

MINUTA DE COMENTARIOS Y OBSERVACIONES REUNIÓN TÉCNICA - "PROYECTO DE MEJORAMIENTO RUTA 5 NORTE (TRAMO URBANO)"

Con fecha 25 de abril de 2024, asisten a la reunión técnica: Inspector Fiscal – MOP, Ruta 5 Norte, Sr. Jaime Yáñez; consejero regional Sr. Wladimir Pleticosic y Sr. Lombardo Toledo; profesionales asesoría de inspección fiscal Ruta 5 Norte; representantes empresa concesionaria SACYR; profesionales de la municipalidad de La Serena y municipalidad de Coquimbo; División de Planificación y Desarrollo Regional y División de Infraestructura y Transportes del Gobierno Regional; y asesoría técnica del Consejo Regional.

La comisión de Ordenamiento Territorial, Planificación e infraestructura del Consejo Regional ha convocado esta reunión técnica con el propósito de analizar en profundidad el proyecto de mejoramiento Ruta 5 Norte, tramo urbano de 16 kilómetros (Panul – pasarela Líder), obras tempranas complementarias a la alternativa en circunvalación, presentación que forma parte de un compromiso del SEREMI MOP, Javier Sandoval y el inspector fiscal, Sr. Jaime Yáñez, en reunión del 20 de marzo de 2024 (análisis de proyecto circunvalación), instancia que pretende mantener informado al gobierno regional y a los municipios de La Serena y Coquimbo, abordando detalles de esta importante iniciativa.

1.- ANTECEDENTES GENERALES

1.1.- Durante el desarrollo del "Estudio de Alternativas Ruta 5 Tramo Urbano Coquimbo – La Serena", mandatado por el MOP a la Sociedad Concesionaria, se ha concluido que, incluso si se llega a materializar la alternativa en circunvalación, existe la necesidad de recuperar la actual Ruta 5 a su paso por la conurbación para que funcione como vía urbana integradora. Para ello se propone ejecutar a la brevedad posible algunas obras de mejora de su estándar, que atiendan a lo que demandan los usuarios de la conurbación.

1.2.- Dentro de las principales obras a realizar en el tramo urbanos se consideran: repavimentación de la calzada (vía expresa actual); renovación de la señalización y seguridad vial expresa actual;

continuidad de la calle local oriente; pistas de transporte público exclusivas; extensión de la calle Libertad; reorganización del nudo vial Ruta 5 Av. Francisco de Aguirre; nueva pasarela del colegio Adventista; acceso vial al puerto de Coquimbo; nuevos puentes El Culebrón; nuevo puente de ferrocarriles de La Garza; nuevo paso superior de Peñuelas Sur; nuevo paso superior de Los Perales; proyecto de expropiaciones.

1.3.- En general estas obras no implican ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). Eventualmente los puentes sobre el estero Culebrón en Coquimbo deberían hacerlo.

2.- COMENTARIOS INICIALES DE LA REUNIÓN TÉCNICA

(Todos los comentarios se realizan sobre base de la exposición del inspector fiscal y la asesoría de inspección fiscal de la Ruta 5 Norte).

2.1.- Consejeros Regionales comentan la importancia de este espacio de trabajo toda vez que estas materias deben ser vistas de manera integral bajo la lógica del Área Metropolitana de La Serena – Coquimbo.

2.2.-. Inspector Fiscal señala que se realizó una reunión para analizar el proyecto de circunvalación de la Ruta 5, y recibimos conforme las observaciones a través de oficios, emitidos por el Consejo Regional y la municipalidad de Coquimbo y La Serena. Están trabajando para obtener las respuestas a esos comentarios y sacar adelante el proyecto.

De forma paralela se llevaron a cabo reuniones en ambas municipalidades, y se han proyectado participaciones ciudadanas tempranas en el mes de mayo de 2024, de manera previa al estudio de impacto ambiental (proyecto de circunvalación).

Se informa que la concesionaria ya comenzó a realizar obras de la Ruta 5, en el mes de octubre de 2023, tramo de la comuna de Los Vilos. Para el mes de septiembre de 2024 se esperan para Coquimbo. Estas obras implican cambios en las defensas camineras y señales. Además, se ejecutará la reposición del puente Huentelauquen (Canela), Limarí (2 puentes), puente Quebrada seca, El Almendro, y más adelante puente Camarones; y las obras de nuevos pavimentos en toda la ruta, en septiembre de este año.

Para el tramo urbano de la conurbación se espera partir con obras durante el 2º semestre de 2024.

