

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA

DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO CARRETERO

---

# **VIADUCTO ELEVADO INDIOS VERDES – SANTA CLARA**

---

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS  
CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

# ANTECEDENTES

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

- ➔ La vía actual de Indios Verdes a Santa Clara corresponde al inicio de la autopista México – Pachuca.
- ➔ La vía actual Indios Verdes – Santa Clara presenta un tránsito superior a los 200,000 vehículos por día, por lo que su capacidad es insuficiente para atender la demanda de tránsito, generando con ello fuertes problemas de contaminación ambiental, congestionamiento y molestias a los usuarios.
- ➔ El tiempo de recorrido en el tramo Av. Montevideo - Caseta Ojo de Agua, de 18 km de longitud, varía entre 30 y 70 minutos.
- ➔ El tramo constituye un cuello de botella entre el Estado de México y la Ciudad de México, desde las carreteras provenientes de Pachuca, Hgo.; Tuxpan, Ver. y que enlazan al Circuito Exterior Mexiquense, al Arco Norte del Valle de México y a la Carretera Costera del Golfo.
- ➔ A fin de disminuir la problemática vial en la Delegación Gustavo A. Madero y en el Municipio de Tlalnepantla, la SCT estudia la construcción de un Viaducto Elevado entre la Av. Montevideo y la Autopista a Pachuca.
- ➔ Para instrumentar el nuevo proyecto vial Indios Verdes – Santa Clara, la SCT ampliará la concesión existente de la autopista México-Pachuca, otorgada al Fideicomiso de Autopistas y Puentes del Golfo Centro (El Fideicomiso), quien aportará los recursos necesarios para la construcción del proyecto.
- ➔ Se han realizado reuniones con los Gobiernos del Distrito Federal, del Estado de México y Delegación Gustavo A. Madero para presentarles el proyecto.

# DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

- ➔ Longitud: 6 km
- ➔ Carriles: 8 carriles, 4 por sentido.
- ➔ Costo estimado: 4,000 millones de pesos (se definirá con mayor precisión una vez que se cuente con el proyecto ejecutivo).



# DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

- ➔ El Viaducto elevado inicia en el cruce de la Av. Insurgentes Norte y Montevideo, en el Distrito Federal, posteriormente se desarrolla aprovechando el derecho de vía Federal donde actualmente se encuentran las líneas de transmisión eléctrica de CFE hasta llegar al Parque Nacional del Tepeyac, el cual se cruzará con un túnel, para después proseguir por el derecho de vía de las torres de alta tensión hasta el Entronque "Santa Clara", en el Estado de México, donde entronca con la Autopista México-Pachuca.
- ➔ El proyecto se construirá como continuación de la autopista México – Pachuca.
- ➔ El proyecto comprende la construcción de 5,520 m de viaductos elevados con un túnel de 480 m de longitud bajo el Parque Nacional del Tepeyac.



# DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

- ➔ Será una vía de acceso controlado cuyo cobro se realizará en las casetas actuales de "Ojo de Agua" y "Ecatepec".
- ➔ El proyecto no considera accesos ni salidas intermedias, sin embargo se está analizando, en coordinación con los Gobiernos del Distrito Federal y Estado de México, la posibilidad de que el proyecto considere una conexión con la Av. Río de los Remedios y se continúe el Viaducto Elevado hasta el Circuito Interior.
- ➔ Se cuenta con la anuencia de CFE para ubicar el proyecto en el derecho de vía a su cargo.
- ➔ Las líneas de transmisión eléctrica actuales, se reubicarán mediante superpostes en el derecho de vía de la Carretera Federal México-Pachuca.



