

Nuevas vías urbanas del siglo XXI

Concesión corredor parque vial del Río Medellín

Ing. José Fernando Villegas Hortal
CCI Seccional Antioquia
Director Ejecutivo
Ingeniero Civil
Maestría en Administración y
Especialización en Alta Gerencia
jvillegas@infraestructura.org.co

Ing. Antonio Vargas del Valle
IPC Consultorias S.A.
Director de Proyectos
Ingeniero Civil
Especialista en Gerencia Financiera
ipcconsultoria@gmail.com

El Río Medellín al atravesar la ciudad de sur a norte se convierte sin lugar a dudas en el eje principal de servicios del Valle de Aburrá, por esta razón desde mediados del siglo XX, los planificadores urbanos de la ciudad con una visión futurista, dispusieron de una franja de 60 metros a cada margen del río creando un corredor para la movilidad facilitando así el desarrollo de la ciudad a lo largo de este.

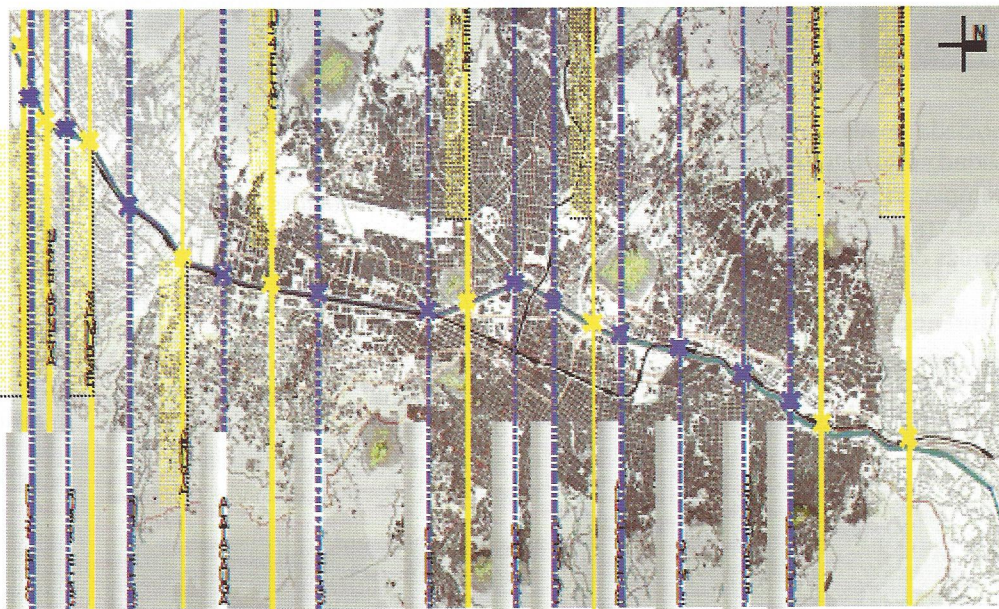
Esta zona ha venido siendo utilizada adicionalmente tanto por las líneas matrices de los servicios públicos, que demanda el rápido crecimiento de la ciudad, como por la flora y fauna que habitan la región, convirtiéndose en una especie de columna vertebral de la ciudad.

Antes de un colapso en el tráfico de la ciudad, la Alcaldía de Medellín y un grupo de personas y empresarios interesados en el desarrollo de la ciudad, liderados por la Cámara Colombiana de la Infraestructura – Seccional Antioquia, vienen estudiando el proyecto denominado “Concesión Corredor Parque Vial del Río Aburrá”, como eje fundamental de los proyectos de movilidad de la Ciudad.

De extremo a extremo el proyecto tendrá una longitud de 22.8 km y será necesario construir 258 km - carril de vía.

