

## Contenido

1.	INTRODUCCIÓN .....	2
1.1	Objetivo del Plan .....	2
1.2	Marco Normativo .....	3
1.3	Marco Metropolitano.....	3
2.	DIAGNÓSTICO.....	4
2.1	<i>Problemáticas</i> .....	5
2.1.1	Convivencia Conflictuada para el acceso a servicios en el centro metropolitano .....	5
	Elección de modos en los viajes .....	6
	Análisis espacial de la movilidad en el Centro de Concepción.....	8
2.1.2	Acceso desequilibrado a servicios dada la Relación rígida entre Centro – Barrios:..	12
2.1.3	Vida de barrio desmejorada por la precariedad del acceso a servicios. ....	16
2.2	<i>Oportunidades: Instrumentos de planificación Vigentes.</i> .....	23
-	<i>Revitalizar los barrios, promoviendo la mixtura social, respetando su identidad y carácter urbanos</i> .....	23
-	<i>Orientar el crecimiento y la expansión urbana considerando una integración armónica con el entorno, natural y social, respetando valores locales</i> .....	24
-	<i>Construir un sistema de movilidad con participación</i> .....	24
2.2.1	Centro metropolitano compacto a escala humana: .....	24
2.2.2	Red de ejes de servicios estructurantes de la movilidad masiva. ....	26
2.2.3	sistema de centralidades de barrio:.....	30
3.	IMAGEN OBJETIVO .....	31
4.	PLAN .....	32
4.1	Propuesta: .....	32
4.2	Elementos de la propuesta: .....	35
4.3	Formulación Participativa de iniciativas.....	37
4.3.1	Concordancia con PLADECO y PLAN REGULADOR COMUNAL .....	38
4.3.1	Inclusión en otros proyectos sectoriales ya elaborados .....	38
4.3.2	Coherencia técnica .....	41
4.3.3	Proyectos de Mayor envergadura: Posibles Fuentes de Financiamiento .....	43
4.3.4	Proyectos que Reiteran Iniciativas, pero de forma Ineficiente o Imposible de implementar.....	46
4.3.5	Factibilidad Económica.....	47
4.3.6	Cartera de Proyectos propuestos para priorización .....	48
4.4	Priorización de la Cartera de Proyectos .....	53
4.4.1	Priorización Territorial.....	53
4.4.2	Priorización de proyecto en Cada Macroterritorio .....	54
4.4.3	CARTERA PRIORIZADA DE PROYECTOS .....	60

## 1. INTRODUCCIÓN

En octubre del 2016 se promulgó la ley 20.958, que modificó la Ley General de Construcciones con el fin de establecer un sistema de aportes al espacio público, mecanismo mediante el cual, los proyectos inmobiliarios que generan crecimiento por densificación, puedan realizar las cesiones destinadas a suplir las necesidades de los nuevos residentes. Para esto se estableció un mecanismo de Aportes al Espacio Público, recursos que deben ser invertidos en mejoras en los espacios públicos y la movilidad, apuntando a fortalecer la cohesión social y la sostenibilidad urbana.

De acuerdo a esta nueva normativa, las mejoras a implementar deben estar contenidas en un Plan de Inversiones en infraestructura de Movilidad y Espacio Público. Este Plan es un instrumento de nivel comunal que contiene una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial o asociadas a éstos, debidamente priorizadas y que deberán actualizarse periódicamente en un plazo no mayor a diez años, y cada vez que se apruebe un nuevo instrumento de planificación comunal.

En el área metropolitana en que se inserta la comuna de Concepción, AMC, el transporte público es el modo que transporta la mayor cantidad de personas. No obstante, en los últimos 15 años, el uso del automóvil se ha duplicado en desmedro de la caminata. Por otro lado, a nivel comunal, los desplazamientos internos con destino la misma comuna significan, en promedio, más de la mitad de todos los viajes con destino Concepción. Esto significa que la demanda interna es tan alta como la del AMC. Si bien, la comuna de Concepción es donde más se utiliza el transporte público, también es una de las comunas con menos viajes enteramente a pie a pesar de sus características geográficas, adecuadas al modo caminata. Esto nos da un indicio que el espacio público, que es el principal escenario de la movilidad debe ofrecer mejores estándares de habitabilidad y atractividad para revertir la tendencia hacia una movilidad no sostenible, que los datos señalados describen.

Por estos motivos, el desafío que implicará compatibilizar las distintas escalas de la movilidad, la calidad del espacio público en que ésta ocurre o que se presenta como servicio urbano, y los distintos intereses de los habitantes y actores urbanos de la ciudad, deberá tener como factor crítico de orientación las alternativas de incorporar el atributo de sostenibilidad al momento de formular tanto el marco conceptual del plan, así como las iniciativas concretas.

El presente documento da cuenta del diagnóstico, Imagen Objetivo, propuesta y criterios de priorización del Plan de Inversiones en Espacio Público y Movilidad que se propone para la comuna de Concepción, proceso que ha sido desarrollado con participación de la ciudadanía a partir de la etapa de diagnóstico.

### 1.1 Objetivo del Plan

El objetivo General de este proceso de planificación es, asegurar en el tiempo, el acceso equitativo a los servicios urbanos que provee la ciudad, a partir de una mejora sustancial del espacio público, tanto en su calidad de escenario de la movilidad como de servicio urbano en sí. En este contexto, el plan deberá:

- Identificar las problemáticas específicas que afectan de forma negativa la movilidad en la comuna, y proponer como revertir o mitigar dichas problemáticas

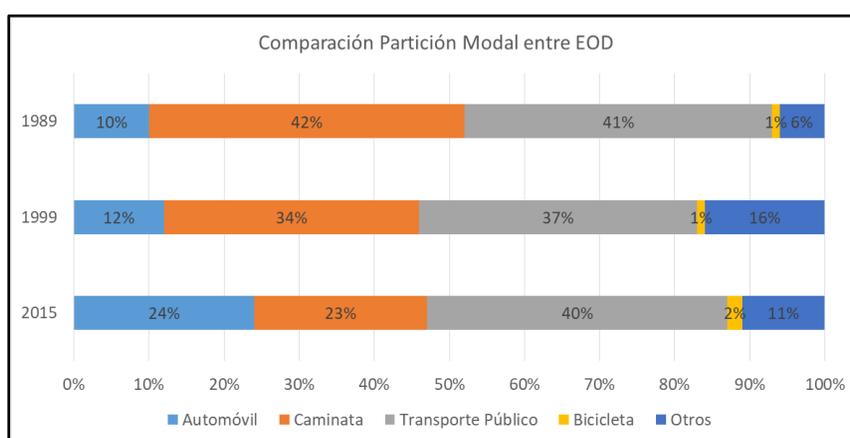
- Identificar las carencias de los espacios públicos que inciden en la falta de atraktividad de los modos más sostenibles de desplazamiento y proponer mejoras concretas

## 1.2 Marco Normativo

El plan de inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público quedó consagrado en el artículo 176° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y reglamentado en el artículo 2.8.1 de su Ordenanza General. Su elaboración debe regirse, como mínimo, por las instrucciones impartidas en la Circular DDU N° 448 del 13.09.2020 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que contiene el Marco reglamentario y metodológico para la elaboración del Plan

## 1.3 Marco Metropolitano

En un área metropolitana, la asignación de espacio público por persona para la movilidad, - asignación que resulta del modo de viaje que cada persona escoge- determina fuertemente la calidad de vida de sus habitantes y define cuan equitativas son sus opciones de acceso a servicios. En los últimos 30 años, en el AMC la partición modal ha evolucionado: mientras el uso del transporte público se ha mantenido en el tiempo en torno al 40%, el uso de vehículo privado ha aumentado hasta un 25%, en desmedro de la caminata que ha disminuido casi la mitad. (SECTRA, 2016).



Esto refleja que la asignación de espacio de viaje por persona se va tornando insostenible en el tiempo. Como respuesta, los instrumentos de planificación normativos establecen criterios para el desarrollo urbano que permitan hacer frente a esta realidad.

Como temas transversales a dichos IPT, desde la Política Nacional de Desarrollo Urbano, hasta el PLADECO, se plantean como relevantes para el desarrollo urbano, la integración social urbana, el desarrollo económico, el equilibrio ambiental y el patrimonio e identidad:

INTEGRACIÓN SOCIAL	DESARROLLO ECONÓMICO	EQUILIBRIO AMBIENTAL	IDENTIDAD Y PATRIMONIO
Garantizar la intermodalidad, los servicios urbanos de alto estándar, redes de espacios públicos y áreas verdes	Fortalecer la competitividad de la ciudad mediante estructura para transporte y movilidad  fortalecer la multimodalidad del transporte con énfasis en el desarrollo ferroviario	La Ciudad debe desarrollarse en equilibrio con el medio ambiente natural;  Fomentar la movilidad a través del uso compartido del espacio	Valorar el entorno físico como elemento formador de identidad;  Reconocimiento de la identidad como potencial turístico

Respecto de los instrumentos de planificación territorial, para Concepción en su contexto metropolitano, los contenidos de los instrumentos de carácter regional y metropolitano son los más incidentes. En éstos se destaca:

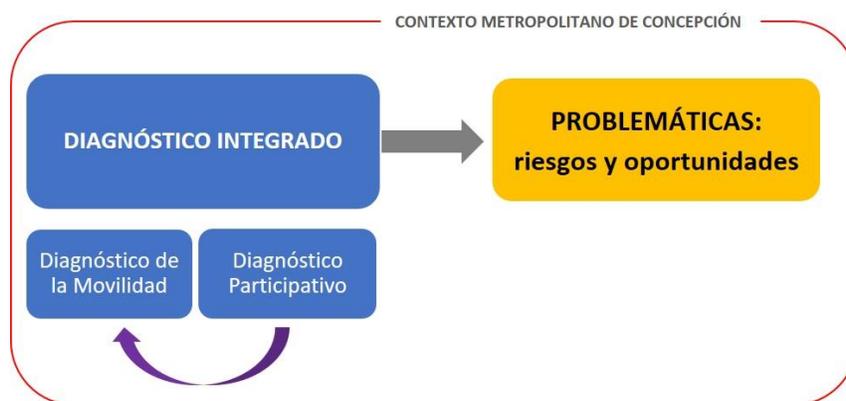
- la definición del rol de la comuna, en calidad de centralidad a nivel regional y metropolitano y su rol de ciudad de servicios
- el grave déficit cualitativo en términos de espacio público y servicios, especialmente en el ámbito de la movilidad.

De esta manera, el Plan Regulador Comunal recoge estos diagnósticos, proponiendo como Imagen Objetivo, el de una capital a escala humana, una ciudad de barrios. En base a esto, se propone una estructura del territorio con miras a fortalecer la centralidad de la comuna, pero en base a una infraestructura para la movilidad sostenible, proponiendo un reenfoque hacia los atributos de escala humana, ciudad compacta, protección del centro histórico y resguardo de la vida de barrio.

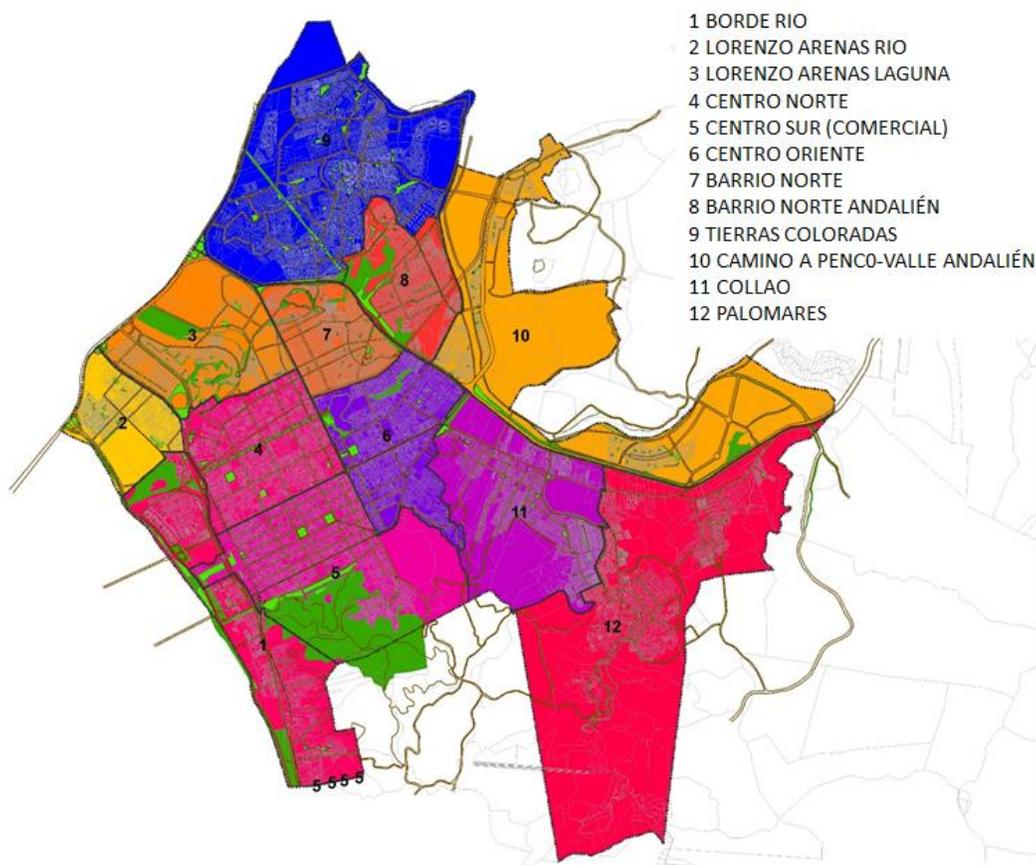
En el anexo 1 de la presente memoria, se cuenta con una breve síntesis de cada instrumento revisado, los que incluyen la Política Nacional de Desarrollo Urbano, La Estrategia Regional de Desarrollo Urbano y Plan de Ordenamiento Territorial para la región, el Plan de Acción para el Área Metropolitana de Concepción y su Propuesta de Plan de Movilidad Sostenible para el AMC, el Plan Regulador Metropolitano, así como el Plan de Desarrollo Comunal y Plan Regulador Comunal de Concepción.

