

AVANCE ZONAS 30 VITACURA

Tránsito calmado, vida de barrio, más seguridad.

ABRIL 2025

1 INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas se ha generado un cambio de enfoque a nivel mundial, que plantea repensar las ciudades como “Ciudades a escala Humana”, centrando su diseño en el peatón y respondiendo a la demanda por más y mejores espacios para el desplazamiento de modos no motorizados. Es por ello que, en las principales ciudades del mundo se observa una tendencia a rediseñar los espacios públicos para favorecer el tránsito de peatones y ciclos, promoviendo actividades al aire libre y un estilo de vida más sano. Con ello nace el concepto de “Movilidad Urbana”, como un aspecto fundamental para trabajar las brechas de las ciudades en términos de accesibilidad y conectividad.

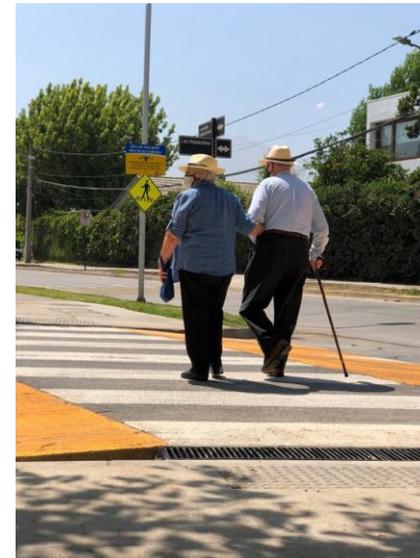
En el contexto nacional, el concepto de Movilidad Urbana es incorporado en la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU, 2014) como un lineamiento claro de sustentabilidad e integración, a partir del cual se busca fomentar el uso compartido de los espacios públicos para el traslado, esparcimiento y otros usos no funcionales, con un diseño centrado en las personas.

En Vitacura, dicho principio queda recogido en el Plan de Desarrollo Comunal de Vitacura (PLADECO 2016 - 2030), el cual establece dentro de sus objetivos la “Movilidad Urbana Sustentable” y “Calidad de vida urbana” a partir de estrategias que permitan el “Fomento a los desplazamientos en modos no motorizados entre barrios residenciales y polos de servicio y comercio, aprovechando la proximidad de éstos”, y la “Preservación de la calidad urbana y tranquilidad de los barrios interiores”.

En este contexto, surge el denominado **Plan de Zonas 30**, el cual busca favorecer una sana convivencia entre los distintos medios de desplazamiento, motorizados y no motorizados, mejorar los espacios de circulación para peatones y ciclos acorde a la estructura de barrios y plazas de la comuna, y con ello promover la caminata al interior de los barrios, brindando mayor seguridad y reduciendo considerablemente la probabilidad y gravedad de accidentes.

Las Zonas 30 corresponden a intervenciones viales de menor envergadura y alto impacto, que buscan minimizar la cantidad de vehículos de paso que ingresan a las calles locales y reducir la velocidad de circulación, facilitando así una convivencia más armónica entre los distintos modos de desplazamiento.

La ejecución de estas zonas consiste en la implementación de distintos dispositivos físicos y operativos (como pasos peatonales a nivel de vereda, lomos de toro, chicanas y estrechamientos de la calzada), incorporando soluciones de accesibilidad universal, para dar prioridad al peatón y ciclista, y limitar a 30 km/h la velocidad de paso de vehículos motorizados en los barrios residenciales. Como resultado se busca que la caminata y el uso de la bicicleta sea una alternativa viable y segura de transporte al interior de la comuna.