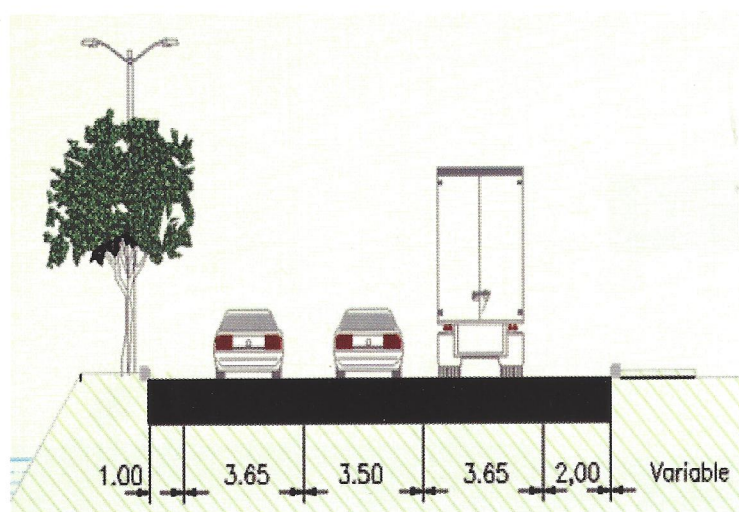
Adicionalmente contará con 21 intercambios viales de forma transversal a la vía en el sentido oriente – occidente, de estos intercambios 8 serán completamente nuevos y 13 que actualmente prestan servicios serán sometidos a importantes adecuaciones.

Gráfico 1: La Vía y los Intercambios



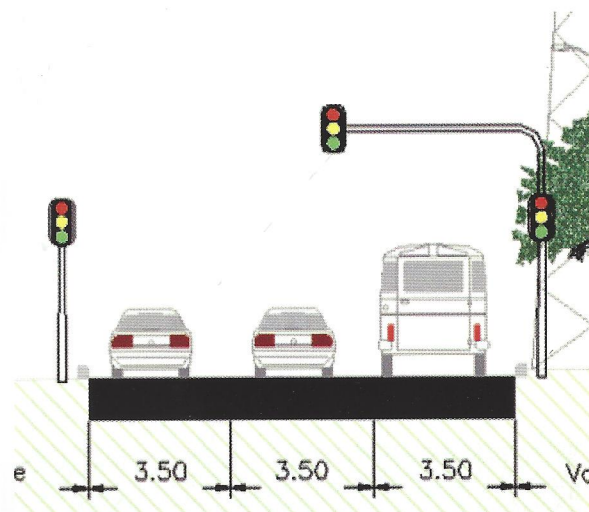
Lo que no previeron los planificadores de la ciudad, fue la alta tasa de crecimiento urbana, tanto que hoy en día el Municipio de Medellín y los Municipios aledaños conforman una unidad urbana la cual han denominada Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Gráfico 2



VÍA EXPRESA VE

- Homogeneidad en la sección: 3 carriles
- Berma lateral derecha
- Carriles de integración
- Velocidad de diseño: 80 a 100 kph
- Mantenimiento rutinario y periódico



VÍA ARTERIAL VA

- Homogeneidad en la sección: 3 carriles urbanos.
- Utilización de semáforos para conectividad con la ciudad.
- Velocidad de diseño entre 40-60 kph
- Mantenimiento tradicional.
- Priorización Transporte Público.

Proyecto

Las Vías Expresas, contarán adicionalmente con bermas, carriles de integración, velocidad de diseño de 80 km/h y una homogeneidad en su trazado que le permitirá a los vehículos transcurrir todo el Valle de Aburrá en 18 minutos, lo cual significa un ahorro promedio de 40 minutos por viaje.

Por tratarse de vías en Concesión urbana, para el cobro de peaje se contará con un moderno sistema de cobro sin detener el vehículo denominado "de Flujo libre". Para la utilización de este sistema cada automotor que transite por esta vía contará con una unidad lectora llamada TAG o Televía, donde se contabiliza el número de usos que realice el vehículo y la contabilización de su aporte.

La Vía Arterial, complemento de la Vía Expresa, tendrá una velocidad de diseño de 50 km/h y contará con elementos urbanos de manejo de tráfico como: semáforos y regula-

dores de velocidad, por allí circularán adicionalmente al transporte público las motos. También contará con bahías en los paraderos de buses y en las estaciones del metro de Medellín.

El proyecto ampliará a 12 metros la zona de la línea férrea para posibilitar una doble línea para el futuro tren multipropósito que contempla el Tren de Cercanías y el tren de carga que atraviesa la Ciudad.

Al aplicar el Modelo del Banco Mundial, denominado HDM 4, se encontró una economía en los costos de operación vehicular de un 25% y una reducción hasta del 70% en los tiempos de viaje en el Corredor del Río.