## 2. DIAGNÓSTICO

Con el fin de implementar la participación ciudadana en la elaboración del presente plan, se buscó genera un diagnóstico integrado. A partir de un trabajo conjunto con las organizaciones vecinales distribuidas en el territorio comunal, así como con grupos de enfoque de actores relevantes, tales como Academia, Servicios Públicos, Gremios Profesionales y Ciudadanía, en el marco del Directorio Urbano de la Ciudad, se hizo un diagnóstico de las principales problemáticas relacionadas al acceso a los servicios y la movilidad urbana. Dichas problemáticas han sido analizadas en base a datos los datos disponibles, con el fin de medir y caracterizar adecuadamente los fenómenos identificados. La secuencia de Diagnóstico se muestra a continuación:



Respecto de la forma de estructurar el territorio para establecer mediciones y comparaciones, se ha utilizado la división del territorio comunal en base a Macro Territorios, como unidades de análisis y de proyecto, unidades que han sido utilizadas, además, en instrumentos como el Plan Regulador en su última modificación, así como en la actualización del PLADECO.



## 2.1 Problemáticas

### 2.1.1 Convivencia Conflictuada para el acceso a servicios en el centro metropolitano

El área del Centro Histórico, comercial y de servicios, se presenta comprimido y obsoleto, en relación a la demanda por espacio de desplazamiento que resulta del modo en que las personas deciden viajar al centro. La alta concentración de actividades de servicios explica la fuerte demanda por desplazamientos, tanto a nivel metropolitano, pero especialmente a nivel comunal. Dichos desplazamientos se resuelven en un espacio segregado y deteriorado, por lo que la competencia por espacio para desplazarse se agudiza especialmente en la zona del centro histórico. La segregación está dada por barreras que determinan modos únicos de transporte en ciertos espacios. El deterioro está acentuado por los problemas ambientales derivados del transporte público y la congestión vehicular, tales como ruidos y emisiones, que finalmente se traduce en pérdida de valor social.

En el entendido que la comuna de Concepción pertenece a un ecosistema urbano que se compone de 10 comunas y de la interacción entre ellas, resulta fundamental contextualizar y contrastar los patrones de los desplazamientos asociados a los habitantes de la comuna de Concepción, como a aquellos del área metropolitana.

El Gran Concepción alberga una población de 1.037.170 habitantes en una superficie aproximada de 2.100 km<sup>2</sup>. En 2015-2016 se realizó la Encuesta Origen Destino, estudio que tiene por objetivo entregar los principales patrones en cuanto a movilidad urbana de toda la conurbación. La información sobre movilidad descrita a continuación se basa en lo reportado en la "Actualización del Plan de Transporte del Gran Concepción, Etapa 1" (SECTRA, 2016), estudio que levantó datos e información sobre la movilidad del Gran Concepción.

De acuerdo a dicha información, de la cantidad total de viajes en el AMC, se tiene que la mayor parte corresponde a desplazamientos en transporte motorizado.



De estos desplazamientos, gran parte tiene como destino la comuna de Concepción, la que, dada su situación de capital metropolitana y regional, se constituye en la principal fuente de servicios y equipamientos de la provincia. Así, desde todas las comunas periféricas, el primer destino de los viajes fuera de ellas, es Concepción, alcanzando valores del orden del 26% del total de viajes en comunas como Chiguayante, San Pedro de la Paz y Hualpén.

De esta forma, la percepción general de las personas respecto de la movilidad en el área central, se enfoca en los siguientes fenómenos:

1.- Disrupción entre movilidad y espacio público: la asignación segregada del espacio para la movilidad ha promovido la competencia entre las personas que puede optar por un cierto modo, respecto de aquellas que no tienen opción del modo de desplazarse. En virtud de eso, el espacio público presenta barreras que dificultan la convivencia, y favorece de forma inequitativa especialmente los modos lentos como caminata y bicicleta.

2.- Desintegración Espacial de la movilidad: se observa una alta concentración de servicios en el área central respecto de los barrios, así como de la intercomuna, lo que provoca que la cantidad de viajes hacia el centro no es bien sostenida por el sistema vial, tanto las calles como el servicio de transporte público y privado. Al mismo tiempo, los diversos modos de transporte se presentan desintegrados de tal manera que su uso se hace excluyente, produciéndose deseconomías en el proceso de asignación de espacio por persona que realiza un viaje. Esta forma de construir la ciudad ha fomentado la desvalorización de aquellos bienes comunes respecto de los individuales.

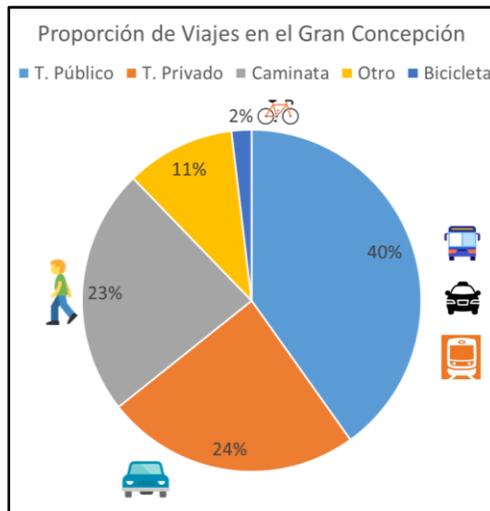
3.- Baja calidad del transporte público: la movilidad masiva de personas se realiza bajo condiciones insuficientes de información, seguridad, comodidad. Las necesidades de los usuarios son atendidas de manera precaria, con lo cual, este modo más eficiente en términos de asignación de espacio, no atrae usuarios.

4.- Incultura de la movilidad: la conjunción de las problemáticas anteriores, ha creado una disposición preferente hacia los modos que satisfacen mejor las aspiraciones de calidad personales por sobre las colectivas, lo que inhibe los cambios espontáneos hacia modos de transporte más beneficiosos para toda la comunidad que habita la ciudad. La competencia por el espacio se manifiesta en actitudes defensivas que ponen a los usuarios en situación de oponentes desde sus distintas capacidades.

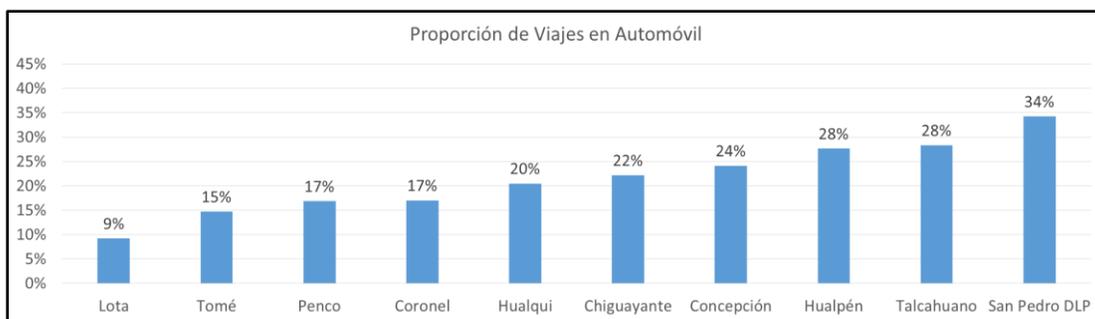
A continuación, se presentará una serie de datos que explican estas percepciones.

#### Elección de modos en los viajes

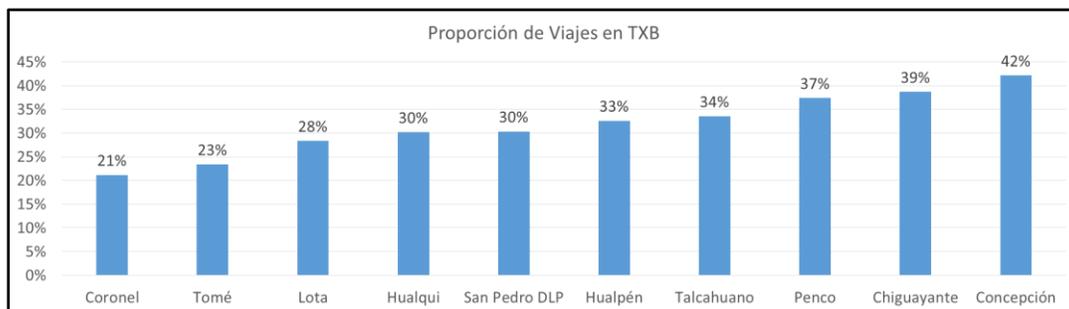
En lo que respecta la partición modal de los viajes que se realizan en promedio en un día laboral en todo el Gran Concepción, se observan una importante tasa de uso del transporte público, alcanzando un 40% de todos los viajes que se realizan en un día. Si a este valor se le suman los viajes que se realizan en bicicleta y caminata se alcanza un 65%, lo cual resulta en un índice que parece adecuado de sostenibilidad. A continuación, se representa gráficamente la partición modal del Gran Concepción en base a la encuesta origen-destino (SECTRA, 2016).



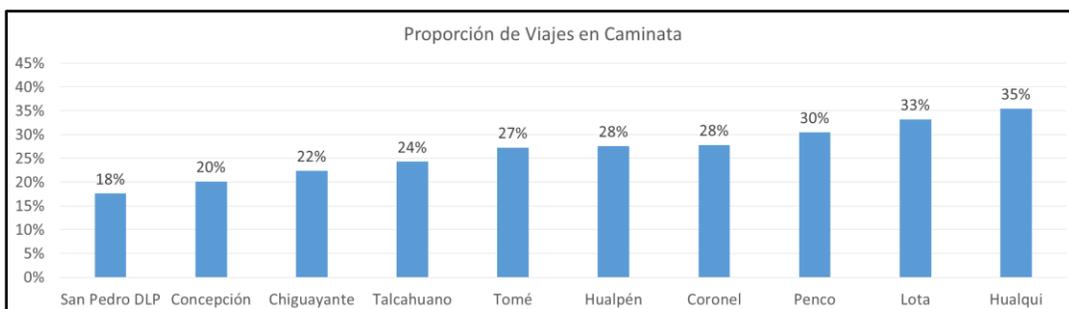
Para profundizar en esta información, se compara el resultado de la elección de los modos de desplazamientos entre las comunas:



Como se observa en la figura anterior, San Pedro de la Paz es la comuna con mayor uso del vehículo privado (34% de todos sus viajes) y en el caso de Concepción su uso se encuentra en el promedio del uso del Gran Concepción llegando a 24% de los viajes totales.



En cuanto al uso del transporte público de taxibuses, la comuna de Concepción es desde dónde y hacia dónde más se viaja en este modo alcanzando un 42% del total de viajes, realizado en taxibus.



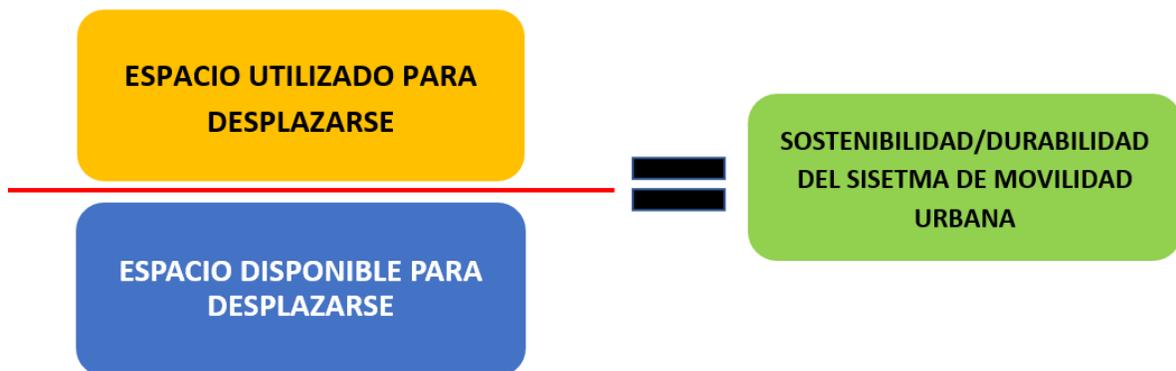
Finalmente, al observar los resultados de la caminata, se observa que Concepción es una de las ciudades con menos viajes realizados enteramente a pie, solo superando a San Pedro de la Paz, en cambio comunas más periféricas como Hualqui o Lota llegan a un 35% de sus viajes en caminata.

Si la observación de la información presentada se limita solo al modo de desplazamiento elegido, da la impresión que el AMC presenta índices de sostenibilidad en su modo de desplazamiento de personas. Por tanto, vale preguntarse de donde surge la altamente problematizada percepción de la movilidad urbana en el AMC.

#### Análisis espacial de la movilidad en el Centro de Concepción

En la presente sección se analiza desde un punto de vista espacial, de qué manera la elección del modo de desplazarse afecta la sostenibilidad del sistema de movilidad urbana. Al respecto cabe precisar qué se entiende por sostenibilidad en este contexto. Acudiendo al significado del concepto de sostenibilidad, se tiene que éste corresponde a un atributo del tipo de uso que se hace de un recurso, y describe que tan durable es este uso. Por tanto, en el caso de la movilidad urbana, se debe identificar los elementos de esta relación, es decir, el tipo de uso y el recurso. Dado que el Plan de Inversiones en Espacio Público y Movilidad consiste en obras y acciones sobre el espacio, se requiere de un enfoque desde el espacio de los elementos involucrados en la relación descrita. De esta manera, podemos entender que el elemento “tipo de uso” se refiere a la manera en que las personas se desplazan (demanda de viajes) por el espacio público, que se constituye en el “recurso” disponible para hacer posible los desplazamientos.

