

## PROBLEMAS NO RESUELTOS EN EL PLAN DE VIALIDAD DEL SECTOR ORIENTE

A modo de simple enumeración de los múltiples problemas viales que se suscitarán con ocasión de plena puesta en servicio del Túnel San Cristóbal, la progresiva entrega y ocupación de los grandes proyectos inmobiliarios de la zona denominada “Sanhattan” y la eventual ejecución del Túnel “Alonso de Córdova” como parte del Anillo Vespucio Oriente, pueden citarse entre otros:

1.- El proyecto de cruce semaforizado y a nivel en el nudo Puente el Cerro -Tajamar – Andrés Bello ocasiona los siguientes efectos negativos:

- a) **La imposibilidad de virar hacia el oriente por Andrés Bello de los vehículos que provienen del Túnel San Cristóbal a través de Av. El Cerro.** En consecuencia, **no habría conectividad hacia el oriente entre la salida del Túnel San Cristóbal y la Costanera Sur** puesto que el actual viraje a la derecha por Santa María, luego a la izquierda por puente Suecia y nuevamente a la izquierda por Andrés Bello, todo a través de cruces semaforizados y muy congestionados no podrá cumplir mas ese objetivo al construirse la Costanera Sur bajo Andrés Bello tal como está proyectada)
- b) **La imposibilidad virar a la izquierda (al poniente por Andrés Bello) de los vehículos que salen desde Tajamar y Costanera Center** (Primer Informe U.O.C.T.)
- c) **La imposibilidad de virar a la izquierda (hacia Tobalaba) de los vehículos que bajan por Andrés Bello y Costanera Sur.**
- d) **La restricción adicional al tránsito por Av. Andrés Bello** – ya saturada en horas punta – con el agregado de un doble cruce semaforizado frente a los dos nuevos puentes sobre el Mapocho, los cuales aportarían el considerable flujo vehicular del Túnel San Cristóbal aparte de los flujos locales que aportaría Costanera Center y el eje Tobalaba - Tajamar.
- e) **La interferencia entre los flujos de paso, hacia y desde Tobalaba, con aquellos flujos locales y con los originados por el megaproyecto “Costanera Center”.**
- f) El consiguiente aumento de los bloqueos existentes en horas punta en los cruces de Andrés Bello con los puentes Los Leones y Suecia. (Primer Informe U.O.C.T.)
- g) La inconveniencia de intercalar un sifón ciego en el ducto subterráneo del Canal El Carmen (continuación del canal San Carlos), al desnivelarse Av. Andrés Bello en ese sector, o, en su defecto, **eleva aproximadamente en 1 metro, el nivel de Av. Andrés Bello** (¿Urbanismo?).
- h) La omisión de un plan de vialidad general para el sector de confluencia de las tres comunas (Providencia, Las Condes y Vitacura) que inserte orgánicamente en él las “obras de mitigación” de Costanera Center y las de los otros megaproyectos inmobiliarios de esa zona.

2.- Flujo principal del Túnel San Cristóbal a través de Av. El Cerro con sólo dos pistas por sentido y continuando por los puentes Tajamar, con cuatro semáforos, además de otros cruces en serie no semaforizados (solución ésta descartada en su momento por el mismo informe U.O.C.T. ya citado).

**3.- Imposibilidad de establecer un eje El Salto – Tobalaba como vía expresa expedita a través del Túnel San Cristóbal - Av. El Cerro - puentes sobre el Mapocho - sector de “Sanhattan”.**

4.- Ausencia de soluciones concretas para importantes nudos viales conflictivos de la zona. Algunos de ellos son:

- a) Cruce a contramano de Av. Vitacura y Av. Andrés Bello (en la punta de diamante próxima a la Rotonda Pérez Zucovic).
- b) Posible cruce a contramano en Tobalaba con Apoquindo
- c) Cruce conflictivo de Av. Vitacura con Isidora Goyenechea
- d) Cruce conflictivo de Av. Vitacura con 11 de Septiembre – Holanda – Tajamar – Sánchez Fontecilla.
- e) Cruce conflictivo en Santa María con El Cerro y puente Los Leones
- f) Cruce conflictivo en Santa María con puente Suecia.
- g) Cruce conflictivo en puente Suecia con Andrés Bello.