# BENEFICIOS DEL PROYECTO

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

- ➔ El proyecto contribuirá a resolver la problemática existente, al liberar gran parte el tránsito en la ruta actual y representar una alternativa de acceso rápido a la Ciudad de México.
- ➔ Tanto los habitantes de la Ciudad de México, como los de la Zona Metropolitana reducirían considerablemente los tiempos de recorrido entre sus centros de trabajo y lugares de descanso, incrementando su calidad de vida y generando además ahorros considerables en los costos de operación del transporte.
- ➔ Los habitantes de las colonias cercanas al proyecto se beneficiarán al proporcionarles bajo el viaducto elevado nuevos y mejores lugares de esparcimiento con alumbrado público, como son: canchas deportivas, juegos infantiles, áreas recreativas, áreas verdes, entre otras.
- ➔ El proyecto no afectará propiedades privadas, ni calles existentes por lo que se respetarán los movimientos vehiculares que actualmente se realizan en la Avenida Huitzilihuitl (Las Torres).

# BENEFICIOS DEL PROYECTO

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

- ➔ Se reducirá la contaminación ambiental en forma importante en la zona, al dejar los vehículos de emitir miles de toneladas al año, de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos, debido a los actuales problemas de congestionamiento que se presentan diariamente en la vía actual.
- ➔ El proyecto impulsará al desarrollo regional, económico y social de las zonas noreste del Estado de México, el centro y este de Hidalgo, el norte de Puebla y Veracruz y el sur de Tamaulipas al dotarlas de un mejor acceso a la capital del país.
- ➔ Se reducirán los costos de transporte que impactarán favorablemente en el precio de productos provenientes de los Estados, así como en las manufacturas que van del Distrito Federal a provincia.
- ➔ El traslado de personas entre la Capital y los Estados del País, se verá ampliamente beneficiado con reducciones en costo y tiempo de recorrido.

# SITUACIÓN ACTUAL

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

- ➔ Se cuenta con estudios técnicos y de factibilidad económica-financiera del proyecto.
- ➔ Se cuenta con un anteproyecto, el cual se está revisando en conjunto con los Gobiernos del Distrito Federal, del Estado de México y Delegación Gustavo A. Madero, para definir su viabilidad.
- ➔ El Fideicomiso de Autopistas y Puentes del Golfo Centro, concesionario de la autopista México-Pachuca, contrató recientemente la elaboración del proyecto ejecutivo, actualmente se cuenta con un avance del 20%.
- ➔ Se cuenta con el proyecto de convenio de coordinación para formalizar la participación de las partes involucradas, como son: Gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México, el cual se enviará en el presente mes a las partes para su formalización.
- ➔ Se cuenta con el convenio de Coordinación para la reubicación de las líneas eléctricas entre la SCT-CFE-FAPGC, en donde se establezcan los programas, inversiones y compromisos de cada una de las partes, el cual se enviará en el presente mes a las partes para su formalización.

# ACTIVIDADES PRÓXIMAS

VERSIÓN AL 18 DE OCTUBRE DE 2011, SUJETA A CAMBIOS CONFORME SE AVANCE EN LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS.

- ➔ Continuar con las reuniones con los Gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México, Fideicomiso y SCT, a fin de dar seguimiento y solución a los asuntos inherentes al proyecto.
- ➔ Continuar con la elaboración del proyecto ejecutivo, estimando se concluya en febrero de 2012.
- ➔ Formalizar el convenio de coordinación para establecer la participación de los Gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México en el proyecto.
- ➔ Celebrar el convenio de Coordinación para la reubicación de las líneas eléctricas de CFE.
- ➔ Iniciar ante la SEMARNAT el trámite de la Manifestación de Impacto Ambiental, en particular en la zona del Parque Nacional “El Tepeyac” declarado Área Natural Protegida, con quien ya se tuvo acercamientos y no encontró impedimentos ambientales para llevar a cabo el proyecto.
- ➔ Obtener todos los permisos y autorizaciones correspondientes.
- ➔ Iniciar la construcción del viaducto elevado aproximadamente en el segundo semestre de 2012 y concluirla 2 años después, en el segundo semestre de 2014.



Viaducto Elevado en **Insurgentes Norte**



Viaducto Elevado en **Las Torres Huitzilhuatl**



Transición de **Viaducto Elevado a Túnel**



Tramo de Túnel en **Parque Tepeyac**



Transición de **Túnel a Viaducto Elevado**