2 OBJETIVOS DEL PLAN

1. **Favorecer la convivencia entre modos de transporte motorizados y no motorizados**, mejorando la calidad de los espacios de circulación para peatones y ciclos, especialmente dentro de barrios residenciales.
2. **Promover la caminata y el uso de la bicicleta** como formas viables, seguras y cotidianas de transporte dentro de la comuna.
3. **Reducir la velocidad de circulación vehicular** en calles locales, estableciendo un límite de **30 km/h**, lo que disminuye significativamente la gravedad y probabilidad de accidentes.
4. **Mejorar la seguridad vial y la vida de barrio**, mediante intervenciones viales de bajo costo y alto impacto, como lomos de toro, chicanas, pasos peatonales sobreelevados, entre otros.
5. **Desincentivar el ingreso de vehículos de paso** a calles residenciales, fomentando su uso exclusivo por residentes y visitas, y no como rutas de atajo.
6. **Dar prioridad al peatón y ciclista**, incorporando criterios de accesibilidad universal en las intervenciones físicas del espacio público.
7. **Consolidar una red de movilidad ciclo-inclusiva y caminable**, articulada con la red de ciclovías comunal y guiada por los lineamientos del **Manual de Vialidad Ciclo-Inclusiva (MINVU 2013)** y la **Ley N° 21.088 de Convivencia de Modos**.
8. **Avanzar hacia una movilidad urbana sustentable**, en línea con el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2016–2030) y la Política Nacional de Desarrollo Urbano, priorizando la calidad de vida urbana, la equidad en el acceso y la conectividad a escala de barrio.



3 ESTRATEGIA COMUNAL

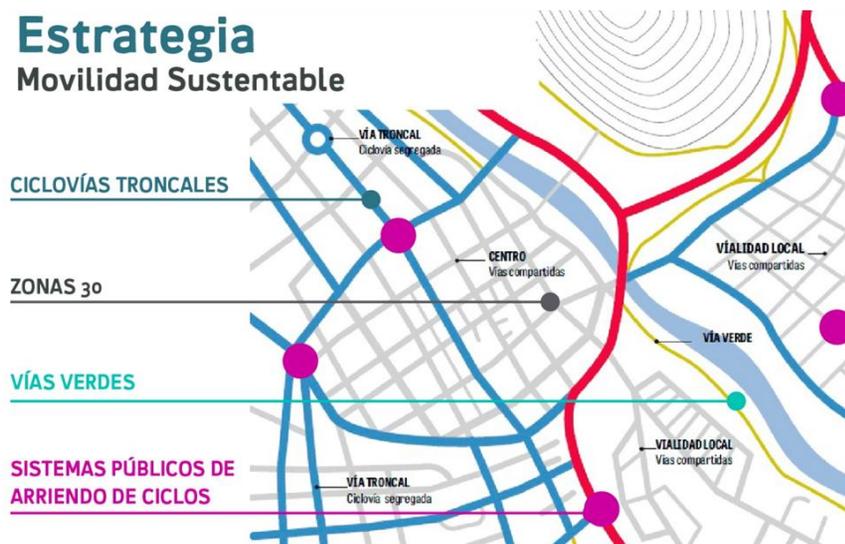
El Plan de Zonas 30 forma parte de una estrategia comunal de movilidad, a partir de la cual se busca consolidar una red de ciclovías, con infraestructura dedicada para la circulación de ciclos (ciclovías y cicloparques); en complemento con la ejecución de intervenciones de tráfico calmado al interior de los barrios.

Se establece un ordenamiento general de la comuna, a partir de los 3 esquemas de circulación enunciados por el MINVU en su Manual de Vialidad Ciclo-Inclusiva (Minvu 2013), orientados a generar una malla “ciclable” y caminable, incorporando distintos tipos de facilidades según corresponda, principalmente considerando el factor de seguridad de los vecinos.

Es por ello que las Zonas 30 se planifican en complemento a la red de ciclovías, ya que permiten la circulación segura de ciclos en vías que no cuentan con infraestructura diferenciada para ellos. Lo anterior, en línea con la Ley N° 21.088 de “Convivencia de los distintos medios de transporte” aprobada en noviembre de 2018 por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que introdujo nuevas disposiciones para la circulación de ciclos.