Ahora es necesario que estos dos elementos sean compatibles en naturaleza con el fin de observar el resultado de su relación. Por tanto, la demanda por desplazarse será considerada desde el punto de vista del espacio utilizado para desplazarse, lo que describe el tipo de uso, durable o no, que se hace del recurso para desplazarse, que en este caso es el espacio público. La relación descrita se esquematiza en la siguiente figura:



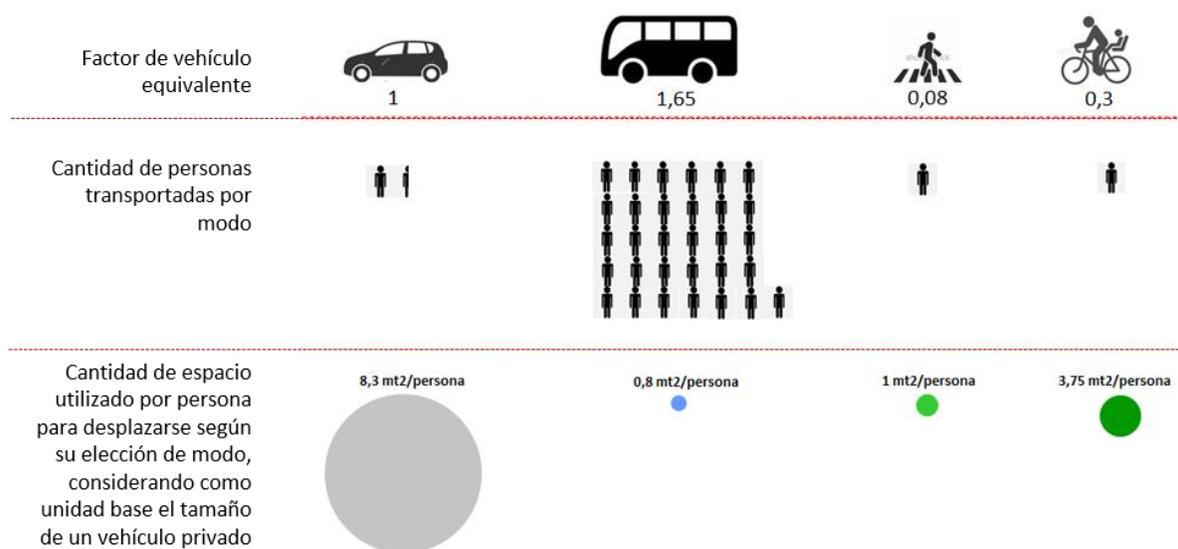
Dado que el espacio utilizado para desplazarse depende de un conjunto de decisiones individuales que ocurren en un escenario mínimamente regulado, se tiene que la orientación que se dé a las decisiones individuales para asegurar la durabilidad del sistema de movilidad cobra vital relevancia.

Con el fin de dimensionar la relación descrita, se propone un ejercicio que asigne una dimensión al espacio utilizado para viajar en base al concepto de “vehículo equivalente”, el que ha sido ampliamente desarrollado en el ámbito de la ciencia del transporte. Dicho concepto, relaciona de manera espacial los distintos modos de transporte, tomando como unidad referencial un vehículo particular, a partir de lo cual se establece que, si dicho vehículo significa una unidad, un bus significa 1.65 unidades y una bicicleta 0.3 unidad. En esta relación se incluyen factores no solo de tamaño físico de los vehículos, sino las necesidades de espacio para su operación. Para este ejercicio, se utilizará estos factores para convenir la superficie que representa cada modo, a partir de la superficie estándar del espacio de estacionamiento de un vehículo particular de 12,5 mt<sup>2</sup> (2.5 mt x 5 mt).

Con el fin de conocer cómo el espacio se asigna a las personas en función de su decisión respecto a la manera en que se desplazarán, se utilizará un dato conocido mediante los estudios de SECTRA,

que es la tasa de ocupación de los vehículos correspondientes a cada modo de transporte en el AMC. De esta manera, tenemos que los vehículos particulares tienen una tasa de ocupación promedio de 1.5 personas, mientras que un bus tiene capacidad para 31 personas.

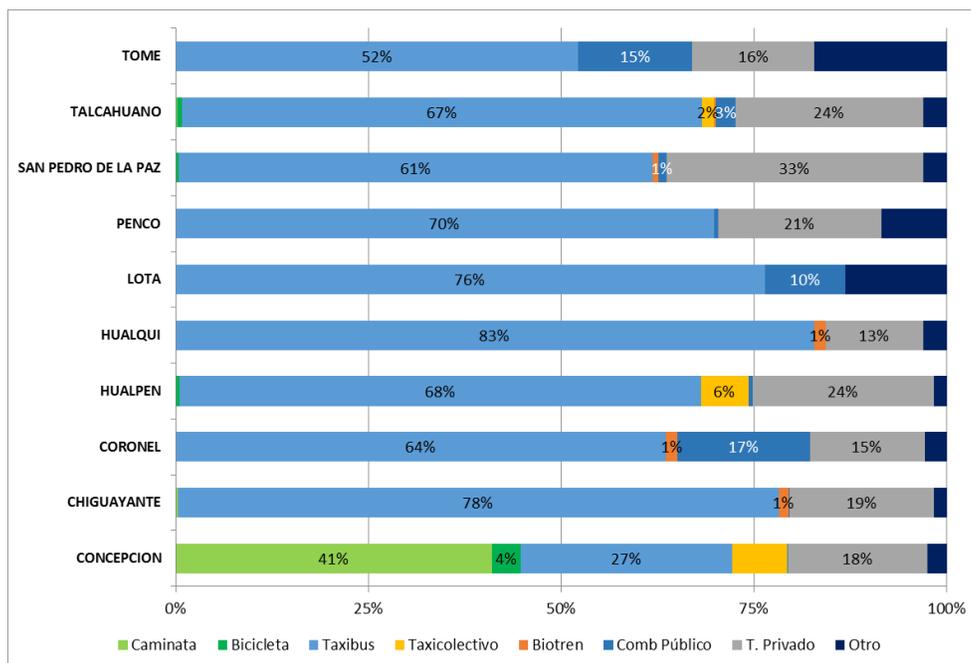
Utilizando estos elementos a manera de convenciones para implementar un ejercicio analítico, podemos comparar el espacio que ocupa cada persona según su decisión respecto del modo en que se desplazará, comparación que se grafica en la siguiente figura:



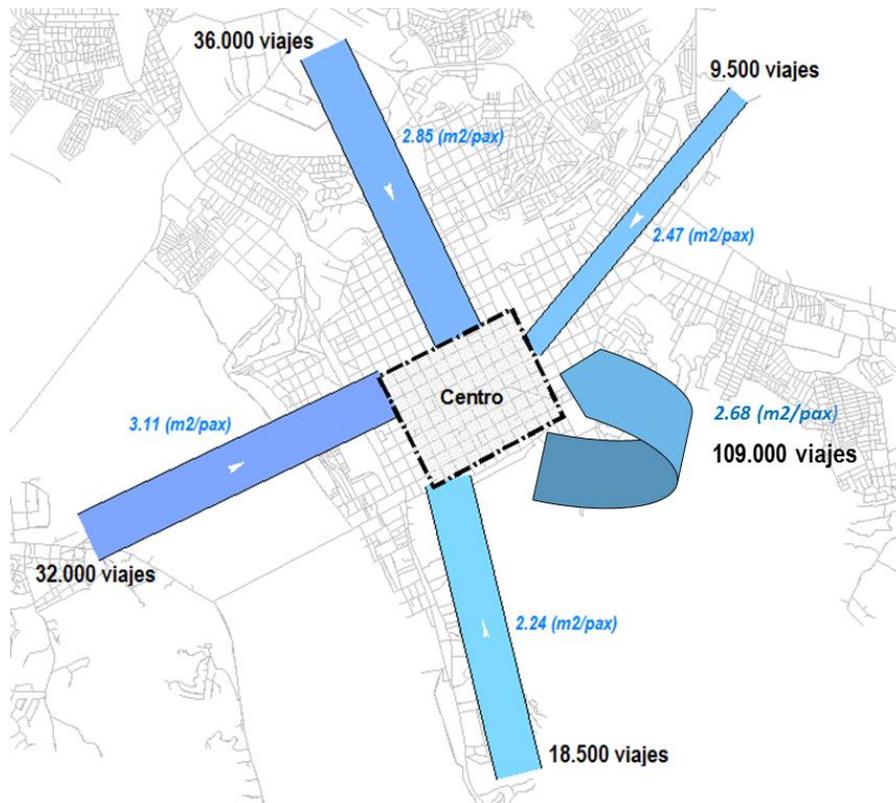
A partir de este ejercicio, podemos tener una herramienta para dimensionar el desequilibrio que se presenta en el uso del espacio disponible para desplazamiento entre las personas cuando deciden por un cierto modo de desplazarse. Esta herramienta nos permitirá comparar la manera en que el centro es demandado por espacio desde las comunas vecinas y barrios de Concepción.

### Uso del espacio de los viajes desde las demás comunas y los barrios de Concepción hacia el centro comercial y de servicios

En cuanto al análisis espacial de los viajes desde las distintas comunas se muestra la partición modal de aquellos que llegan al centro de la Concepción. En este sentido se observa que comunas como Chiguayante, Hualqui y Lota poseen un alto uso del transporte público para viajar al centro de Concepción, no así en el caso de San Pedro de la Paz donde se alcanza un 33% de los viajes que se dirigen al centro son realizados en automóvil.



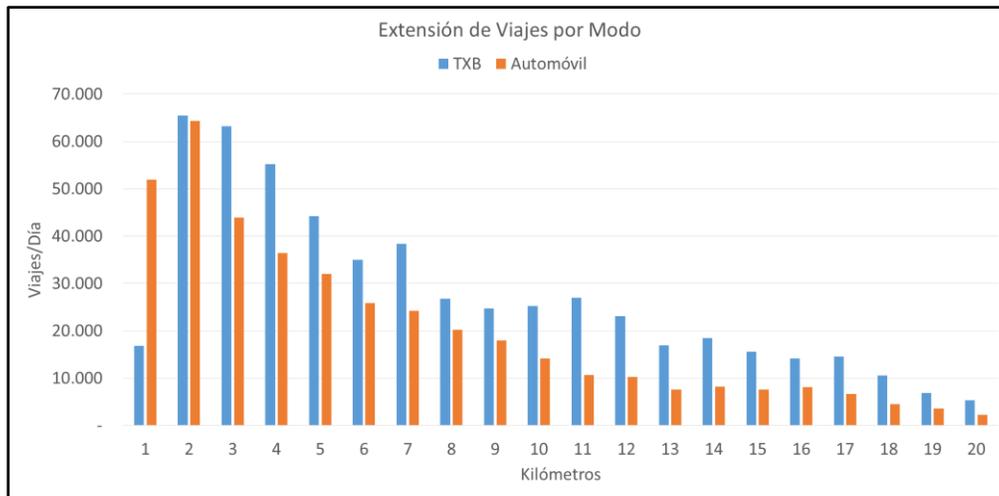
A partir de la cantidad total de viajes, y la proporción de modos en que estos se realizan, se estableció un indicador que describe cuánto espacio por pasajero se consume desde los principales orígenes del Gran Concepción. De esta manera, este factor se puede considerar como una especie de “huella del viaje”, en el entendido que la misma cantidad de viajes, puede realizarse utilizando más o menos espacio según el modo elegido para el desplazamiento. De esta manera podemos comparar la huella de cada comuna, incluido Concepción, en su búsqueda de servicios ubicados en el centro metropolitano:



De lo mostrado se desprende que, si se considera la asignación de espacio por persona como elemento relevante de la movilidad sostenible, de los viajes que llegan al centro de Concepción, los que tienen una mayor “huella” son los provenientes de Coronel, San Pedro de la Paz y los que poseen menor huella son aquellos que tienen orígenes en Chiguayante y Hualqui.