3.- OBSERVACIONES AL PROYECTO DE MEJORAMIENTO RUTA 5 ACTUAL

3.1.- COMENTARIOS GENERALES

- i. Inspector fiscal informa que se espera comenzar la intervención en Ruta 5 con obras de repavimentación de la vía expresa actual (desde panul a pasarela), en ambas calzadas, además de bermas y pistas de cambio de velocidad. También incluye defensas camineras (hormigón).
- ii. Se aclara que no existen cambios en el paisajismo de las áreas centrales de la ruta, lo mismo ocurrirá con las palmeras en Coquimbo, se mantienen tal cual están hoy.
- iii. Se informa que las actuales canalizaciones a lo largo de la ruta deberán ser entubadas y la faja utilizarla en caleteras, veredas y ciclovía.
- iv. Municipios señalan que es importante definir si las caleteras y ciclovías serán unidireccionales o bidireccionales, toda vez que en el diseño inicial esto debe quedar claro, a modo de aplicar las medidas de gestión de tránsito de acuerdo con los estándares de seguridad vial y construcción de ciclovías. En principio el diseño del proyecto está considerando vías unidireccionales (sur norte/norte sur).
- v. Se insiste en que la caletera debe contemplar bidireccionalidad sobre todo considerando los flujos que se desarrollan en los enlaces.
- vi. Representantes municipales plantean recomendación de SECTRA (revisar decreto de diseño), respecto a construcción de ciclovía, la cual debe ir por el costado izquierdo de la calzada, cuando exista pista exclusiva de transporte público a modo de posibilitar una mejor convivencia y seguridad vial entre vehículos, peatones y ciclistas. También se solicita incluir elementos segregadores de la ciclovía para mayor resguardo de los ciclistas (similar a la utilizada en la Av. Costanera), lo cual es acogido por el inspector fiscal.
- vii. Inicialmente el proyecto no contempla bahías para paraderos de transporte público.
- viii. Respecto al tránsito entre autopista y caletera, no va a existir la posibilidad de que el automovilista se cambie de la ruta a la caletera, va a existir una segregación, excepto en los enlaces.

- ix. En relación a los plazos del diseño del proyecto: desde la asesoría de inspección fiscal señalan que el mejoramiento de la actual Ruta 5 involucra obras distintas, pero el diseño de ingeniería debe estar listo a fines de 2024. Primero se avanza con aquellas obras que no tienen incidencia medioambiental o de expropiaciones. Se espera que las primeras obras comiencen con la repavimentación de la Ruta 5.
- x. Respecto al margen de plazos para observar las obras que se proyectan, la inspección fiscal solicita se presenten lo antes posible, a modo de que el mes 1 de inicio de obras se pueda iniciar en 2024.
- xi. Inspector fiscal informa que ya se está trabajando en consultas de pertinencia para aquellas obras que poseen incidencia medioambiental, donde se espera obtener la RCA en este listado de obras específicas y no por todo el proyecto de mejoramiento de la Ruta 5 (si esto 2º ocurre, los plazos se ampliarían).
- xii. Es importante para el Consejo Regional avanzar en los plazos para concretar estas obras, lo que implica también dar a conocer a la comunidad información efectiva y clara, toda vez de la gran repercusión que tendrá en la Conurbación esta intervención.
- xiii. Se solicita a la inspección fiscal enviar de manera formal el documento técnico del proyecto de mejoramiento de la actual Ruta 5, con el propósito de realizar las observaciones por parte de los servicios públicos. En este sentido el inspector fiscal señala que aún se requieren trámites administrativos (resolución y decreto supremo) para contar de manera oficial con este documento, el cual fue presentado en la presente reunión. La idea es ponernos de acuerdo con las obras más relevantes y definir una hoja de ruta compartida para comenzar a intervenir en la Ruta 5.
- xiv. Respecto a la validez de esta instancia de trabajo (convocada por el CORE), el inspector fiscal indica que es de carácter formal, que las observaciones e indicaciones que se conversan son recibidas y respondidas por el equipo. Por lo tanto, esta es la instancia creada para dialogar y llegar a acuerdos acerca

del proyecto de la Circunvalación y el mejoramiento de la Ruta 5 actual.

- xv. En relación con la participación ciudadana temprana en el mes de mayo, se solicita al SEREMI MOP e inspector fiscal informar con tiempo a esta mesa de trabajo las fechas para participar y apoyar su difusión.

3.2.- COMUNA DE LA SERENA

a.- Sector Av. Francisco de Aguirre/pasarela Líder: De acuerdo con el proyecto, el sector Av. Francisco de Aguirre/pasarela Líder, no contempla una nueva pasarela (se mantiene actual); se incluye mediana para todo el tramo; no permite virajes; la caletera y la ciclovía llega hasta Av. Fco. de Aguirre y por lo tanto el último paradero de buses es hasta esa avenida.

