

# MINUTA TÉCNICA

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones - CONASET

---

## **IMPACTO EN LA SEGURIDAD VIAL POR PARALIZACIÓN DEL TRAMO 3 DE LA CICLOVÍA METROPOLITANA NUEVA ALAMEDA**

La siguiente minuta se elabora en respuesta a la solicitud del COSOC- SUBTRANS en donde piden se elabore una minuta o informe técnico respecto del impacto en seguridad vial de la paralización del Tramo 3, especialmente para peatones y usuarios de ciclos. Al respecto, la Secretaría Ejecutiva de la Conaset procede a elaborar dicha minuta:

### **1. Contexto general**

El proyecto de ciclovia Metropolitana buscaba crear infraestructura ciclista de alto estándar, con vías segregadas de aproximadamente 8 kilómetros de extensión, que buscaba conectar el sector poniente, desde Plaza Baquedano con Avenida Pajaritos, atravesando las comunas de Santiago, Estación Central y Lo Prado. El proyecto fue desarrollado por tramos y su trazado también contemplaba 48 cruces regulados y conexión con una red ampliada de ciclovías urbanas. La paralización del tramo 3 de la ciclovia del eje principal estructurante de la ciudad significaría la interrupción abrupta de un corredor seguro y continuo para usuarios vulnerables en uno de los ejes con mayor exposición al riesgo.

Esto afecta la seguridad del gran volumen de viajes que realizan desde la macrozona sur y poniente (Maipú) los cuales representan entre el 19% y el 26% del origen de los viajes en bicicleta de Santiago. En las comunas de Lo Prado y Estación Central, existen flujos de viaje sostenidos pero menores de viajes en comparación a Maipú<sup>1</sup>.

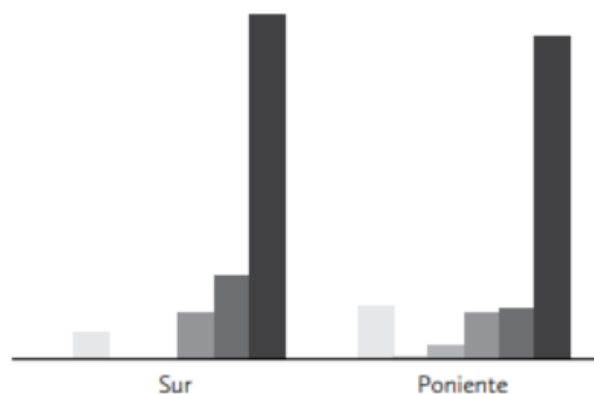
Mientras que en las zonas poniente y sur una proporción importante de los viajes corresponde a trayectos inferiores a 6 km (44% y 30%, respectivamente), también se registra una presencia significativa de desplazamientos superiores a 10 km, particularmente en la zona sur, donde alcanzan el 36%, frente al 24% observado en la zona poniente<sup>2</sup>.

### **Viajes ciclistas sector poniente y sur**

---

<sup>1</sup> Waintrub, N., Rossetti, T., Oliva, I., Galilea, P., & Hurtubia, R. (2018). *Caracterización socioespacial de los ciclistas urbanos de Santiago*. Revista ARQ, (100), 146–163.

<sup>2</sup> Idem



Respecto a la frecuencia con la que se realizan los viajes al trabajo o lugar de estudio, en la zona poniente se muestra una dinámica prácticamente homogénea; más de un 60% de los ciclistas de todas las zonas se trasladan en bicicleta al trabajo o lugar de estudio al menos cinco veces a la semana<sup>3</sup>.

## 2. Siniestralidad

En cuanto la siniestralidad en general (todos los usuarios de la vía) del eje Alameda, para este reporte se consideró desde la intersección de Av. Vicuña Mackenna con la Avenida Libertador Bernardo O'Higgins, hasta la bifurcación de la dicha avenida a Gladys Marín y la Ruta 68, para los últimos 5 años tiene un total de 1.922 siniestros de tránsito, con 42 fallecidos y 777 lesionados de diversa gravedad.

Las intersecciones del eje en los que se han registrado fallecidos en los últimos 5 años se detallan a continuación.

Siniestros de tránsito y consecuencias registrados en todo el tramo del eje Alameda (2020-2024)

Intersección	Siniestros	Fallecidos	Graves	Menos Graves	Leves	Total Lesionados
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - NICASIO RETAMALES	38	4	1	1	7	9
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - MANUEL RODRIGUEZ	99	3	5	3	26	34
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - GRAL VELASQUEZ	77	3	2	4	20	26
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - LAS REJAS SUR	55	2	4	1	10	15
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - CONCÓN	27	2	3	0	11	14
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - RAMON CORVALAN MELGAREJO	22	2	4	0	10	14
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - SAN FRANCISCO	17	2	1	1	2	4
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - RUTA 68	4	2	0	0	0	0
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - GRAL AMENGUAL	43	1	3	2	11	16
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - STA ROSA	34	1	4	0	11	15

<sup>3</sup> Waintrub, N., Rossetti, T., Oliva, I., Galilea, P., & Hurtubia, R. (2018). *Caracterización socioespacial de los ciclistas urbanos de Santiago*. Revista ARQ, (100), 146–163.