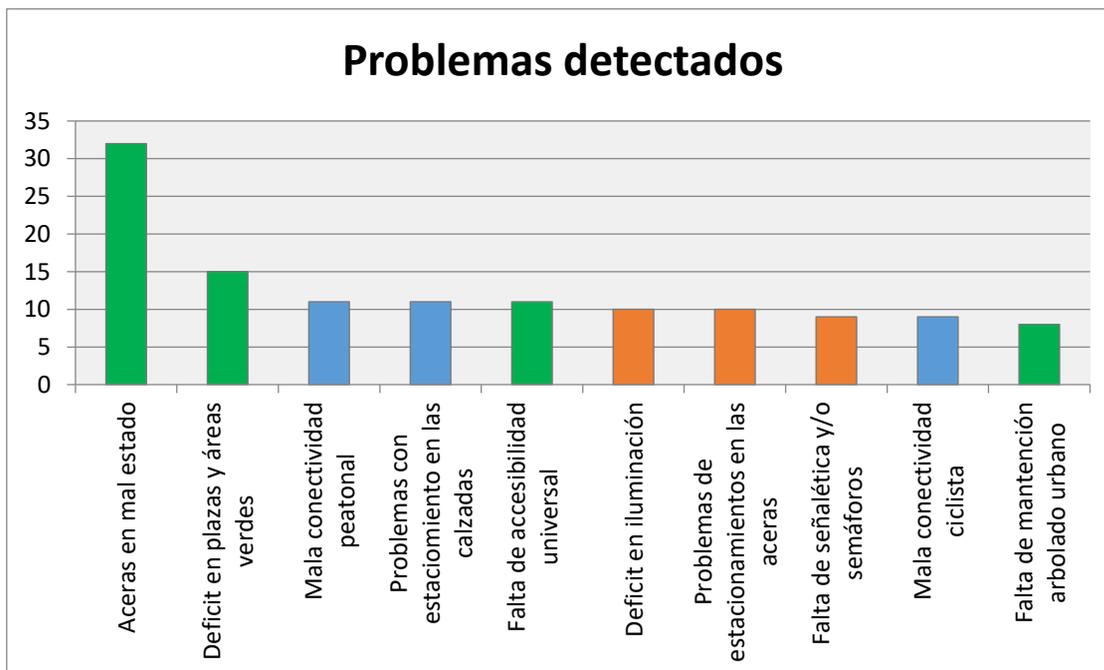
Concepción si bien, recibe la mayor cantidad de los viajes externos de las demás comunas, también posee una gran proporción de sus viajes que se originan y cuyo destino es la misma comuna, es decir, viajes entre los distintos barrios y el centro de la comuna. En este sentido y analizando la huella de éstos, se obtiene un valor promedio de huella por pasajero, manteniéndose bajo aquellos viajes provenientes de San Pedro de la Paz – Coronel, pero siendo superior a algunos como aquellos provenientes de Chiguayante o Penco. En este sentido, hay oportunidades que deben abordarse de manera tal de propiciar una baja en esta huella de los viajes internos, pues estos viajes representan más del 50% de los viajes que llegan al centro de la comuna.

Eso cobra especial relevancia si se compara el uso del automóvil y el del taxibús en viajes cortos de hasta 2 km, en los que se prefiere el automóvil, modo que asigna el espacio de la manera menos equilibrada entre el conjunto de personas:



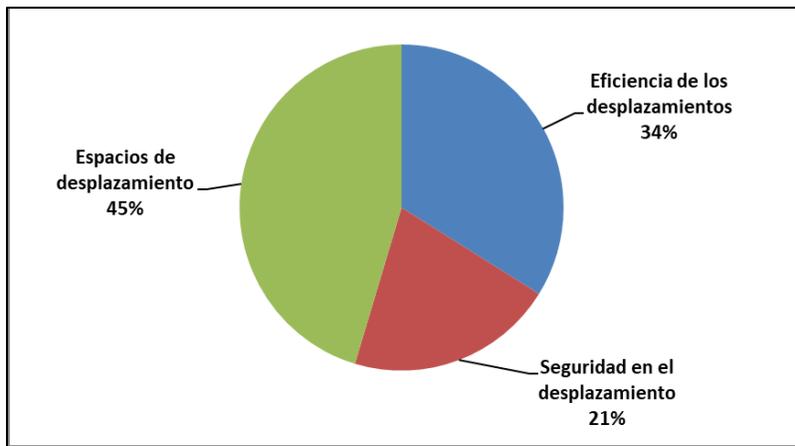
La expresión de estos problemas en el espacio, fue identificado por las personas en el trabajo participativo en relación a áreas concretas de intervención.

En la zona céntrica de la comuna se identificaron en trabajo participativo acciones relacionadas primordialmente con las aceras como espacio urbano en todas sus dimensiones. Es decir, abordando temáticas que guardan relación con la mejora del espacio a nivel de servicio para los transeúntes, como embellecimiento del espacio buscando mejorar la experiencia del usuario, así como también aspectos relativos al uso que se le debiese dar a estos espacios. A continuación, se presenta el ranking de las 10 indicaciones que más se repiten en los comentarios y solicitudes de los vecinos.



Como se ve, el mal estado de las aceras es un tema de máxima injerencia al momento de evaluar la movilidad en el centro de Concepción. A continuación, se presenta como de incidencia el mal estado y déficit de áreas verdes y plazas, la mala conectividad peatonal y la deficiente accesibilidad universal. También tuvo peso los problemas que generan la existencia de estacionamientos en las calzadas, la falta de conectividad de las rutas ciclistas y la falta de señalizaciones y regulación de intersecciones.

En resumen, en el sector del centro de la comuna, los comentarios apuntan principalmente a la deficiente habitabilidad de los espacios de desplazamiento, alcanzando un 45% de todas las indicaciones y en segundo lugar se estima la baja eficiencia en los desplazamientos (34%) y finalmente con un 21% se apunta a medidas que aborden la seguridad de los desplazamientos, según se muestra a continuación.



A manera de síntesis, dentro de las tres temáticas expuestas, se presentan las principales deficiencias a resolver:

Eficiencia de los desplazamientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Problemas de estacionamiento en calzadas</li> <li>• 2. Mala conectividad peatonal</li> <li>• 3. Mala conectividad ciclista</li> </ul>
Seguridad en el desplazamiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Deficit en Iluminación de los espacios públicos</li> <li>• 2. Problemas con estacionamiento sobre aceras</li> <li>• 3. Falta de señalética y/o regulación de intersecciones</li> </ul>
Habitabilidad de los Espacios de desplazamiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Mal Estado de Aceras</li> <li>• 2. Deficit de Plazas y áreas verdes</li> <li>• 3. Falta de Accesibilidad Universal</li> <li>• 4. Falta de mantención en Arbolado Urbano</li> </ul>

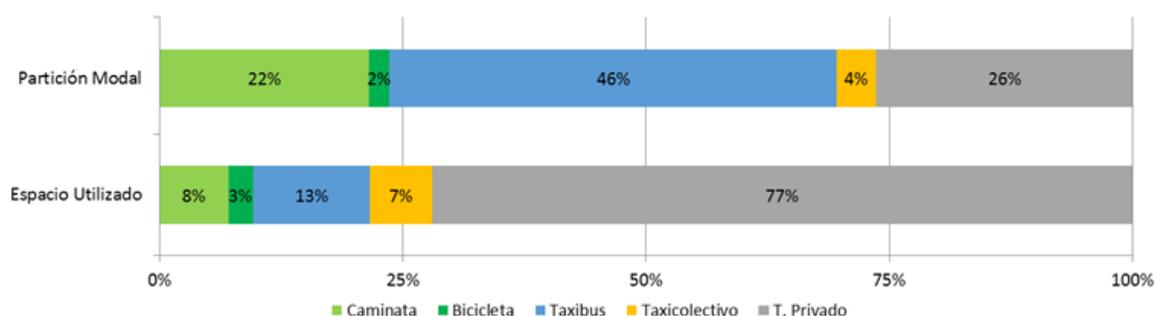
### 2.1.2 Acceso desequilibrado a servicios dada la Relación rígida entre Centro – Barrios:

La falta de alternativas para desplazarse entre los barrios y el centro, tales como ciclorrutas o rutas peatonales de calidad, hacen más atractiva la elección del automóvil. A nivel Metropolitano, la falta de integración entre las opciones de transporte, como bus-tren o tren-bicicleta, acentúa esta tendencia desde las comunas vecinas.

Si bien la mayoría de los viajes se hacen en transporte público, en términos del espacio ocupado por cada persona que viaja, la mayor parte del espacio está ocupada por los usuarios del transporte privado.

Esto se explica al considerar la partición modal de los viajes con dirección el centro de Concepción donde un 22% corresponde a caminada, 46% lo hacen en taxibuses y un 26% en vehículos privados.

Ahora bien, cuando se espacializan estos viajes, se obtiene una distribución en la que se invierte completamente entre modos:  $\frac{3}{4}$  de las personas que viajan al centro de Concepción lo hacen en  $\frac{1}{4}$  del espacio total ocupado.



Por otro lado, se suma la prevalencia del modo transporte privado en viajes de corta distancia que se explicó en el marco de la problemática específica del centro metropolitano. De esta manera, se limita el acceso a los servicios a la mayor parte de las personas que se desplazan y que son los que lo hacen en transporte público, bicicleta o caminata, los que solo usan el 23% del espacio. En otras palabras, el espacio ocupado por vehículos, limita que más personas tengan espacio para desplazarse para obtener servicios.

Para detallar este aspecto a nivel territorial, se observará las características de los desplazamientos entre los Macroterritorios de la comuna. El siguiente cuadro muestra el total de viajes generados de cada barrio hacia el resto de la comuna durante un día tipo laboral, según los datos reportados de la Encuesta Origen Destino (SECTRA, 2016).

Barrios	Cantidad de Viajes	Proporción (%)
Barrio Norte	19.127	3%
Barrio Norte Andalién	17.325	3%
Barrio Tierras Coloradas	56.394	<b>10%</b>
Borde Río	32.728	6%
Camino a Penco-Valle Andalién	16.026	3%
Centro Norte	56.311	<b>10%</b>
Centro Oriente	82.937	<b>14%</b>
Centro Sur	213.079	<b>36%</b>
Collao	32.316	6%
Lorenzo Arenas Laguna	21.097	4%
Lorenzo Arenas Río	20.670	4%
Palomares	18.304	3%

Resulta relevante destacar que la mayor cantidad de viajes que se generan en los Macroterritorios asociados al Centro de la comuna: Centro Sur, Centro Oriente y Centro Norte. Resalta, además, el barrio Tierras Coloradas con una elevada generación de viajes con respecto al resto de los macro territorios.

Ahora bien, al analizar cómo se distribuyen los viajes entre los distintos barrios es relevante destacar que el Macroterritorio Centro Sur, es el que recibe la mayor cantidad de viajes de toda la comuna y en el que se realizan dentro, de sí mismo, la mayor cantidad de viajes también. Se presenta a continuación el detalle de los viajes desde y hacia los barrios.

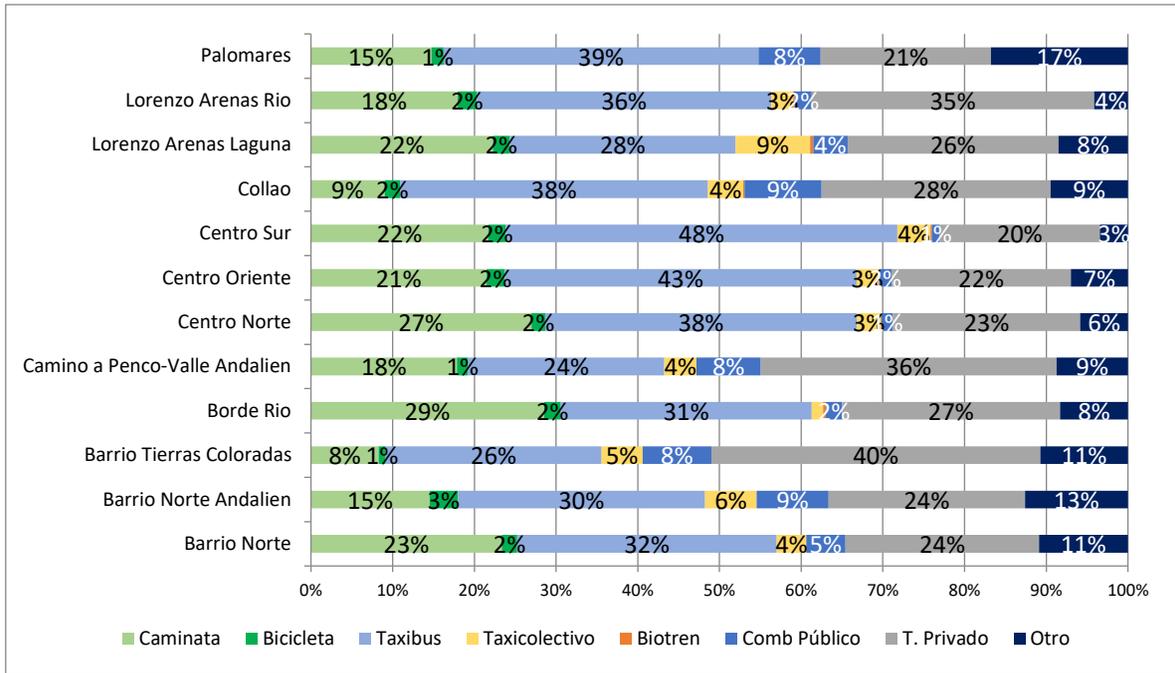
Origen/ Destino	Barrio Norte	Barrio Norte Andalien	Barrio Tierras Coloradas	Borde Rio	Camino a Penco- Valle Andalien	Centro Norte	Centro Oriente	Centro Sur	Collao	Lorenzo Arenas Laguna	Lorenzo Arenas Rio	Palomares
Barrio Norte	23%	8%	11%	1%	5%	9%	13%	22%	1%	4%	2%	2%
Barrio Norte Andalien	9%	21%	8%	2%	2%	8%	15%	26%	2%	3%	3%	1%
Barrio Tierras Coloradas	3%	3%	34%	2%	1%	7%	14%	28%	3%	2%	2%	1%
Borde Rio	1%	1%	4%	43%	0%	9%	9%	24%	1%	1%	4%	2%
Camino a Penco- Valle	5%	3%	3%	1%	27%	2%	19%	27%	6%	2%	2%	3%
Centro Norte	4%	3%	7%	6%	1%	27%	8%	29%	5%	6%	2%	2%
Centro Oriente	4%	4%	9%	4%	5%	7%	27%	28%	5%	2%	2%	4%
Centro Sur	3%	3%	9%	4%	3%	10%	12%	39%	7%	4%	3%	3%
Collao	2%	1%	5%	1%	3%	7%	12%	34%	20%	2%	1%	11%
Lorenzo Arenas Laguna	4%	2%	5%	1%	1%	14%	6%	26%	3%	25%	11%	1%
Lorenzo Arenas Rio	3%	3%	4%	8%	2%	6%	8%	24%	3%	13%	24%	1%
Palomares	1%	1%	3%	4%	2%	5%	14%	25%	16%	1%	1%	28%

### Elección de modo de los viajes

Para comprender qué implica que el Centro Sur sea el área más demanda por espacio de desplazamiento, se analiza la partición modal de los viajes. Así, los territorios definidos por Centro Sur, Centro Norte y Centro Oriente son aquellos donde el uso del transporte público, la caminata y la bicicleta llegan a órdenes del 72% de todos los viajes, lo cual en otras palabras es un indicador de sostenibilidad de la movilidad.

