



<b>Por qué estima que este proyecto debe ser presentado en el Congreso</b>	
Principales resultados y aportes a la práctica de la profesión	<p>Al transformar una vía que en la actualidad opera con características de vialidad expresa en un corredor centralizado de taxibuses, se concreta, en conjunto con los ejes Paicaví y Colón (ya operativos), un eje con facilidades explícitas al transporte público con una extensión de 14 kilómetros, cruzando las comunas de Concepción, Hualpén y Talcahuano.</p> <p>En adición, se requirió coordinar el trabajo técnico de tres ministerios (MTT, MINVU, MOP), y de los tres municipios antes mencionados.</p>
Elementos de innovación	<p>Como principal elemento de innovación destaca que el cambio operativo de vía expresa a troncal requirió adaptar una obra de infraestructura de gran magnitud, El Trébol, de tal forma de permitir el paso por su eje central de peatones, ciclistas y el corredor centralizado de taxibuses de forma eficiente, continua y segura.</p> <p>Desde este punto de vista, resalta la transformación de infraestructura estructurante dentro de la intercomuna destinada totalmente al tránsito de vehículos, a la posibilidad de ser utilizada por modos no motorizados.</p> <p>En adición, se realiza una propuesta en que la distribución del espacio público va en directo beneficio a los modos de transporte sustentable.</p>
Discusión metodológica	<p>Se utilizó la metodología tradicional de evaluación de proyectos de transporte definida por el Ministerio de Desarrollo Social.</p> <p>Respecto a los beneficios asociados a este tipo de proyecto descritos en la “Metodología de Estimación de Beneficios Sociales por Disminución de la Flota de Buses en Proyectos de Corredores con Vías Exclusivas en Transporte Urbano” (MDS 2013), de forma conservadora no fueron considerados, ya que bajo el actual modelo de operación, no existen mecanismos que permitan incidir sobre la flota o cantidad de choferes que cada línea dispone para su funcionamiento.</p>
Otros comentarios	<p>La solución desarrollada en el proyecto está en concordancia con los cambios propuestos por el nuevo Plan Regulador Metropolitano del Gran Concepción.</p> <p>Se estima que en el sector más demandado del eje, transitan en un día laboral 101.804 pasajeros en vehículos privados y 175.972 en transporte público.</p> <p>Respecto a los usuarios de transporte público, el 90% de sus beneficios asociados a la implementación del proyecto corresponden a ahorro de tiempo. En el caso de los usuarios de vehículos privados, esta proporción es del 60%, mientras que los beneficios por reducción de consumos operativos son cercanos al 30%. En función de estos resultados, se estima que los sectores más beneficiados corresponden a los usuarios del transporte público que realizan viajes largos con origen – destino en Talcahuano o Concepción.</p> <p>En el caso de los vehículos livianos y de carga, si bien el proyecto no buscaba desarrollar facilidades explícitas para su operación, la ejecución del corredor también genera beneficios para ellos, dado que se mantiene la capacidad de las vías por las que actualmente transitan y además se aíslan de la interacción con la operación del transporte público a lo largo de las vías y en los sectores de paraderos.</p>



abril 11, 2016

## Presentan diseño del corredor de transportes que se construirá en Autopista Concepción - Talcahuano

El Intendente (s) Enrique Inostroza y el seremi de Transportes, César Arriagada, acompañados de los alcaldes de Concepción y Talcahuano indicaron que el estudio dirigido por Sectra tuvo un costo de 180 millones de pesos. El próximo paso es desarrollar la ingeniería. En tanto, la ejecución del proyecto tendría un costo aproximado de 51 mil millones de pesos tendrá una ciclovia de alto estándar y permitirá la circulación de peatones.

Fuente: <http://www.gobiernointerior.gov.cl/noticias/2016/04/11/presentan-diseno-del-corredor-de-transportes-que-se-construira-en-autopista-concepcion-talcahuano/>