5.- Las obras proyectadas por el MOP no consultan la posibilidad de desincentivar el flujo vehicular hacia la zona de “Sanhattan” mediante un área destinada a estacionamientos concesionables y cuya ubicación en sus proximidades le permitiera también tener acceso expedito y directo desde las autopistas o vías principales del sector.

6.- La nueva fórmula contemplada por el MOP para el nudo Lo Saldes - A. Merino Benítez – Santa María presenta, entre otros, los siguientes inconvenientes:

- a) **Retraso de unos 3 años en la habilitación de los enlaces del Túnel San Cristóbal con Av. Kennedy.**
- b) **Complejas y costosas obras nuevas y modificaciones a los enlaces existentes en el nudo Los Saldes.**

- c) **Desaprovechamiento de vías y estructuras existentes en los nudos Lo Saldes y Kennedy – Pérez Zucovic.**
- d) Ejecución de **un túnel bajo el Mapocho de elevadísimo costo**, y cuyo empalme con Costanera Norte obliga a modificar la compleja vialidad existente en el nudo Lo Saldes.
- e) **Ausencia de conexión expedita del Túnel San Cristóbal hacia el oriente por las principales vías en esa dirección, cuales son Costanera Norte y Costanera Sur.**
- f) **Traspaso de los subidos costos de estas obras a los usuarios.**
- g) **Falta de transparencia en los contratos, por trato directo entre el MOP y la Concesionaria Costanera Norte**, relacionados con el diseño, financiamiento y reembolso - vía tarifas - del costo de las obras, el cual forma parte de un paquete **por unos US\$ 140.000.000**, cuyo desglose no se ha dado a conocer.
- h) Conexión del Túnel San Cristóbal con Vitacura y Vespucio Norte sólo a través de la Rotonda Pérez Zucovic.
- i) **Imposibilidad de aprovechar el Túnel San Cristóbal como cierre auxiliar del Anillo Vespucio Oriente** (sería de gran utilidad mientras se entrega la autopista definitiva) si se adoptan las soluciones de vialidad impulsadas por el MOP.

7.- La fórmula contemplada por el MOP para el sector rotonda Pérez Zucovic es de gran complejidad y **desaprovecha vías existentes debido al nuevo diseño adoptado para el nudo Lo Saldes.**

8.- A su vez, **el proyecto del Túnel “Alonso de Córdova”** para cerrar la autopista Vespucio - Oriente entre Av. Kennedy y El Salto plantea las siguientes dificultades:

- a) **Deja definitivamente sin solución el tramo del Anillo Vespucio entre Av. Kennedy y puente Centenario**, tal como lo hiciera notar en su oportunidad el arquitecto Marcial Echeñique (El Mercurio 10.12.07), contratado por el MOP precisamente para estudiar este tema.

Lo anterior, con mayor razón ahora que **ha entrado en servicio la autopista “Acceso Nor-Oriente a Santiago”**, la cual conecta precisamente con ese tramo de Américo Vespucio.

- b) El empalme de las 6 pistas del Túnel “Alonso de Córdova” con las 8 pistas existentes próximas a las bocas del Túnel San Cristóbal en La Pirámide, parece **técnica y económicamente poco viable** por falta de espacio y por entrecruzamientos para su conexión a Ciudad Empresarial.
- c) Las pendientes contempladas para el Túnel “Alonso de Córdova” superan lo aconsejable.

d) **Los accesos y salidas del Túnel “Alonso de Córdova” en la avenida del mismo nombre o en el Parque Bicentenario, ocasionarían un muy importante deterioro a la excepcional calidad que actualmente ostentan esa vía y ese parque.**

e) El nuevo nudo subterráneo Vespucio – Kennedy, de enorme complejidad y costo, obliga además a una disminución puntual de la velocidad de la autopista, la cual – como es de prever – no será respetada por los conductores, con el peligro consiguiente.

f) **Las razones de costo invocadas para justificar el trazado del túnel bajo Alonso de Córdova parecen muy discutibles frente a otras alternativas posibles.**

Tal como lo señalara el Sr. Herman Chadwick (El Mercurio 23.11.07), Presidente de la Asociación de Empresas Concesionarias, la construcción del Túnel “Alonso de Córdova” en la forma prevista implicaría dilapidar recursos porque **“depreciará e inutilizará el Túnel San Cristóbal que tiene los mismos puntos de entrada y salida que el Túnel “Alonso de Córdova” y afectará los flujos de la Radial Oriente”** (Autopista de acceso Nor-Oriente a Santiago).