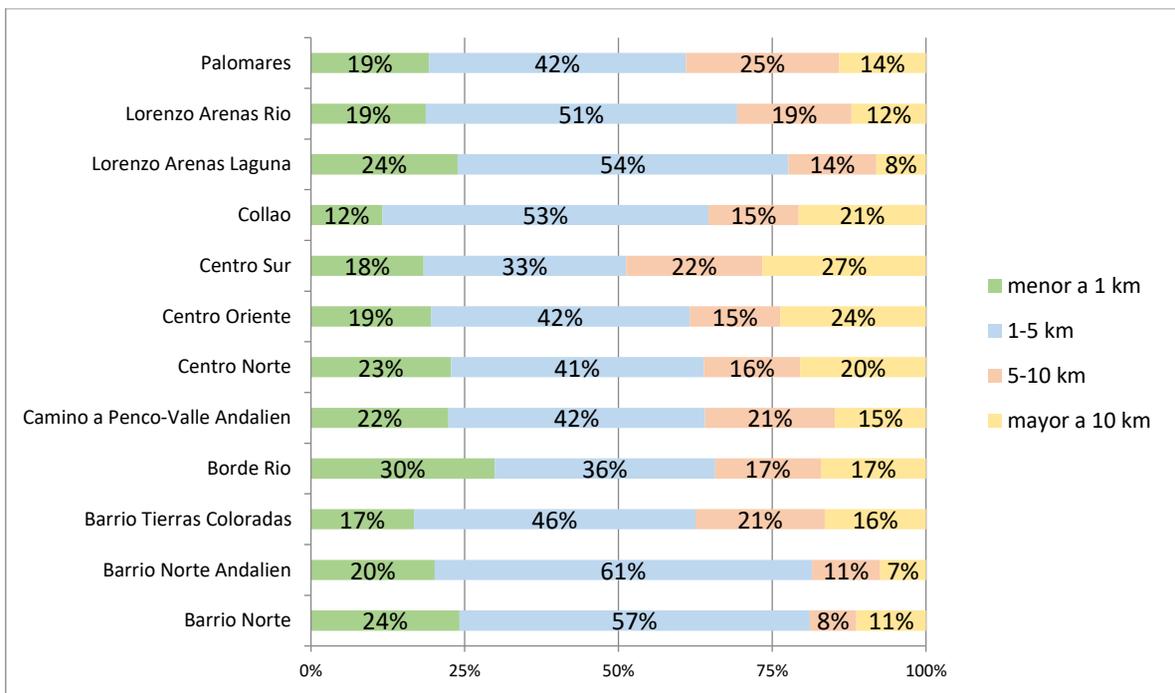
En contra parte, existen territorios como el de Tierras Coloradas y Camino a Penco-Valle Andalién, donde el uso del vehículo privado alcanza el 40% de los viajes y el uso del transporte público es de los más bajos de la ciudad llegando solo a 25%. Al contrastar esto con los recorridos disponibles de transporte público, así como las frecuencias y nivel de servicio de éste se aprecia una correlación en la cual resulta un desafío para mejorar este aspecto en territorios de la ciudad como los barrios mencionados.

Finalmente, del gráfico se desprende también que existen sectores como Palomares, Collao, Barrio Norte Andalién, donde las personas que utilizan el transporte público, deben realizar combinación de dos o más servicios, ya sea entre buses, o con taxi colectivo, etc. Si bien, el trasbordo no es un elemento negativo per se en la movilidad, en el caso de Concepción, si resulta en un perjuicio para los usuarios, pues deben pagar dos o tres tarifas para llegar a sus respectivos destinos, lo cual podría mejorarse si existiese la tarifa integrada o analizando opciones de nuevos recorridos que cumplan con los destinos de dichos usuarios.



### Distribución según la distancia de los viajes por barrios

En cuanto a la generación de viajes según sus distancias se presenta el siguiente gráfico.



Se observa que existen barrios donde más del ¾ de todos sus viajes son de menos de 5 km como por ejemplo ocurre en Barrio Norte, Barrio Norte Andalién y Lorenzo Arenas Laguna.

En cambio, sectores como Centro Sur solo la mitad de sus viajes son cortos. Esto demuestra que es en este territorio donde se concentra la mayor cantidad de viajes atraídos por los servicios, equipamientos y comercio existente en este sector, lo cual atrae viajes desde todos los demás barrios de la comuna, pero también desde las demás comunas del Gran Concepción.

### Conclusiones

Existe una relación directa entre los barrios con mayores ingresos y mayor tenencia de vehículos por hogar, por ejemplo, el territorio Borde Rio o Barrio Norte son los que presentan mayor proporción de hogares de ingreso bajo y a su vez donde menor cantidad de vehículos por hogar existe en promedio.

En cuanto a la generación y atracción de viajes el macro territorio Centro Sur es donde más viajes se realizan, esto guarda relación con sus actividades y servicios disponibles.

Asimismo, si se observa la relación entre los barrios, es relevante destacar que al Centro Sur es donde más se viaja desde los distintos barrios de la comuna, pero también es uno de los barrios que más viajes internos acoge, es decir, personas que tienen su origen y destino en el mismo territorio.

En cuanto a la movilidad interna de cada barrio, es importante notar que aquellos como Borde Río y Tierras Coloradas son donde más viajes se realizan y quedan dentro del mismo barrio. Por un lado, esto implica que existen centralidades que son reconocidas y usadas por los mismos vecinos, como también puede implicar que son barrios que tienen menor conectividad con el centro de la comuna y, por consiguiente, para las personas es más sencillo realizar sus actividades dentro del mismo. Finalmente, esta condición también es un potencial de sostenibilidad pues refleja conceptos como la ciudad de los 5 min, y porque genera una mejor distribución territorial de los viajes dentro de la comuna.

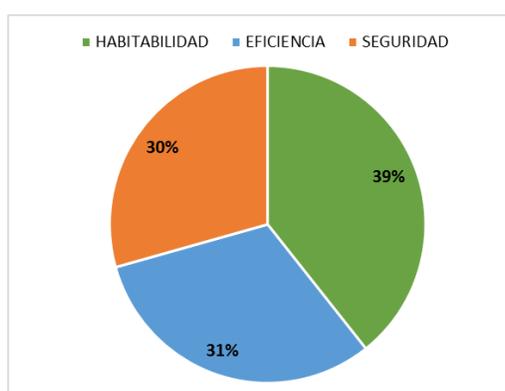
### 2.1.3 Vida de barrio desmejorada por la precariedad del acceso a servicios.

Los bajos estándares de confort, seguridad y habitabilidad en los espacios públicos de los barrios, producen malas condiciones para los desplazamientos y para dar lugar a la vida de barrio. Por otro lado, la falta de dinamismo en las centralidades de barrio, determinan la dependencia de las personas de los servicios ubicados en el centro metropolitano.

La percepción de las personas al respecto se centra en 3 temas relevantes:

- HABITABILIDAD DE LOS ESPACIOS DE DESPLAZAMIENTO, que se refiere a las dificultades que enfrentan las personas para caminar o esparcirse en sus barrios
- EFICIENCIA EN EL DESPLAZAMIENTO, que se refiere a lo dificultoso que resulta desplazarse entre sus residencias y los servicios, por falta de conectividad tanto peatonal como vehicular
- SEGURIDAD EN EL DESPLAZAMIENTO, que se refiere a las condiciones de riesgo bajo las que deben desplazarse

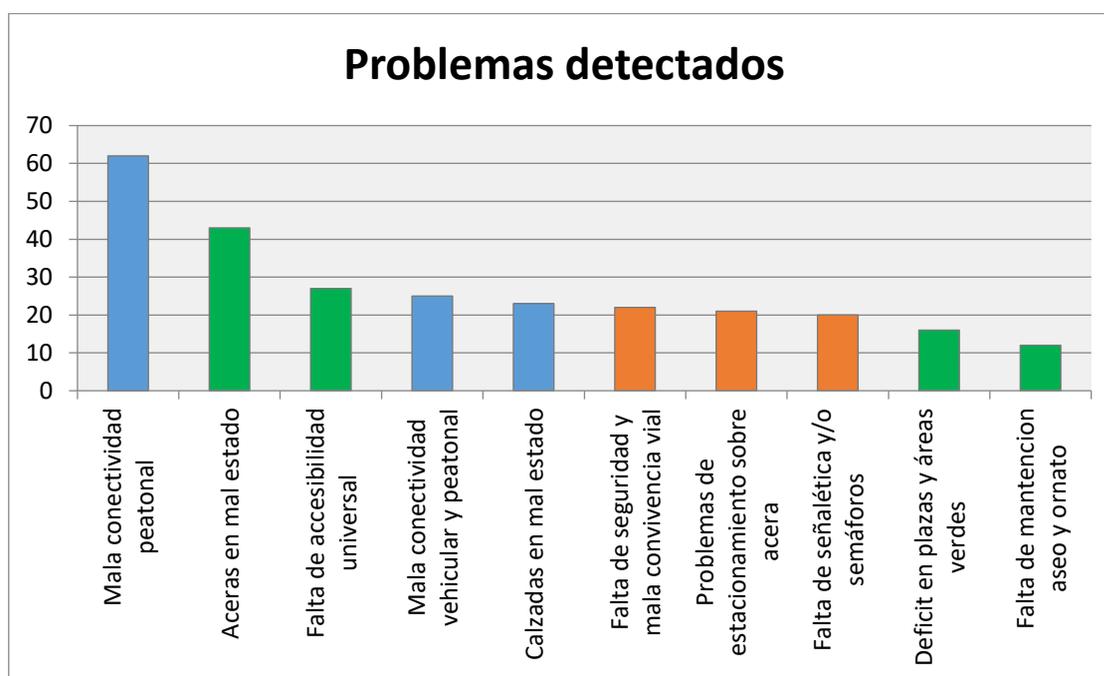
Dado que los viajes, el desplazarse es parte vital de la vida de barrio, estas falencias afectan negativamente la relación de las personas con los espacios que ofrecen sus barrios



Al desagregar las opiniones expresadas por los asistentes a la jornada PLADECO, se observa que la Habitabilidad, en términos de la mala experiencia de la movilidad y lo que el mal estado del pavimento de las aceras implica, ocupa el lugar principal en la preocupación de los vecinos.

En segundo lugar, los vecinos priorizaron materias de seguridad, en cuanto a aspectos de señalización y semaforización de intersecciones riesgosas. Por último, en materia de eficiencia, se señala la necesidad de mejorar la conectividad ciclista como tercera prioridad. A partir de aquí, se puede señalar de manera general, que las preocupaciones se distribuyen con similar intensidad entre los temas más nombrados.

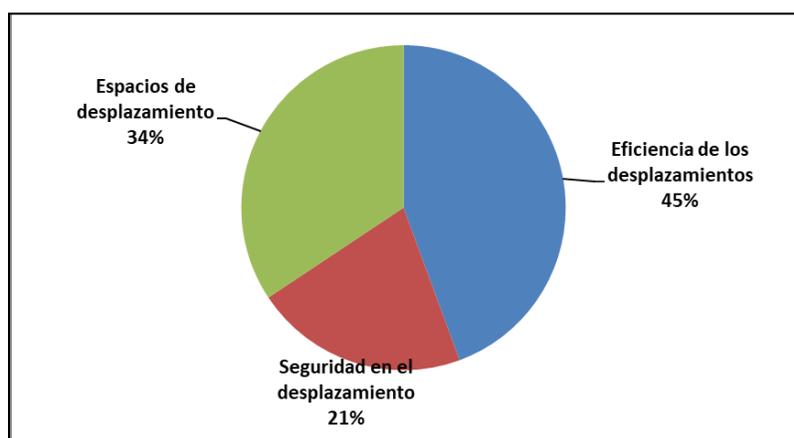
En actividades realizadas en terreno con los vecinos, se pudo describir en detalles estas materias.



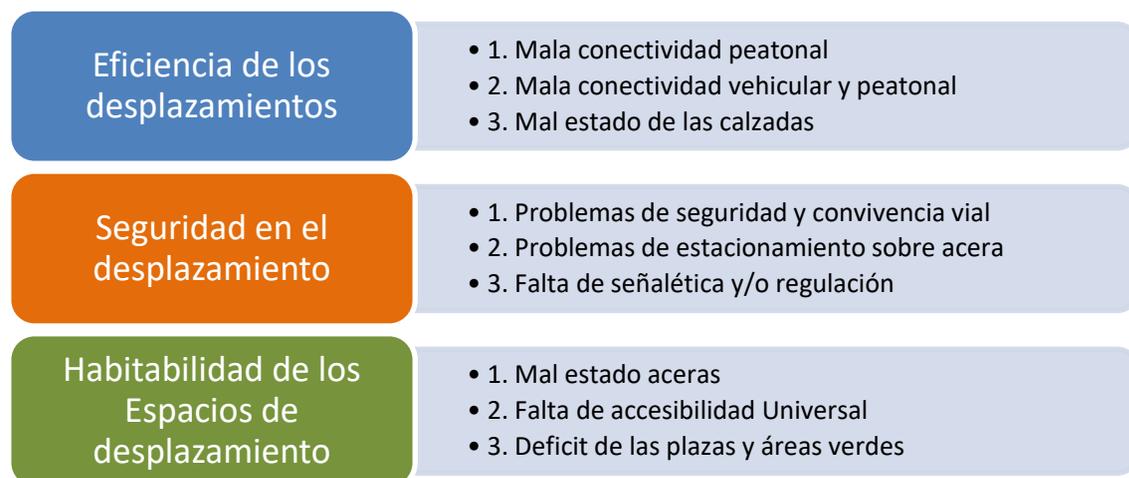
Como se observa de las indicaciones más reiteradas por los vecinos, en el caso de los barrios de la ciudad lo primordial apunta a la conectividad peatonal y en segunda medida, el estándar de los espacios públicos de caminata. De esto se puede prever que en los barrios periféricos existen déficits de espacios caminata, no así en el centro de la ciudad donde al menos esta condición está asegurada pese al mal estado que presenta.