Se propone el siguiente esquema de iniciativas fundamentales, que atiende a resolver las barreras de movilidad existentes y aprovechar las oportunidades comunales:

Estrategia Movilidad Sustentable



1. IMPLEMENTACIÓN DE **CICLOVÍAS SEGREGADAS** Y FACILIDADES EXPLÍCITAS PARA CICLISTAS EN VÍAS ESTRUCTURANTES, DE ALTA CONECTIVIDAD Y LARGA EXTENSIÓN.
2. IMPLEMENTACIÓN DE **ZONAS DE TRÁNSITO CALMADO “ZONAS 30”** EN LOS BARRIOS RESIDENCIALES INTERNOS DE LA COMUNA, CONECTANDO LAS CICLOVÍAS PROPUESTAS.
3. IMPLEMENTACIÓN DE **VÍAS VERDES**, O INFRAESTRUCTURA DEDICADA, EN BORDES DEL RÍO MAPOCHO Y PARQUES DE LA COMUNA.
4. ANÁLISIS Y PROPUESTA DE **CONECTIVIDADES NORTE-SUR** SOBRE EL RÍO MAPOCHO Y PRESIDENTE KENNEDY.
5. IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE **BICICLETAS PÚBLICAS** Y ARRIENDO DE CICLOS.
6. IMPLEMENTACIÓN DE **ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETA** EN PUNTOS DE CONECTIVIDAD INTERMODAL Y EQUIPAMIENTOS.
7. FOMENTAR LA **INTERMODALIDAD BICI-METRO**.
8. IMPLEMENTAR **PROGRAMAS DE FOMENTO** AL USO DE LA BICICLETA E INFORMACIÓN A USUARIOS.

Fuente: Elaboración propia en base a Manual de Vialidad Ciclo-Inclusiva Minvu 2013.

4 AVANCE PLAN DE ZONAS 30

Los proyectos derivados del Plan de Zonas 30 son abordados por múltiples áreas del Municipio, en un proceso multidisciplinario que culmina con la implementación y posterior seguimiento y perfeccionamiento de cada iniciativa.

Por lo anterior, presenta los siguientes desafíos para su implementación:

- La planificación de un sistema de intervenciones sistemático, que genere un lenguaje identificable por los usuarios de vías de tránsito calmo.
- La adaptación de las intervenciones planificadas a las necesidades de los vecinos del sector, consolidando rutas peatonales existentes y útiles para los mismos vecinos.
- La coordinación del proyecto con múltiples intervenciones viales que se encuentran en estado de planificación y ejecución en los sectores, como lo son las medidas de mitigación de proyectos, obras concesionadas o tratamientos de espacio público específicos (TEP).
- La planificación conjunta de aspectos complementarios, como ciclo vías, plazas, rutas y paradas de transporte público, planos de detalle, saneamientos, seguridad vial, seguridad civil, etc.
- En el proceso de diseño, la incorporación de medidas de tránsito calmado no convencionales –como los estrechamientos de calzada-, las cuales son constantemente trabajadas en conjunto a autoridades ministeriales durante su desarrollo.
- Durante la ejecución, la programación de las obras a modo de no afectar mayormente la circulación vehicular y peatonal en los puntos intervenidos y a través del sector como un conjunto,

debiendo programarse las intervenciones de manera fraccionada, con plazos de ejecución mayores.

El Plan de Zonas 30 cuenta actualmente con una planificación de 18 zonas, considerando para cada una subsectores o cuadrantes menores, abarcando gran parte del territorio urbano comunal y sus respectivos barrios residenciales.

Al año 2025, Vitacura cuenta con 3 sectores completamente ejecutados, mientras que otros 15 sectores cuentan con un grado de avance.

Actualmente, la Municipalidad se encuentra concretando los proyectos para la ejecución de varios sectores mayores del plan aludido, en conjunto con múltiples intervenciones puntuales, para adaptar de manera gradual gran parte de la vialidad local y residencial de la comuna.