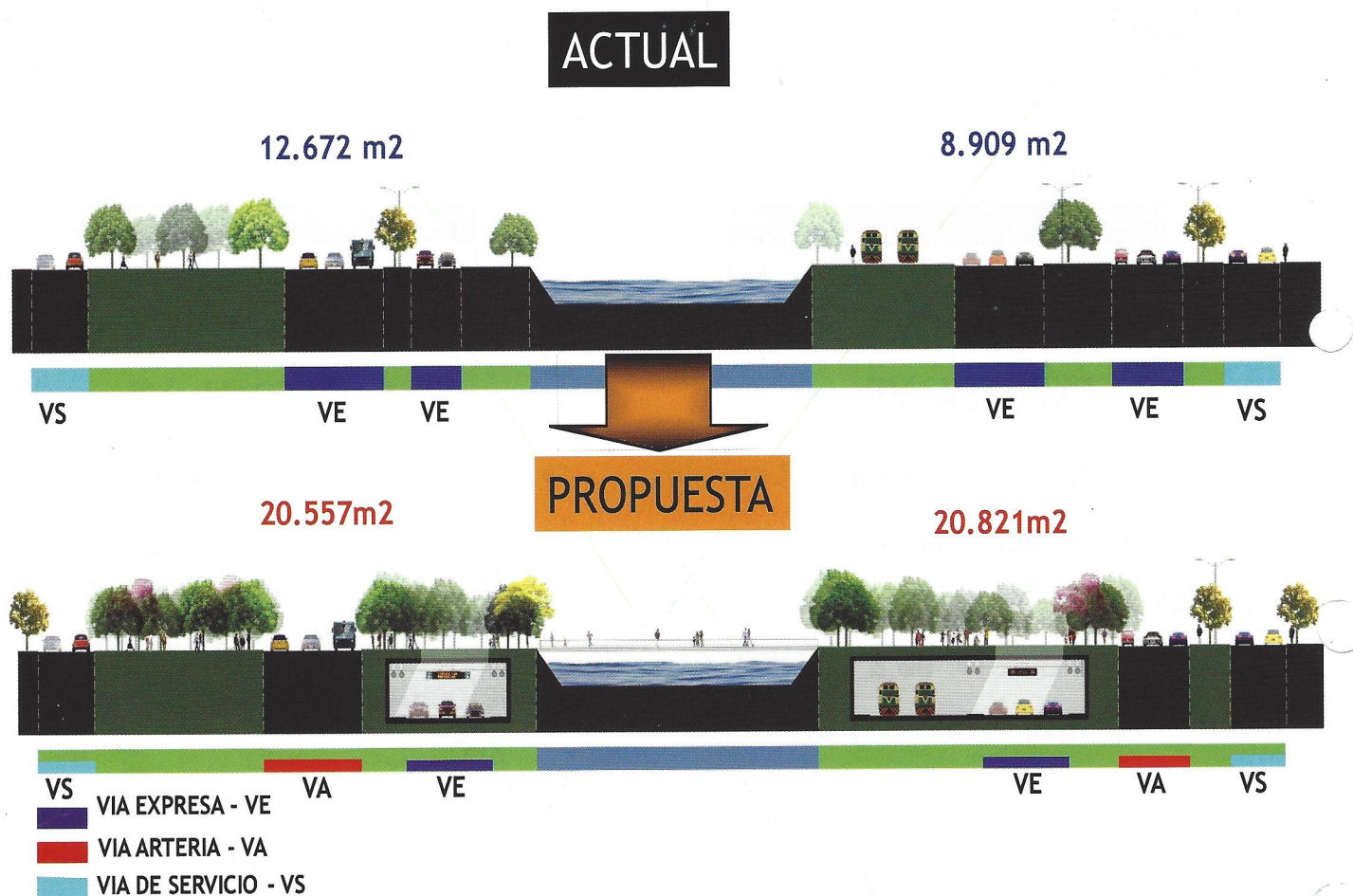
La vía es utilizada actualmente por cerca de 130.000 vehículos al día, una vez concluidas las obras quedará con capacidad para cubrir las necesidades en materia de movilidad en los próximos 40 años en este eje.

El costo total de la inversión se ha calculado en 1.4 Billones de peso, sin incluir los costos de traslados de redes, costos de reubicación de cerca de 3.000 hogares que actualmente ocupan áreas de la franja reservada, especialmente en los extremos norte y sur de la ciudad. Para cubrir esta inversión se viene estudiando una tarifa de peaje

entre \$150 y \$ 200 por kilometro que sea utilizada la vía.