Otro aspecto que se destaca es la conectividad vehicular, lo que se diferencia del sector del macrocentro no se consideró relevante.

Lo anterior, se refleja en el gráfico siguiente con la proporción de acciones en las tres temáticas definidas, en este caso, se invierte la priorización apuntando en primer lugar a la eficiencia de los desplazamientos con un 45% y en segundo lugar al confort del espacio donde se desplazan las personas (34%), finalmente, la seguridad en el desplazamiento se mantiene con el mismo nivel de importancia que el centro en 21%.



A manera de síntesis, dentro de las tres temáticas expuestas, se presentan las principales deficiencias a resolver:



Las percepciones descritas, se explican a través de la descripción de los territorios estudiados. A continuación, se presentan las principales características socio demográficas y de movilidad de estos barrios.

#### Características demográficas

De la información disponible del CENSO 2017 y de la Encuesta Origen Destino (SECTRA 2016), se obtuvo información sobre las principales características de los macro territorios.

A continuación, se presenta el número de hogares y población de la comuna distribuida en los barrios:

Barrios	Nº Hogares	Nº Personas	Tamaño Medio Hogares
<b>Barrio Norte</b>	4.823	13.706	2,8
<b>Barrio Norte Andalién</b>	4.958	15.124	3,1
<b>Barrio Tierras Coloradas</b>	9.236	33.089	3,6
<b>Borde Río</b>	6.222	16.728	2,7
<b>Camino a Penco-Valle Andalién</b>	3.708	12.909	3,5
<b>Centro Norte</b>	7.126	17.867	2,5
<b>Centro Oriente</b>	8.846	22.772	2,6
<b>Centro Sur</b>	8.358	19.127	2,3
<b>Collao</b>	6.523	19.151	2,9
<b>Lorenzo Arenas Laguna</b>	4.679	12.496	2,7
<b>Lorenzo Arenas Río</b>	3.512	9.186	2,6
<b>Palomares</b>	6.383	16.917	2,7

Como se puede ver, los barrios que poseen mayor población son el de Tierras Coloradas, la zona Oriente del Centro y Collao. Además, es importante destacar que en lo que respecta el tamaño medio por hogar el macro territorio de Tierras Coloradas es el barrio con un mayor índice de personas que componen un hogar alcanzando 3,6 personas por hogar.

Ahora bien, las condiciones de movilidad tienen una importante explicación al relacionar los viajes y el nivel socio económico de las personas que se desplazan. Por ello se muestra a continuación la distribución por grupo socio económico en los distintos barrios, donde el Ingreso Bajo se consideró para efectos de análisis desde 0 a 400.000 pesos por hogar, ingreso medio se consideró entre 400.001 y 1.200.000 e ingreso alto se consideró desde 1.200.001 hacia arriba.

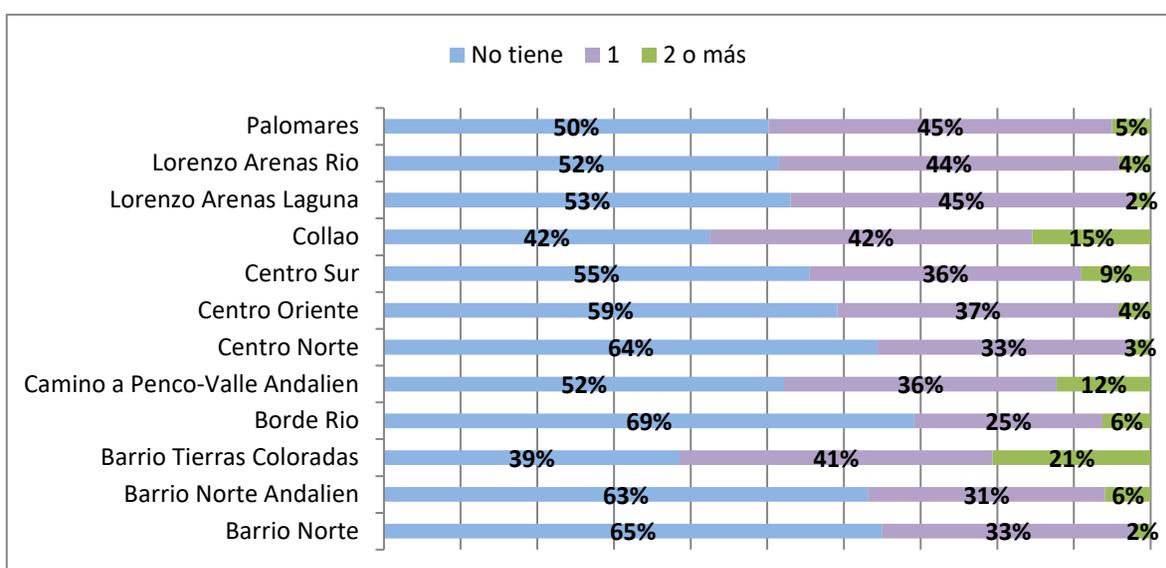
Barrios	Número de Hogares			Porcentaje de Hogares		
	Ingreso Bajo	Ingreso Medio	Ingreso Alto	Ingreso Bajo	Ingreso Medio	Ingreso Alto
Barrio Norte	3.267	1.157	71	<b>72,7%</b>	25,7%	1,6%
Barrio Norte Andalién	3.292	1.445	126	<b>67,7%</b>	29,7%	2,6%
Barrio Tierras Coloradas	4.449	2.193	1.668	53,5%	26,4%	<b>20,1%</b>
Borde Río	3.976	1.659	163	<b>68,6%</b>	28,6%	2,8%
Camino a Penco-Valle Andalién	2.004	1.230	358	55,8%	34,2%	10,0%
Centro Norte	2.906	2.930	1.208	41,3%	41,6%	<b>17,1%</b>
Centro Oriente	4.315	3.012	962	52,1%	36,3%	11,6%
Centro Sur	3.865	2.565	1.568	48,3%	32,1%	<b>19,6%</b>
Collao	2.945	2.056	885	50,0%	34,9%	15,0%
Lorenzo Arenas Laguna	2.281	1.769	369	51,6%	40,0%	8,3%
Lorenzo Arenas Río	1.796	1.372	263	52,4%	40,0%	7,7%
Palomares	3.206	2.938	135	51,1%	46,8%	2,1%



Los barrios con mayor cantidad de hogares de altos ingresos corresponden a Tierras Coloradas y el Centro Sur, toda vez que los barrios con mayor proporción de hogares de bajos ingresos son Barrio Norte y Borde Río.

#### Posesión de vehículos

En lo que respecta a la tenencia de vehículos por hogar en los distintos barrios, también se observan resultados disímiles entre cada uno. En este sentido, el territorio con mayor tasa de motorización es el Barrios de Tierras Coloradas, lo cual comprende sectores acomodados como el de Lomas de San Andrés, Lomas de San Sebastián, Sector Torreones, entre otros, presentando una elevada tasa de motorización de 0.87 (veh/hogar), lo cual se traduce en que un 61% de los hogares del territorio poseen a lo menos un vehículo y que un 20% de los hogares tienen 2 o más vehículos disponibles.



Por otro lado, se tienen casos como el Centro Norte y Borde Río donde más del 60% de sus hogares no poseen vehículos alcanzando valores de tasa de motorización de 0.38 (veh/hogar), lo cual está bajo el promedio comunal y del Gran Concepción el cual asciende a un valor de 0.52 vehículos por hogar.

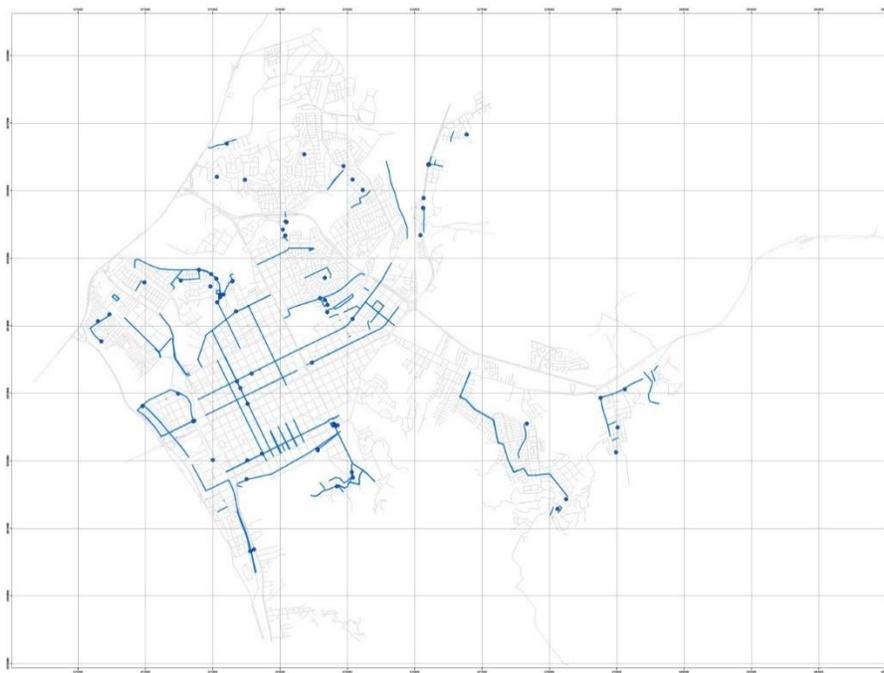
Barrios	Proporción de Hogares por nº de vehículos			Tasa de Motorización
	No tiene	1	2 o más	
<b>Barrio Norte</b>	<b>64,9%</b>	33,0%	2,1%	<b>0,37</b>
<b>Barrio Norte Andalién</b>	63,1%	30,9%	5,9%	0,43
<b>Barrio Tierras Coloradas</b>	38,6%	40,8%	<b>20,6%</b>	<b>0,87</b>
<b>Borde Río</b>	<b>69,2%</b>	24,6%	6,3%	0,38
<b>Camino a Penco-Valle Andalién</b>	52,2%	35,5%	12,3%	0,62
<b>Centro Norte</b>	<b>64,4%</b>	32,8%	2,7%	<b>0,38</b>
<b>Centro Oriente</b>	59,1%	36,7%	4,2%	0,45
<b>Centro Sur</b>	55,5%	35,5%	9,0%	0,54
<b>Collao</b>	42,5%	42,1%	<b>15,4%</b>	<b>0,77</b>
<b>Lorenzo Arenas Laguna</b>	53,0%	44,6%	2,4%	0,49
<b>Lorenzo Arenas Río</b>	51,5%	44,4%	4,1%	0,54
<b>Palomares</b>	50,2%	44,8%	5,0%	0,55

Estos resultados se presentan de manera espacial donde se puede relacionar la proporción de vehículos por hogar con la cantidad de hogares asociados a cada barrio.

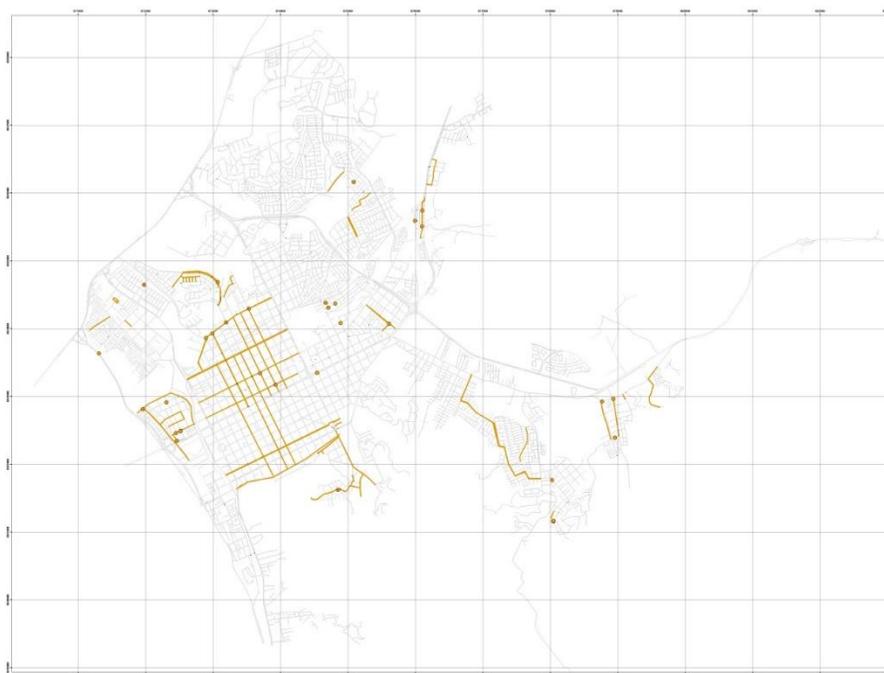




**Mala habitabilidad en el espacio público**



**Baja eficiencia en el acceso a servicios**



### **Deficientes condiciones de seguridad en el espacio e infraestructuras de movilidad**

Como se observa en general se identificaron más problemas en cuanto a la habitabilidad y eficiencia que en lo que respecta seguridad. Esto muestra que la priorización debe ir en mejorar los estándares de serviciabilidad de la red vial, es decir, en lo que respecta aceras de mejor estándar, vías más eficientes para los distintos modos, así como espacios públicos que mejoren la calidad de vida de los usuarios de la ciudad y de los bienes y servicios a los que se pueden acceder.