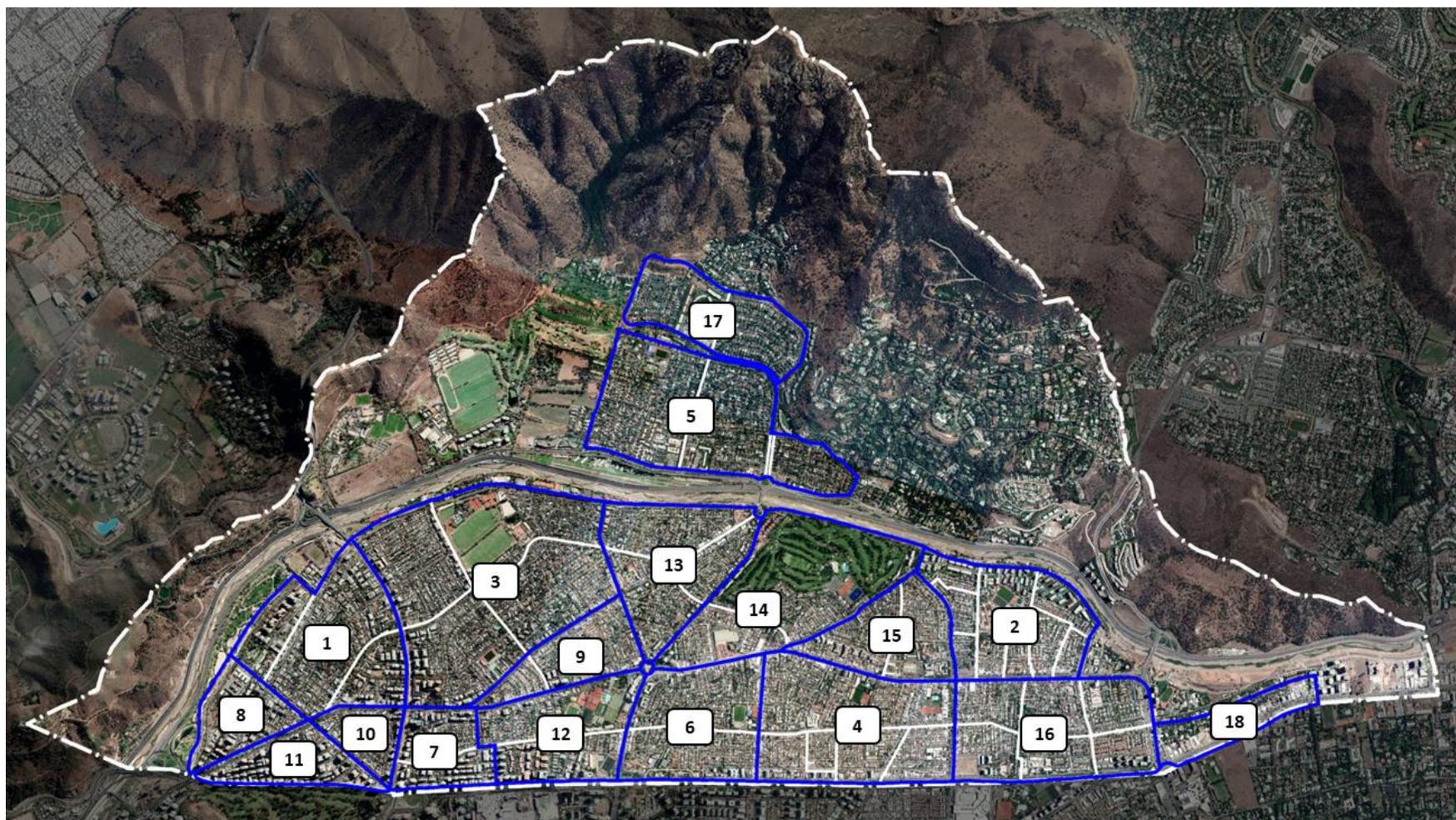


Figura: Sectorización Plan Zonas 30