Un aspecto muy especial, es la solución que se le va a dar a la zona central en una longitud de cerca de 3 km, aprovechando que allí la línea del metro se separa del Río, la Vía Expresa pasará a ser subterránea de forma colateral al Río, permitiendo una generación de áreas verdes alrededor de este.

Gráfico 3



La construcción de esta vía permitirá la creación de un gran espacio público de 89 hectáreas entorno al Río, mediante el desarrollo de nuevos parques, plazas, caminos, 17 puentes peatonales, zonas verdes, cicloruta, paisajismo y otros servicios complementarios.

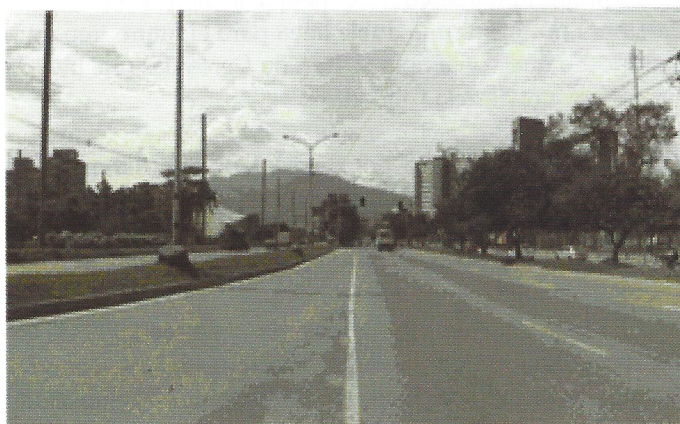


Gráfico 4: Imagen comparativa antes y después del proyecto, en el tramo central.

Así mismo el espacio público integrará y enlazará aproximadamente 200 hectáreas adicionales de espacio público que hoy funcionan aisladamente, como son el Cerro Nutibara y El Volador, Universidades Nacional y Antioquia, Parque Norte y Explora, Acuario, Jardín Botánico, Centro Cívico La Alpujarra, Centro de Convenciones Plaza Mayor y el Palacio de Exposiciones.

Este proyecto es el complemento urbano del proyecto vial denominado “Autopistas de la Montaña”, que actualmente viene estructurando ISA consistente en dobles calzadas en Antioquia, desde La Pintada hasta Caucasia y de Puerto Berrio a Urabá, que utilizarán esta vía para cruzar la Ciudad.