LIBER BERNARDO O'HIGGINS - MAIPU	30	1	3	2	6	11
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - HERA	25	1	4	0	24	28
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - ESPAÑA	25	1	0	1	4	5
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - PORTUGAL	21	1	5	0	12	17
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - RADAL	21	1	2	0	3	5
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - VICUÑA MACKENNA	18	1	1	0	8	9
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - NATANIEL COX	14	1	1	0	9	10
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - NAMUR	11	1	1	1	5	7
LIBER BERNARDO O'HIGGINS 3470	11	1	0	0	3	3
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - IRENE MORALES	9	1	2	0	3	5
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - COVADONGA	9	1	1	0	2	3
LIBER BERNARDO O'HIGGINS 4860	9	1	0	0	0	0
LIBER BERNARDO O'HIGGINS 3850	7	1	0	1	3	4
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - CARLOS PEZOA VELIZ	2	1	1	0	1	2
LIBER BERNARDO O'HIGGINS 1460	2	1	0	0	1	1
LIBER BERNARDO O'HIGGINS 1975	1	1	4	0	1	5
LIBER BERNARDO O'HIGGINS 287	1	1	0	0	0	0
LIBER BERNARDO O'HIGGINS - WENCESLAO SANCHEZ	1	1	0	0	0	0

Fuente: Carabineros de Chile

Elaboración: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

Respecto de los usuarios vulnerables, en particular los peatones y ciclistas, se observa que los usuarios peatones participan en una menor cantidad en siniestros de tránsito del eje, pero concentran la mayor cantidad de fallecidos. Por otra parte, los ciclistas presentan una menor cantidad de participación en siniestros y un fallecido en el eje.

**Siniestros de tránsito y consecuencias registrados en todo el tramo del eje Alameda según tipo de usuario (2020-2024)**

Tipo de Usuario	Siniestros	Fallecidos	Graves	Menos Graves	Leves	Total Lesionados
Automóvil	1.399	4	28	7	180	215
Bus / Taxibus	399	0	10	6	90	106
Motocicleta	292	9	58	16	107	181
Peatón	205	28	56	16	70	142
Camioneta	188	0	0	1	16	17
Bicicleta	103	1	15	9	55	79
Furgón	90	0	2	1	16	19
Camión	62	0	0	0	3	3
Minibus	45	0	1	0	2	3
Otros	43	0	0	1	5	6
Jeep	41	0	0	0	3	3
Dado a la fuga	12	0	0	0	1	1
Patín motorizado (Scooter)	2	0	2	0	0	2

Fuente: Carabineros de Chile

Elaboración: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

Los siguientes mapas presentan la distribución espacial de la siniestralidad del eje Alameda para atropellos en los últimos 5 años y para siniestros con ciclistas en el mismo periodo de tiempo.



Asimismo, la ciclo vía fortalece la conectividad de la red existente, particularmente con los ejes cicloviales de Av. Pajaritos y Av. Gladys Marín, beneficiando los desplazamientos en las comunas de Maipú, Estación Central y Lo Prado.

Sin embargo, la falta de ejecución del Tramo 3, comprendido entre Av. Exposición y Av. Pajaritos, con una longitud aproximada de 3,8 km, genera una discontinuidad relevante en la infraestructura proyectada. Esta situación afecta negativamente la conectividad de la red, reduce el nivel de servicio esperado y puede incrementar los riesgos para la seguridad vial de ciclistas y otros usuarios de ciclos provenientes del sector poniente, quienes deben enfrentar interrupciones en sus recorridos y condiciones de circulación menos seguras.

#### **4. Reducción Medio ambiental**

Por otra parte, desde la perspectiva ambiental, la implementación de la ciclo vía contribuye a fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte, promoviendo un cambio modal hacia alternativas más sostenibles. Esto permite reducir la dependencia del automóvil, disminuir la congestión vehicular y mejorar la eficiencia del sistema de transporte. Asimismo, al proporcionar una infraestructura segregada y segura para los ciclistas, se incentiva la realización de viajes en modos activos, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales, especialmente CO<sub>2</sub>, generando beneficios tanto para la calidad del aire como para la salud de la población.

#### **5. Conclusión**

Por las razones expuestas, se estima necesario reconsiderar la ejecución integral del Proyecto Nueva Alameda conforme a su diseño original, considerando que corresponde a una ciclo vía de alto estándar emplazada en uno de los principales ejes estructurantes de la ciudad de Santiago. Su diseño incorpora criterios de seguridad vial para ciclistas y otros usuarios de ciclos, así como para usuarios vulnerables, especialmente peatones, contribuyendo a una movilidad más segura, inclusiva y sostenible al entregar un corredor seguro y continuo en el principal eje urbano del país para los usuarios que requieren mayor protección como los ciclistas y eliminar puntos de conflictos en cruces para los peatones.

Asimismo, el proyecto contempla una serie de medidas complementarias que fortalecen la seguridad vial y mejoran la calidad del espacio público, entre las que destacan la instalación de nuevas luminarias, la construcción de cruces peatonales seguros, el mejoramiento de la señalización vertical, la implementación de contadores de flujo para monitoreo de la demanda ciclista y la habilitación de bici-estacionamientos.