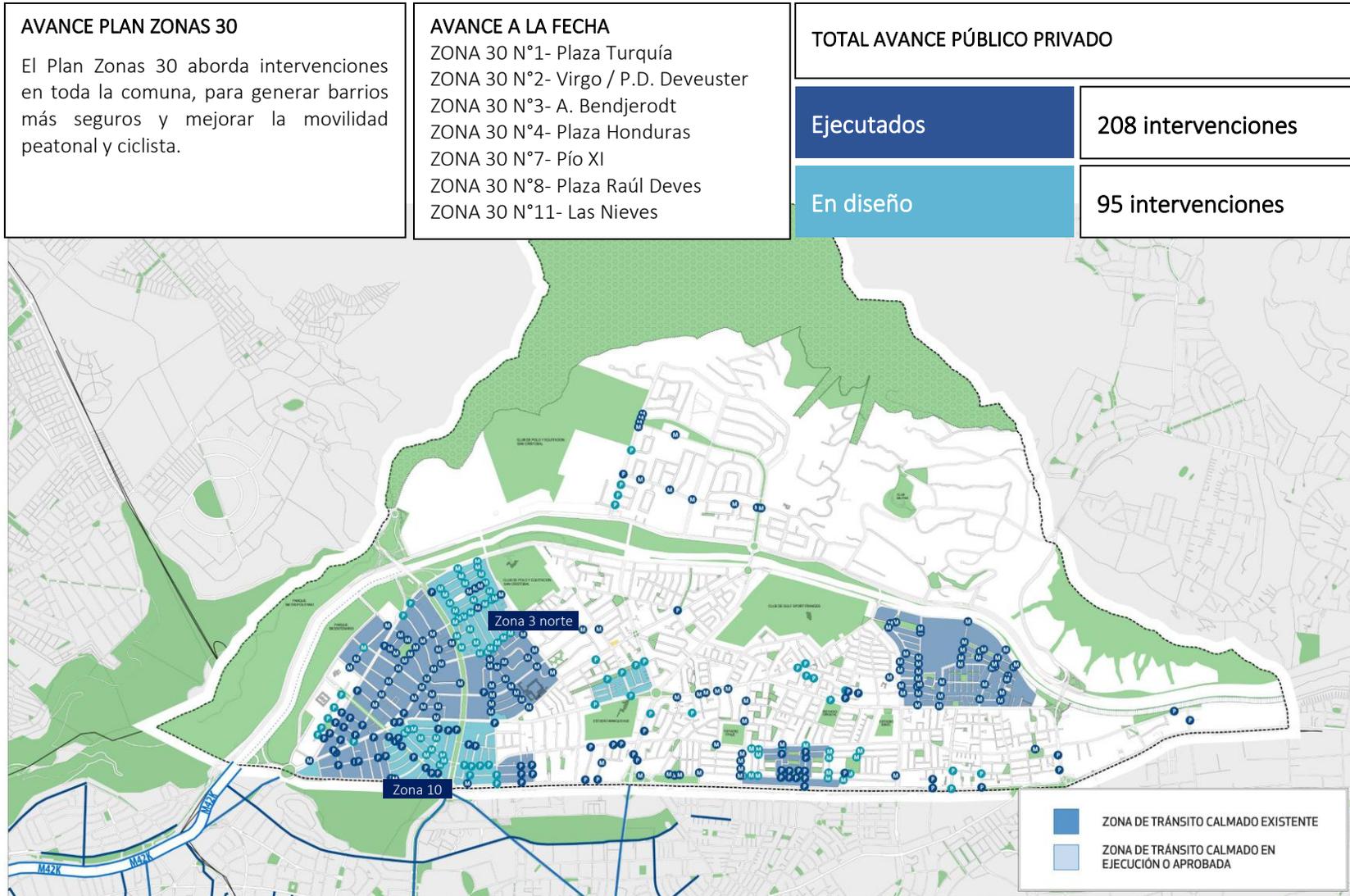


Figura: Avances Plan Zonas 30, 2025.