Municipalidad de La Serena solicita revisar los flujos y movimientos en el sector de pasarela Líder, el cual actualmente posee un paradero, permite virajes, entonces, ¿cómo la concesionaria se hace cargo de esta situación en el diseño, considerando que el transporte público utilizará esta vía expresa?. Desde la inspección fiscal señala que la SEREMI de Transportes y la dirección de tránsito deberá evaluar medidas para este sector, pero ese paradero (pasarela líder), no se encuentra bajo tuición del MOP.

Municipalidad de La Serena insiste en la parada de locomoción de transporte público existente en la vereda oriente de Ruta 5, sector que enfrenta a la Ex estación de trenes y donde se emplaza la pasarela peatonal, es parte del área de concesionada, por lo que deben plantear solución a esta situación. Una solución que se plantea va por establecer una bahía en ese sector para permitir la operación de los buses de manera segura.

Respecto a la vereda que existe a lo largo del deslinde del parque japones, municipalidad y Gore solicitan mantenerla y segregarla (para seguridad del peatón), y entendiendo que se debe mantener el mismo ancho de la calzada, extender la mediana con vallas de hormigón en reemplazo del bandejón central.

Se aclara que la concesionaria Rutas de El Algarrobo comienza en barreras de hormigón después de la pasarela líder.

b.- Sector Av. Francisco de Aguirre hasta Huanhualí: incluyendo calle Libertad, contempla expropiar estación Copec y casa que se emplaza en el lugar (que es un bien nacional de uso público). La rotonda no considera semaforización, en cruce Libertad con Huanhualí si lo incluye.

Se plantea en el diseño una pista nueva para el transporte público (segregada) en la calzada poniente de la Ruta 5, saliendo de la Av. Fco. de Aguirre, no así ciclo vía.

Municipio solicita tomar medidas de diseño para que el tramo de Av. Fco de Aguirre y Huanhualí, tenga considerado los flujos peatonales y de ciclistas, en términos de la seguridad vial, dado el alto movimiento que se produce en el lugar, por el sector de terminal de buses, centro comercial, universidades. Además, se solicita mejorar la geometría de las vías del sector, se recomiendan líneas rectas.

Se plantea por parte del municipio que, resulta preocupante el cruce semaforizado de alta complejidad, que se plantearía en el encuentro de 2 vías internacionales como Ruta 5 norte y Ruta 41 (Amunátegui).

Respecto al sector "isla" (servicentro copec), se recomienda que su uso sea para la Ruta 5, lo cual permitiría que el área verde adyacente al oriente (espacio público) tenga una mayor superficie y por ende más armonía con el entorno.

c.- Sector Ruta 5 de paso sobre nivel Av. Los Perales: se extiende desde Av. 4 esquinas, considera las conexiones para los proyectos MINVU y de vía local.

Respecto a la pasarela del colegio adventista, esta mejorará su emplazamiento con modificaciones para su mejor uso.

Retorno en el mismo sector probablemente no se mantendrá.

d.- Vías de evacuación: Se espera que exista reconocimiento de todas las vías de evacuación de la conurbación en el proyecto.

El inspector fiscal informa que ha solicitado reunión a SENAPRED para que definan en conjunto cuál es la solución óptima para las vías de evacuación por tsunami.

Se solicita que el Consejo Regional pueda colaborar en desarrollar la reunión con Senapred, Minvu, municipalidades, armada de Chile y Transportes.

La Serena: vía de evacuación se proyecta con vías locales de 20 mts Las higueras, Los Nísperos, Florencio Sánchez, Los Perales, Los Membrillos. Los cuellos deben quedar definidos en este proyecto de acuerdo con el PRC de La Serena.

3.3.- COMUNA DE COQUIMBO

a.- Sector Ruta 5/Los Pescadores/Gerónimo Méndez: Ruta 5 en Coquimbo se interviene el bandejon central (sector Av. Los Pescadores) para pasar las dos calzadas por una solo estructura (como en Ruta 5 con Av. 4 esquinas).

Municipalidad informa que existe el proyecto de conectividad de oriente poniente de Coquimbo, la cual implica la conectividad del sector de tierras blancas con la Av. Costanera, que considera las extensiones de las calles Gerónimo Méndez y Av. Amanecer. La municipalidad próximamente ejecutara el tramo de Av. El Amanecer, entre la caletera de Ruta 5 y JJ. Pérez (hacia el oriente) con 3 pistas.

