



963

ORD. N°: _____/

ANT.: Solicitud N°19.573 de 11 de julio de 2012

MAT.: Respuesta a su Solicitud N°19.573 de 11 de julio de 2012.

INC: Minuta de Respuesta.

SANTIAGO, 02 AGO 2012

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS
A : SEÑOR ÁLVARO VIVANCO VON BORIES

Con fecha 11 de julio de 2012, se ha recibido la Petición de Acceso a la Información N° 19.573, en que solicita lo siguiente: *"el acuerdo alcanzado recientemente entre el Ministerio de Obras Públicas y Autopista Aconcagua al respecto, en especial el trazado que se dará (ubicación de nuevas pistas y bermas, así como su longitud). Deseamos conocer cómo afectará a las zonas de escalada en roca que hay en el sector, que son muy frecuentadas por nuestros montañistas"*.

Es importante señalar que se adjunta Minuta de Respuesta que atiende de manera completa su solicitud, además de dar estricto cumplimiento a la Ley N°20.285 sobre Acceso a la Información Pública.

Informo a usted que de acuerdo a lo establecido en el artículo 24 de la Ley 20.285, Usted puede interponer Amparo a su derecho de acceso a la información ante el Consejo para la Transparencia, en el plazo de 15 días hábiles contado desde la notificación del presente oficio.


Saluda atentamente,


CJV/PPH/noh

Distribución:

- Destinatario.
- Encargada Transparencia DGOP.
- Encargada SIAC - CCOP.

Proceso N° 5973228


Fernando Prat Ponce
Ingeniero Comercial
Director General de Obras Públicas

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS





COORDINACIÓN DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS
División de Explotación de Obras Concesionadas

Obra Pública Fiscal “Contrato de Concesión Internacional Ruta 5 Norte, Tramo Santiago – Los Vilos”

MINUTA TÉCNICA

MAT.: PROYECTO “MEJORAMIENTO CUESTA LAS CHILCAS”

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

1.1 Antecedentes

Este proyecto corresponde a una obra pública que permitirá la recuperación y cambio de estándar de la Cuesta Las Chilcas en el contrato de Concesión Ruta 5 Norte, Tramo Santiago – Los Vilos y comprende la construcción de un viaducto paralelo a la actual ruta concesionada. El proyecto en si contempla todas las actividades propias de una obra de esta envergadura y con principal atención a las zonas afectadas en ambas riberas, ya sea por las actividades específicas en la construcción de la obra o como parte de las actividades de mejoramiento geométrico de la ruta en los sectores aledaños (inicio y término).



Figura 1: Localización del proyecto.

1.2 Objetivo y Justificación

La complejidad geográfica del sector en que se emplaza la Cuesta Las Chilcas conlleva actualmente a una importante reducción en el nivel de servicio de este tramo, lo que hace necesario realizar una obra de ingeniería tendiente a proveer una solución integral del sector, de manera de otorgar a este tramo un estándar más cercano al resto de la Concesión Santiago – Los Vilos.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS DE INGENIERÍA

El trazado proyectado se desarrolla, aproximadamente, entre el Dm 74.200 y el Dm 79.000 con un desarrollo aproximado de 4,7 Km. y una geometría en planta similar a la existente actualmente en la cuesta.

La sección tipo consiste en dos calzadas unidireccionales segregadas por una defensa en la mediana, la inclusión de bermas laterales, y la implementación de una pista auxiliar para el tránsito lento de los vehículos pesados en la calzada de subida.

Las calzadas son de dos pistas de 3,5 m de ancho cada una. La pista auxiliar para el tránsito lento en la calzada de subida también presenta 3,5 m de ancho, y se desarrolla, aproximadamente, entre el Dm 75.200 y el Dm 78.400, con una longitud aproximada de 3,2 km.

La mediana presenta 2,6 m de ancho, distancia que permite la ubicación de una barrera de hormigón en el centro. Además se consideran bermas internas de 1,0 m de ancho en cada calzada. En zona de viaducto el espacio correspondiente a la mediana, es de ancho variable 2,6 a 5,3 m, como máximo.

Las bermas laterales presentan 2,5 m de ancho en los sectores de dos pistas. De acuerdo a las recomendaciones del Manual de Carreteras, el ancho de la berma lateral se ha reducido a 1,5 m de ancho en los sectores en que se dispone de pista lenta y pista de cambio de velocidad.

El proyecto considera la pavimentación completa de la cuesta, para lo cual se ha diseñado una rasante que no supera el 7%, y se ha mejorado también los radios en planta utilizando como mínimo radios de 350 m.

La geometría proyectada permite una velocidad de proyecto de 80 km/h de acuerdo con el Volumen 3 del Manual de Carreteras.



Figura 2: Esquema de diseño geométrico del proyecto.

3. OTROS ASPECTOS CONSIDERADOS EN EL PROYECTO

De acuerdo a lo observado en el sector de la Cuesta Las Chilcas, existen zonas de interés para la actividad de carácter deportiva y recreativa. Una de las actividades más relevantes es la práctica de escalada deportiva en roca.