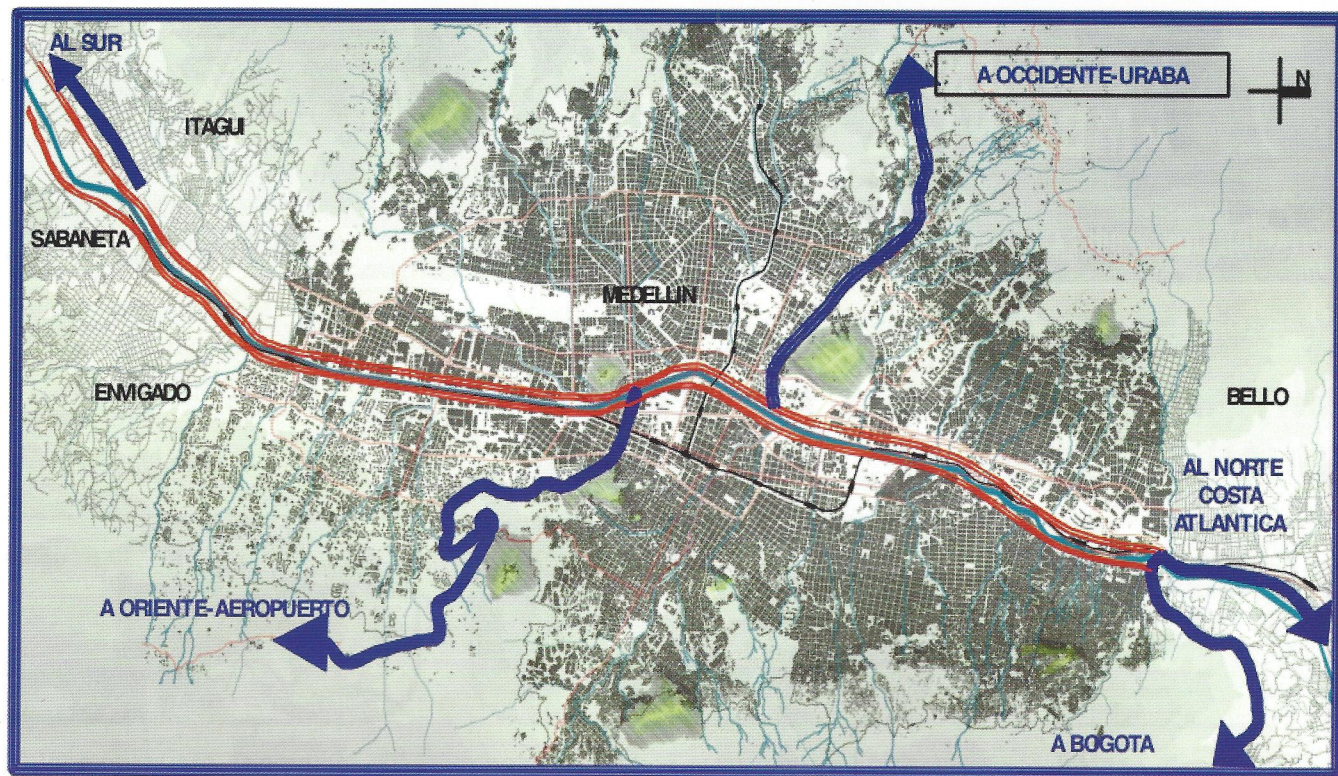


Gráfico 5 - La Vía y las conexiones regionales de la competitividad

Al implementar este proyecto la Ciudad de Medellín, garantizará la movilidad vehicular en su eje principal y prestará un servicio complementario y armónico tanto al sistema de transporte masivo como al colectivo denominado Metroplus, próximo a iniciar operaciones. ♥

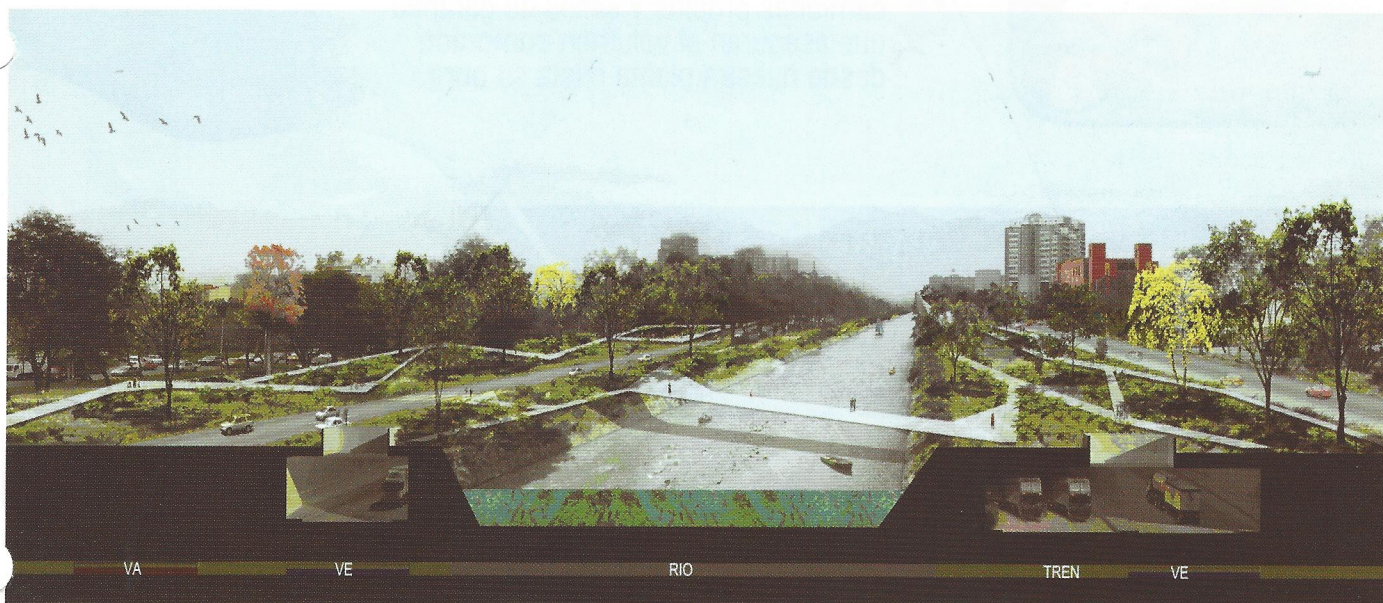


Gráfico 6 - Tramo 4 - Perspectiva