Plan de Zonas 30 / Avance abril 2025

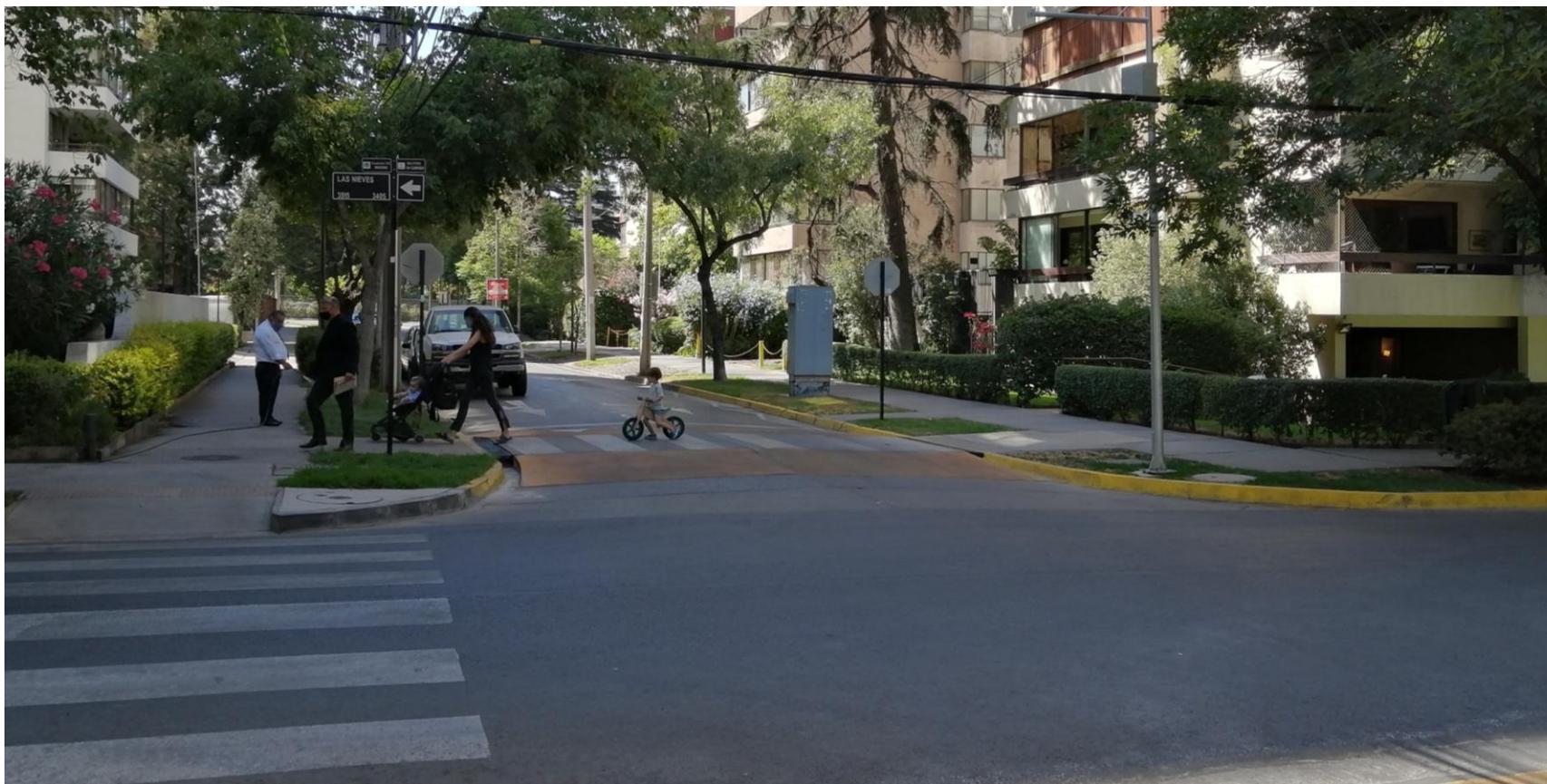


Figura: Zona 30 sector Las Nieves.



Figura: Zona 30 sector Plaza Honduras.



Figura: Zona 30 sector Candelaria Goyenechea.



