista Central estima que la realización del proyecto sumará alrededor de 8 millones de UF, correspondientes tanto al nudo como a otras obras dentro de su área de concesión. El total de la iniciativa, sin embargo, alcanzaría UF 14 millones, considerando que para que todo funcione adecuadamente hay que hacer mejoras en otras concesiones y una serie de obras de vialidad para el Transantiago. Christian Barrientos señala que la obra completa se podría terminar en 3 años. En un año y medio sería posible concluir las dos conexiones más urgentes: desde Vespucio Norte oriente hacia Autopista Central sur, y desde Vespucio Norte poniente hacia Autopista Central norte. “La idea es construir en una sola fase estos dos lazos, y con eso inmediatamente el problema se descomprime. Al poder conectar, hay menos gente que necesita meterse al trébol y se va mejorando el servicio paulatinamente”, dice el ejecutivo.

EL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO PARTICULAR

va a ver una mejora sustancial en los tiempos de desplazamiento, ya que pasar por el nudo debiera tomar sólo dos minutos.

que lo va a conectar directo, sin mezclarse con el tráfico local. Estas conexiones serán en 2 pistas y algunas se construirán hasta con un ancho de 3 pistas, de manera que el diseño soporte por lo menos 10 años.

Un segundo aspecto es la vialidad local, que se resuelve con una especie de rotonda virtual donde las caletas van a quedar conectadas, permitiendo entonces el desplazamiento con diferentes combinaciones. Además, las caletas van a incorporar un diseño para que el Transantiago también pueda desplazarse por ellas.

Un tercer elemento es que este nuevo nudo deja espacio para el desarrollo del transporte público. “Lo hemos hecho con una mirada de 360°, integral. No es sólo una solución para el automovilista o para el usuario que tiene tag, sino también para aquellos que no quieren pagar tag, y también para Transantiago y Metro”. En la zona está proyectada una estación intermodal y

una línea de Metro que pasará por debajo del nudo, prolongándose hacia la comuna de Quilicura. “Originalmente, habíamos planteado que algunos de los ramales se construyeran en túnel, pero dado que va a pasar el Metro por acá, se va a construir todo en viaducto”, detalla Barrientos.

Diversos son los beneficios del proyecto. El conductor de vehículo particular apreciará una mejora sustancial en los tiempos de desplazamiento, ya que pasar por el nudo debiera tomar sólo dos minutos. A su vez, se segrega la vialidad para transporte público de la que requiere el usuario de vía expresa. De esta manera, Transantiago va a disponer de una red de combinaciones (con las que hoy no cuenta) para transitar por el nudo, usando la caleta.

Por otra parte, los usuarios del sector norte de Santiago, van a tener continuidad de tráfico por las vías secundarias. “Aquellos que, por ejemplo, vengán por las caletas

del lado de la concesión de Autopista Aconcagua, van a poder tener continuidad, que hoy no poseen, hacia la Autopista Central, sin tener que pasar por un pórtico de peaje”, destaca el gerente de Autopista Central.

Las comunidades locales también resultarán favorecidas, porque el proyecto contempla una mejora sustancial de áreas verdes. La propuesta considera desarrollar en una faja fiscal cercana, un parque de alto estándar, con juegos de agua, canchas deportivas, césped y especies arbóreas. Autopista Central incluso planea entregar un plan maestro de desarrollo integral de áreas verdes más allá del área de concesión.

Finalmente, Barrientos destaca la buena recepción que ha tenido la propuesta por parte del MOP: “El ministerio ha sido impulsor de que este proyecto avance en los plazos y ha sido receptivo en las innovaciones, tanto en soluciones de vialidad como en integración con la comunidad”.