#### ***2.2 Oportunidades: Instrumentos de planificación Vigentes.***

Las oportunidades identificadas para hacer frente a las problemáticas diagnosticadas se encuentran en las indicaciones tanto del Plan de Desarrollo Comunal, como del Plan Regulador vigente, instrumentos en cuya elaboración se tuvo presente las problemáticas diagnosticadas.

#### **PLADECO**

La Imagen Objetivo del desarrollo Comunal planteada por el Plan de Desarrollo Comunal es la clave orientadora del Plan Regulador Comunal, el cual traduce a normas urbanísticas, la Imagen Objetivo establecida por el PLADECO: *“Concepción, ciudad empoderada que se reconoce en la diversidad de sus barrios y promueve su patrimonio natural, cultural e histórico. Capital a escala humana que desarrolla su potencial para vida universitaria, dinámica e innovadora, que contribuye al desarrollo local, nacional y del mundo”*. En especial esta segunda parte de la Imagen Objetivo del desarrollo comunal dio sustento conceptual a la Imagen Objetivo del Plan Regulador Vigente, cuya adecuación al PLADECO plasmada en la modificación N° 15. Así mismo los objetivos Generales Estratégicos planteados en el ámbito urbano, sirvieron de guía a dicha modificación:

- *Revitalizar los barrios, promoviendo la mixtura social, respetando su identidad y carácter urbanos*

Complementando la recuperación del centro histórico y metropolitano, se hace necesario un crecimiento más equitativo, con habitantes empoderados capaces de construir su territorio de forma colectiva. Considera mantención e incremento de espacios públicos a escala peatonal en los nuevos proyectos, planes y programas; integrando a sus habitantes y evitando su expulsión o erradicación de los barrios.

- *Orientar el crecimiento y la expansión urbana considerando una integración armónica con el entorno, natural y social, respetando valores locales*

Implica tanto superar desigualdades en cuanto a dotación de equipamientos, servicios, accesibilidad, etc., que contribuyen a una mejor calidad de vida de los habitantes, así como resguardar los derechos a espacios y prácticas identitarias de las comunidades, su entorno y su paisaje, poniendo énfasis en los intereses comunes por sobre intereses particulares.

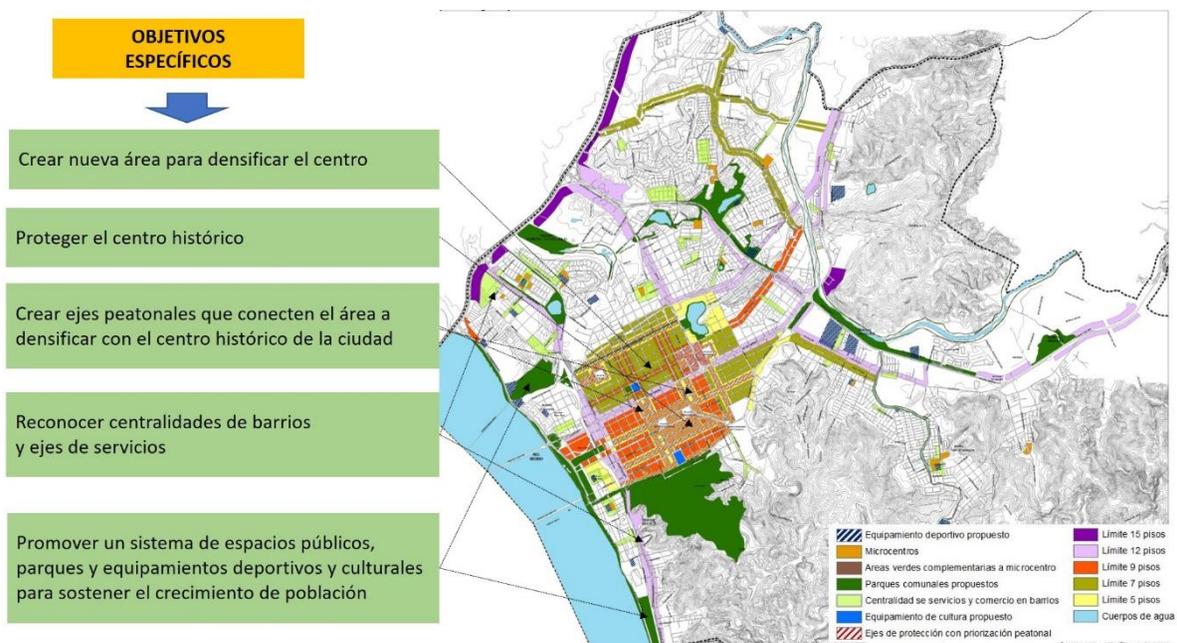
- *Construir un sistema de movilidad con participación*

Implementando medidas efectivas en base a proyectos discutidos y priorizados colectivamente con las comunidades involucradas, mediante una gestión acorde que acelere procesos técnicos y administrativos, conformando un sistema integrado que incluya los más diversos actores, modos, instrumentos y formas.

## PLAN REGULADOR COMUNAL

La Modificación 15 del PRCC permitió el ajuste del Instrumento al nuevo PLADECO adoptando su Imagen Objetiva como guía para la implementación de normas urbanísticas que permitieran de forma efectiva la consecución de la imagen de desarrollo establecida para la comuna. De esta manera, su objetivo general y aquellos específicos apuntan el planteamiento de una nueva estructura urbana que dé lugar a un proceso de densificación equilibrada, en una una capital a escala humana, una ciudad que crece a la medida de sus barrios.

En la siguiente imagen se explica y grafica la nueva estructura urbana propuesta para la ciudad, en cuya concepción se originan las oportunidades para resolver las problemáticas identificadas en el presente diagnóstico:



## OPORTUNIDADES

### 2.2.1 Centro metropolitano compacto a escala humana:

De acuerdo a lo establecido en la memoria de la 15ª Modificación del PRCC., el centro comercial y de servicios abarca un polígono recorrible a escala humana, por lo que se constituye en un potencial para una integración inclusiva de la movilidad a las actividades urbanas. El pregnante valor

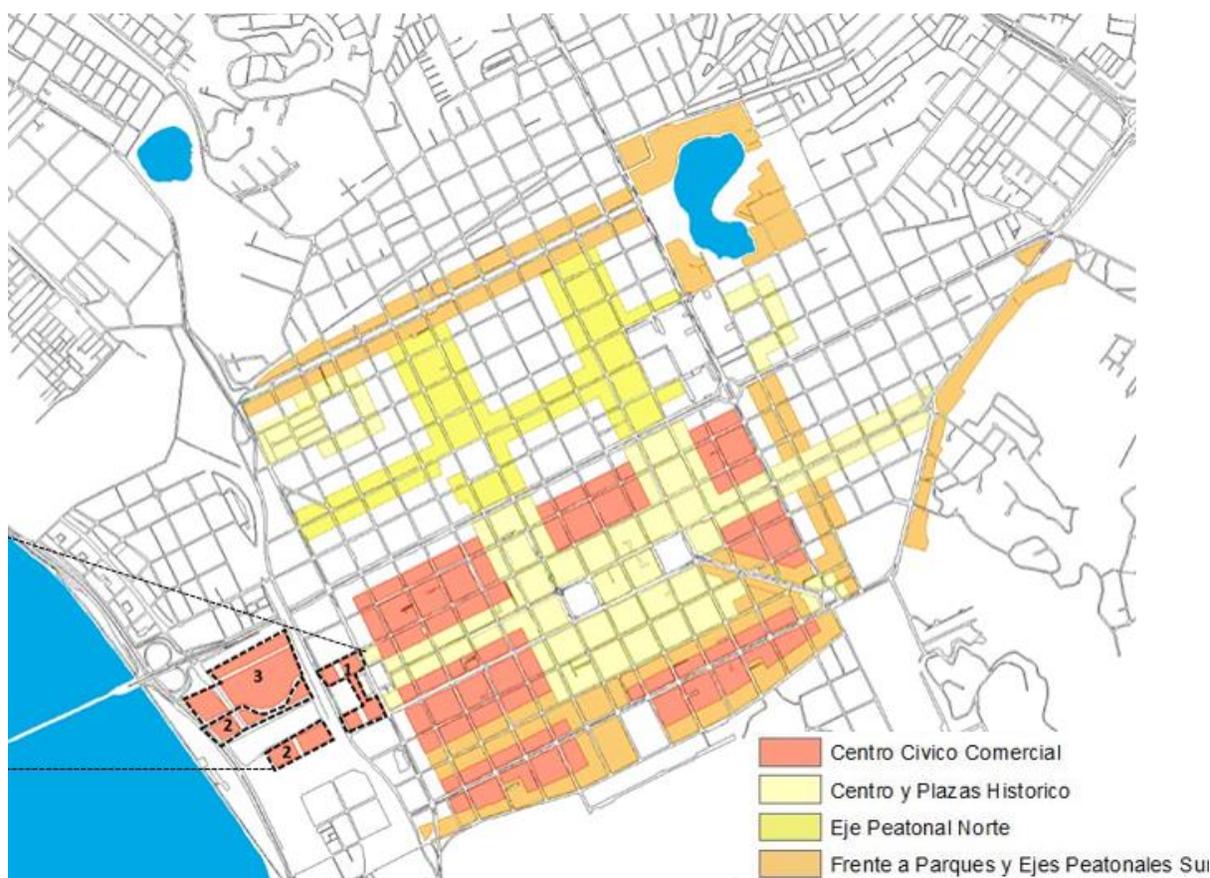
patrimonial de los espacios públicos emblemáticos tiene el potencial de ser un atractivo para los desplazamientos lentos, enlazados estrechamente con actividades de permanencia que favorecen el encuentro social.

De esta manera, la nueva estructuración de zonas, centralidades, ejes de servicio se constituyen en el potencial para resolver las problemáticas de movilidad y espacio público en tanto este plan identifique las acciones y proyectos asociados al planteamiento conceptual para llevarlos a cabo.

A continuación, se describe de manera resumida la nueva estructura del territorio plateada por el plan regulador a partir de la Imagen Objetivo establecida en el Plan de Desarrollo Comunal:

**Centro metropolitano:** Busca enriquecer la vida de barrio, a través de promover actividades a escala de peatón, variedad de servicios y comercio, resguardo de los valores arquitectónicos y urbanos. Se subdivide en:

- a) Zona centro y plazas
- b) Centro cívico comercial
- c) Espacios peatonales frente a parques y ejes peatonales SUR
- d) Espacios peatonales y ejes peatonales NORTE



Los usos de suelo más representativos de esta área se presentarán en 2 cuadros: Centro Comerciales y el resto de las zonas en otro cuadro:

TIPO DE USO	CLASE ACTIVIDAD	CCC	CCC Subzona 1-A/B/C (Ex Z 1.1 RN)	CCC Subzona 2 (Ex Z 2.2 RN)	CCC Subzona 3 (Ex Z 3.1 RN)	CENTRALIDAD EN BARRIO (DENSIFICACION Y CONSOLIDADO)
		CLASE ACTIVIDAD	CLASE ACTIVIDAD	CLASE ACTIVIDAD	CLASE ACTIVIDAD	CLASE ACTIVIDAD
RESIDENCIAL	VIVIENDA	Permitido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido
	HOSPEDAJE					

	HOGARES DE ACOGIDA					
<b>EQUIPAMIENTO</b>	CIENTÍFICO	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido
	COMERCIO	Permitido, excepto mall y discoteca	Permitido solo local comercial, restaurante, cafetería, fuente de soda, bares	Permitido, excepto Estaciones de Servicio y venta de Combustible	Permitido, excepto Estaciones de Servicio y venta de Combustible	Permitido, excepto mall y discoteca
	EDUCACION	Permitido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido
	INDUSTRIA	Permitida solo inofensiva	Prohibido	Permitida solo inofensiva	Permitida solo inofensiva	Permitida solo inofensiva
<b>ACTIVIDAD PRODUCTIVA</b>	INSTALACION GRANDES DEPÓSITOS, TALLERES O BODEGAS INDUSTRIALES SIMILAR	Permitido solo taller Inofensivo	Prohibido	Permitido solo Taller Inofensivo	Permitido solo Taller Inofensivo	Prohibido

		CPH	CPH 1	FPEPS	EPN
TIPO DE USO	CLASE O ACTIVIDAD	CLASE O ACTIVIDAD	CLASE O ACTIVIDAD	CLASE O ACTIVIDAD	CLASE O ACTIVIDAD
<b>RESIDENCIAL</b>	VIVIENDA	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido
	HOSPEDAJE				
	HOGARES DE ACOGIDA				
<b>EQUIPAMIENTO</b>	COMERCIO	Permitido, excepto mall, grandes tiendas, supermercados, mercado, estaciones o centros de servicio automotor, venta de combustible.	Permitido, excepto mall, grandes tiendas, supermercados, mercado, estaciones o centros de servicio automotor, venta de combustible y discoteca	Permitido, excepto mall, grandes tiendas, estaciones o centros de servicio automotor, venta de combustible, discoteca	Permitido, excepto mall, grandes tiendas, estaciones o centros de servicio automotor, venta de combustible, discoteca
	EDUCACION	Permitido solo Educación Superior o Técnica y Prebásica.	Permitido solo Educación Superior o Técnica y Prebásica.	Permitido	Permitido
	INDUSTRIA	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido
<b>ACTIVIDAD PRODUCTIVA</b>	INSTALACION GRANDES DEPÓSITOS, TALLERES O BODEGAS INDUSTRIALES SIMILAR	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido

### 2.2.2 Red de ejes de servicios estructurantes de la movilidad masiva.

En la comuna, de la gran cantidad de viajes diarios que se realizan aún se hacen en transporte público. Dicha forma de viajar, permite una asignación de espacio por persona que permite a un creciente número de usuarios el acceso a los servicios urbanos. Este atributo ha sido favorecido por la existencia de una red básica de vías especializadas en transporte público que da acceso a cada sector geográfico de la comuna.