Dicha actividad se verá alterada en la etapa de construcción y en la etapa de operación. Durante la construcción, se producirá una alteración momentánea, en cuanto a accesibilidad, debido a los movimientos de tierra y de faenas de obra propiamente tal. Durante la operación, no se tendrá acceso a la zona que actualmente se utiliza como estacionamiento para dicha actividad, producto del cambio de rasante.

Por lo anterior, el proyecto de Mejoramiento de la Cuesta Las Chilcas considera una serie de medidas de reparación, mitigación o compensación, tanto para la etapa de construcción como de operación, en particular para la actividad de escalada:

- En la etapa de construcción, durante los 24 meses que corresponden al período de las obras, el acceso a las zonas de escalada se realizará bajo el Puente Los Loros, a través de una obra de arte ubicada bajo dicha estructura y teniendo en cuenta las medidas de seguridad que corresponda.
- Para la etapa de operación, como medida de mitigación, se proyecta, considerando todos los criterios de seguridad, la construcción de un área de estacionamiento en el sector norponiente de la Cuesta Las Chilcas, aproximadamente en el Dm 78.200. Éste espacio contará con capacidad para que se estacionen 20 vehículos, un sendero que permita acceder a los deportistas al sector de escalada en roca, y dos pistas de cambio de velocidad, una de frenado y otra de aceleración, adecuadas a la velocidad de la ruta principal que es de 80 km/h.

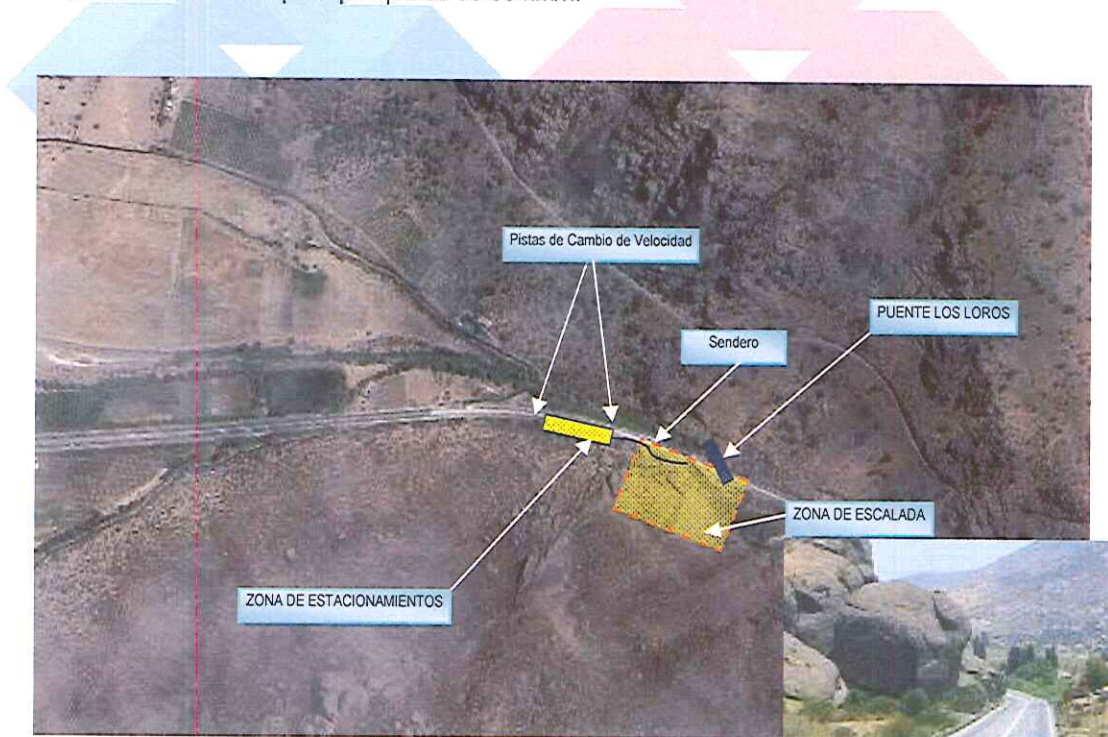
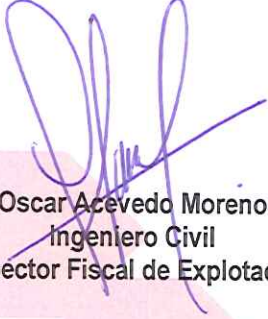


Figura 3: Zona de escalada y medidas de mitigación en Cuesta Las Chilcas.

Por consiguiente, los mejoramientos planteados en el sector de Cuesta Las Chilcas implicarán elevar significativamente el estándar de la ruta donde se desarrollan las actividades recreativas, reduciendo los riesgos de accidentes e incorporando medidas que benefician en forma directa la práctica de escalada deportiva en roca en el lugar.



Oscar Acevedo Moreno
Ingeniero Civil
Inspector Fiscal de Explotación