Figura: Zona 30 sector Candelaria Goyenechea.

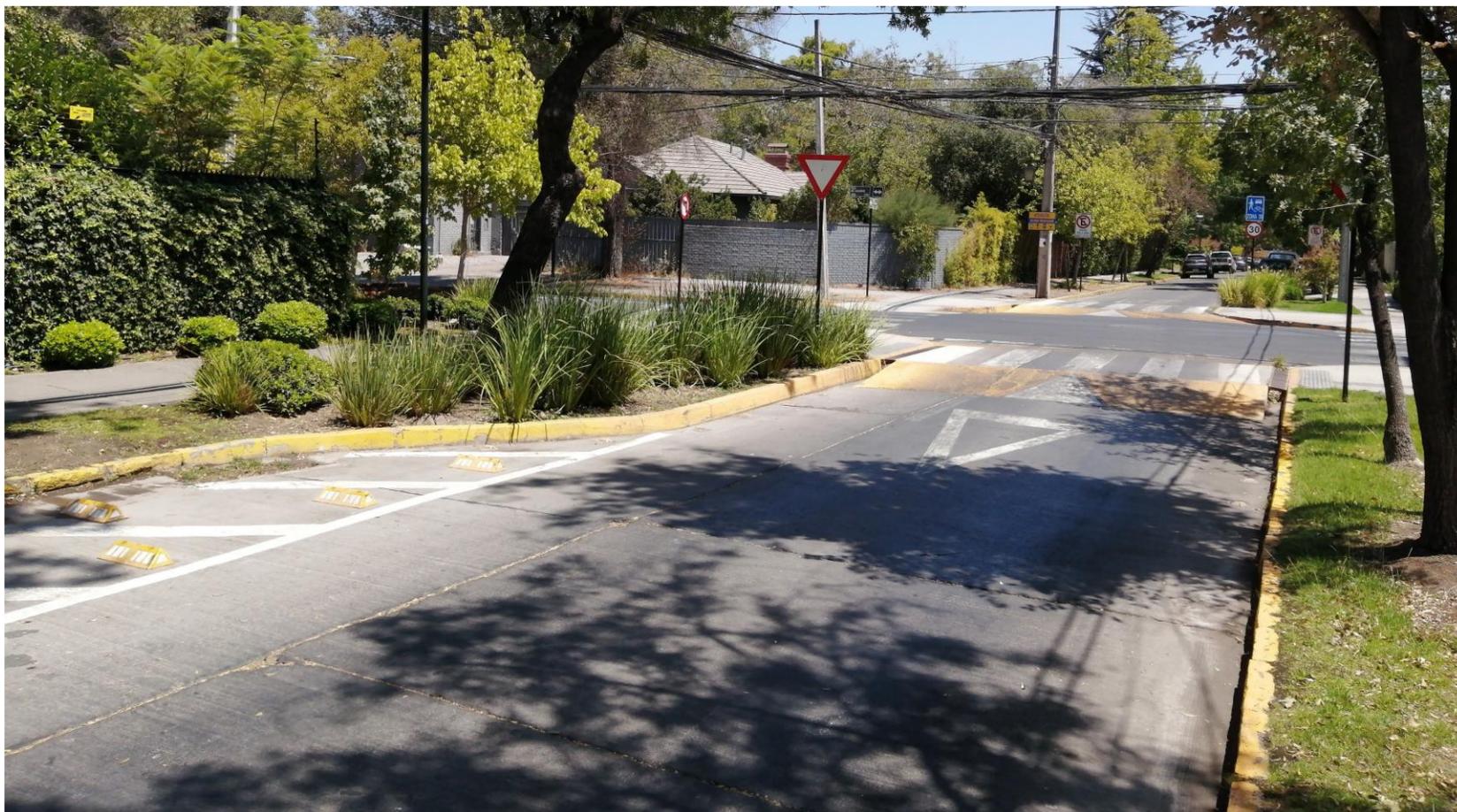


Figura: Zona 30 sector Francisco de Aguirre.