Se solicita que para el enlace de Av. Amanecer con Ruta 5, antes de la pista de entrada a la expresa, debiese existir una pista de salida, a modo de que pueda haber una alternativa de ingreso al sector residencial de Peñuelas y con esto el enlace proyectado se utilice de mejor manera.

El proyecto Ruta 5 debe considerar nuevo enlace de Gerónimo Méndez, el cual no se encuentra incluido en el diseño preliminar.

Se solicita corregir en el diseño en sector enlace Av. Amanecer para el viraje de camiones.

b.- En sector Ruta 5 desde La Cantera: el diseño contempla 8 pistas hasta Santa Ester, 2 puentes sobre el estero El Culebrón, ensanche del puente del ferrocarril, dando continuidad a la calle local y vías expresas e incorporando dos calles locales que hoy no existen. Con esto se evita el atochamiento de caletera poniente (Petrobras) para salir hacia ruta 5. Se contemplan expropiaciones entre La Garza y Santa Ester.

Municipalidad solicita el mejoramiento de cruce bajo paso nivel La Cantera, toda vez que los camiones no poseen el espacio suficiente para virar.

Existe preocupación en el municipio de Coquimbo con el nuevo proyecto ya que produce una situación de falta de conectividad para los flujos que vienen desde Av. Suecia hacia Coquimbo (viraje izquierdo) y los que quieren viraje desde Ruta 5 a Av. Suecia. Junto a lo anterior el cruce de Santa Ester no reconoce los flujos de salida desde Coquimbo (puerto y terminales), eliminando este cruce con Ruta 5. Esto es, se mejora acceso al puerto desde el norte, pero no tenemos solución para la salida del puerto, lo cual repercute en que buses y camiones se vayan por Av. Costanera para empalmar con Av. La Cantera generando mayor congestión. Entonces se debe resolver la congestión de tránsito en Santa Ester a modo de contar con una mejor salida a Ruta 5.

Desde la asesoría de inspección fiscal se indica que este es un diseño general y una vez que se trabaje en detalle con la normativa a la vista, se puede volver a revisar este punto de conflicto.

c.- Tramo Los Jardines/Los Copihues: Respecto a la caletera sur oriente en Coquimbo el diseño plantea llegar (o iniciar) desde quebrada de Las Flores, pero la municipalidad de Coquimbo solicita comience su construcción desde Av. Las Flores, con el fin de que se capten los flujos desde La Herradura oriente.

En el sector de Los Jardines y calle del Horno (La Herradura) no se encuentran contempladas mejoras en este proyecto, sin embargo, la municipalidad de Coquimbo solicita cajones para colaborar en el ingreso y salida de estos sectores, y ellos posteriormente hacerse cargo de las conectividades.

La municipalidad de Coquimbo solicita trabajar en conjunto con la concesionaria en el diseño de La Av. Los Clarines, importante punto de acceso al sector de Sindempart, y zona segura por riesgo de tsunami, por lo que es de la mayor relevancia trabajar en su diseño en detalle (vial y peatonal).

El municipio indica que las pasarelas de Los Copihues y El Sauce, se encuentra en malas condiciones (fuera de norma), se necesita reponerlas. La geometría de las pasarelas se propone sea más lineal (hoy son irregulares).

En el mismo sector el pasaje verónica (pasarela El Sauce), considerada como vía de evacuación por Senapred, existe un desnivel entre el pasaje y la ruta 5 que se debe mejorar.

Finalmente, desde la Municipalidad de Coquimbo, se deja de manifiesto que las mejoras propuestas por el municipio, tanto en la ruta Circunvalación, como en la actual ruta 5, se presentan en el bien entendido que son mejoras necesarias, pero no necesariamente ejecutables todas en el espacio de tiempo que dispone la empresa concesionaria ni, al parecer, con recursos disponibles para todas las obras que se ha solicitado.

Por esta razón, la conclusión lógica para la municipalidad de Coquimbo es que, en medida de lo posible financieramente, se incluyan las obras consideradas fundamentales y se deje el esbozo de esas otras obras que pueden ser completadas a nivel regional o municipal. Por ejemplo, es fundamental que la salida del puerto por calle Santa Ester sea desnivelada respecto de la Ruta 5, como también lo es un enlace funcional en Av. Los Clarines y Pan de Azúcar con la Ruta Circunvalación.

Municipalidad de Coquimbo señala: Pero hay algo que no buscamos y, esperamos que así quede manifestado, es que con el afán de mejorar la ruta circunvalación, dejemos problemas graves de conectividad vial sin resolver en ruta 5. Por esto esperamos una propuesta oficial bien compensada, de la inspección fiscal.