Este atributo constituye un potencial para una red más diversa respecto de las formas de viajar, buscando integrar aquellas formas que ocupen menos espacio por persona, asegurando el servicio para un número mayor de personas.

**Ejes de servicio:** se caracteriza por permitir una mayor variedad de usos de suelo, dada la alta accesibilidad, y una mayor capacidad para edificar. Se distinguen 3 tipos de ejes:

- a) Eje de servicio Barrio
- b) Eje de servicio Comunes
- c) Eje de servicios Metropolitanos



Los usos de suelo más representativos de esta zona son los siguientes:

TIPO DE USO	CLASE O ACTIVIDAD	EJE SERVICIOS COMUNAL 1		EJE SERVICIOS COMUNAL 2		ESC SUBZONA 1-A B C D (sector RN)		EJE SERVICIOS METROPOLITANOS		EJE SERVICIOS BARRIOS	
		CLASE ACTIVIDAD	O	CLASE ACTIVIDAD	O	CLASE ACTIVIDAD	O	CLASE ACTIVIDAD	O	CLASE ACTIVIDAD	O
RESIDENCIAL	VIVIENDA	Permitido	O	Permitido	O	Permitido	O	Permitido	O	Permitido	O
	HOSPEDAJE										
	HOGARES DE ACOGIDA										
EQUIPAMIENTO	COMERCIO	Permitido, excepto discotecas	O	Permitido, excepto discotecas	O	Permitido, excepto discotecas	O	Permitido	O	Permitido, excepto mall y discoteca	O
	EDUCACION	Permitido	O	Permitido	O	Permitido	O	Permitido	O	Permitido	O
ACTIVIDAD PRODUCTIVA	INDUSTRIA	Permitida solo Inofensiva	O	Permitida solo Inofensiva	O	Permitida solo Inofensiva	O	Permitido	O	Permitida solo Inofensiva	O
	INSTALACION GRANDES DEPÓSITOS, TALLERES BODEGAS INDUSTRIALES SIMILAR	Permitido solo Talleres Inofensivos	O	Permitido solo Talleres Inofensivos	O	Permitido solo Talleres Inofensivos	O	Permitido	O	Permitido solo Talleres Inofensivos	O

La Vialidad Estructurante contemplada en el Plan Regulador Comunal corresponde a las siguientes vías:

### VÍAS EXPRESAS

NOMBRE DE LA VIA	TRAMO: DESDE	HASTA	FAJA EXISTENTE (M)	FAJA PROYECTADA (M)	E ó P	OBSERVACIONES	ATRIBUTOS ESPECIALES
<b>AUTOPISTA A TALCAHUANO</b>	AV. ALESSANDRI	CAMPUS SAN ANDRES	60		E		Circuito Peatonal con Ciclovía
<b>AV. JORGE ALESSANDRI</b>	LIMITE PONIENTE P.R.C.C.	AV. COSTANERA	23		E		Puente; Circuito Peatonal con Ciclovía
	AV. COSTANERA	LIMITE NORTE P.R.C.C.	60	60	E-P	APERTURA	Circuito Peatonal con Ciclovía
<b>AV. ALONSO DE RIBERA</b>	CAMPUS SAN ANDRES	CAMILO HENRIQUEZ	60		E		Circuito Peatonal con Ciclovía
<b>AV. GRAL BONILLA</b>	ROTONDA GRAL BONILLA	ROTONDA PALOMARES	60		E		Circuito Peatonal con Ciclovía
<b>AV. J. M. GARCIA</b>	CAMILO HENRIQUEZ	ROTONDA GRAL BONILLA	60	60	E	ENSANCHE	Circuito Peatonal con Ciclovía
<b>CAMINO A BULNES</b>	ROTONDA PALOMARES	LIMITE ORIENTE P. R. C. C.	60		E		
<b>CAMINO A PENCO</b>	ROTONDA GRAL. BONILLA	LIMITE NORTE P.R.C.C.	40	60	E	ENSANCHE	

### VÍAS TRONCALES

NOMBRE DE LA VIA	TRAMO: DESDE	HASTA	FAJA EXISTENTE (M)	FAJA PROYECTADA (M)	E ó P	OBSERVACIONES	ATRIBUTOS ESPECIALES
<b>AV. ARTURO PRAT</b>	AV. VICUÑA MACKENNA	VICTOR LAMAS	25		E		Ciclovía; Paso bajo nivel Barros Arana
<b>AV. PAICAVI</b>	AV. LOS CARRERA	BANDERA	32		E		
	BANDERA	BRASIL	35		E		
	BRASIL	EL CARMEN (INTERLAGUNAS)	32		E		
	EL CARMEN (INTERLAGUNAS)	AV. ALONSO DE RIBERA	33		E		
<b>AV. PEDRO DE VALDIVIA</b>	VICTOR LAMAS	LIMITE SUR P.R.C.C.	28		E		Ciclovía

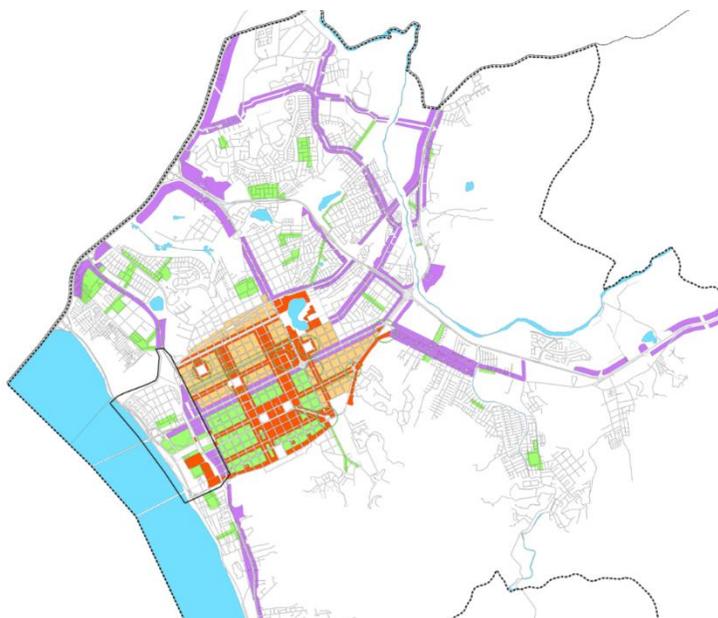
<b>AV. 21 DE MAYO</b>	AV. ALESSANDRI	D. DE ALMAGRO	28		E		Circuito Peatonal con ciclovia
	D. DE ALMAGRO	AV.V. MACKENNA	20		E		Circuito Peatonal con ciclovia
<b>AV. VICUÑA MACKENNA</b>	AV. ARTURO PRAT	COSTANERA ANDALIÉN PONIENTE	35	35 (Incluye faja férrea)	E-P	ENSANCHE,	Circuito Peatonal con Ciclovia desde Av. A. Rivera a Costanera Andalién Poniente
	COSTANERA ANDALIÉN PONIENTE	COSTANERA ANDALIÉN ORIENTE	-	24	P	APERTURA	Puente Andalién: doble puente de 12m cada uno. Circuito Peatonal con Ciclovia
	COSTANERA ANDALIÉN ORIENTE	CAMINO A PENCO	-	35 (incluye faja férrea)	P	APERTURA	Circuito peatonal con ciclovia. Empalme con camino a Penco.

## VÍAS COLECTORAS

NOMBRE DE LA VIA	TRAMO: DESDE	HASTA	FAJA EXISTENTE (M)	FAJA PROYECTADA (M)	E ó P	OBSERVACIONES	ATRIBUTOS ESPECIALES
<b>AV. CHACABUCO</b> (Incluye Andres Bello y Puente Chacabuco)	AV. PAICAVI	AV. A. PRAT	25		E		Circuito peatonal
<b>AV. LOS CARRERA</b>	AV. ARTURO PRAT	AV. COLLAO	35		E		Ciclovia
<b>AV. VICUÑA MACKENNA</b>	AV. VICUÑA MACKENNA (TRONCAL)	LIMITE NORTE-P.R.C.C.	-	35 (Incluye faja férrea)	P	APERTURA	Circuito Peatonal con Ciclovia. Empalme con Camino a Penco
<b>IRARRAZABAL</b>	LIENTUR	AV. COLLAO	21,3	28	E-P	ENSANCHE	Circuito peatonal con ciclovia
	AV. COLLAO	ROTONDA GRAL BONILLA	50		E		
<b>ROOSEVELT</b>	AV. PAICAVI	LIENTUR	28	28	E-P	ENSANCHE	Circuito Peatonal con ciclovia

### 2.2.3 sistema de centralidades de barrio:

los barrios de la comuna cuentan con áreas consagradas en el Plan Regulador para el desarrollo de servicios que complementan la residencia. Por otro lado, la red vial tiene el potencial de interconectar estos espacios para, en conjunto, satisfacer las necesidades de servicio evitando los desplazamientos en modos motorizados. Por otro lado, la relación de estas áreas con servicios y espacios de alta relevancia en el barrio, favorecen el contacto cotidiano que propicia el fortalecimiento del tejido social.



Centralidad Comunal y de Barrios

Las zonas del PRCC que corresponden a esta oportunidad son las siguientes:

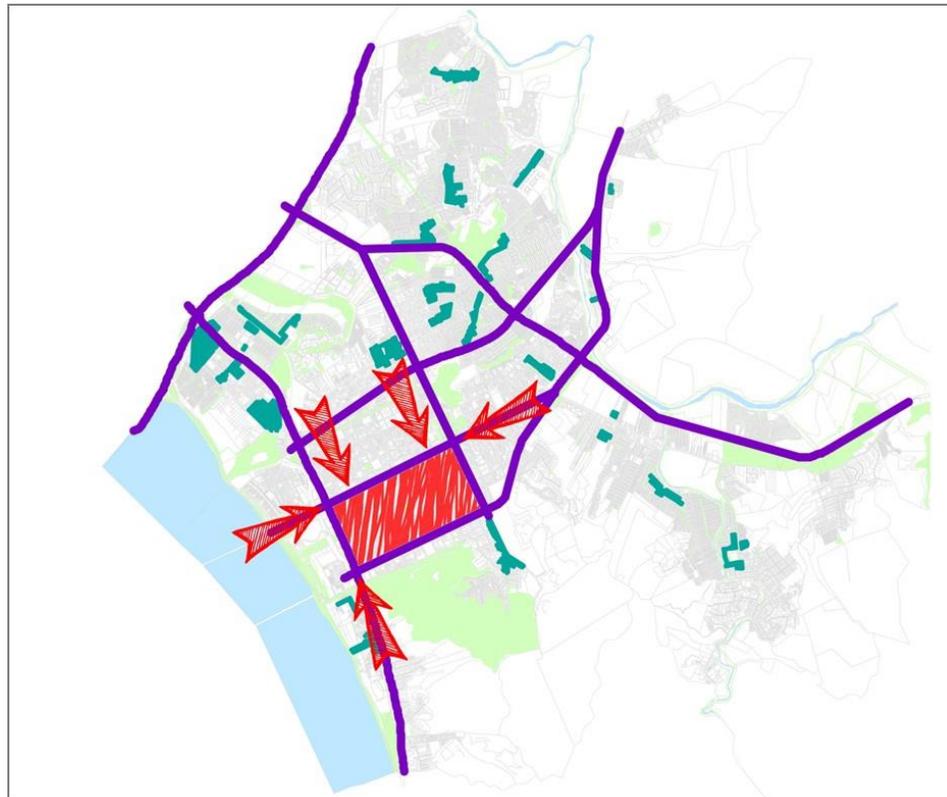
#### Zonas Habitacionales

<b>CENTRALIDADES DE BARRIO</b>	H1LC	H1L, Barrio Universitario
	H2C	H2, Lorenzo Arenas-Laguna Redonda- Collao-Vegas de Nonguén
	H3C	H3, Barrio Norte-Santa Sabina- V. Nonguén- P de Valdivia Bajo
	H4C	H4, Barrio Norte - Acceso-Chillancito -Miraflores - 21 de Mayo Sur
	H5C	H5, Tucapel Bajo - Paicaví Oriente
	HE1C	HE1, Barrio Universitario
	HE3C	HE3, Tierras Coloradas, San Sebastián, Bellavista.

#### Zonas Habitacionales Sector Ribera Norte

<b>BARRIO CONSOLIDADO</b>	<b>Z 6.1C</b>	Z 6.1 Sector Ribera Norte
	<b>Z 6.3</b>	Barrio Consolidado Remodelación Zañartu
	<b>Z 7.1C</b>	Z 7.1 Pedro Del Rio Zañartu

A continuación, se presenta un ideograma que sintetiza la relación en el territorio del problemáticas y valores antes descritos, y que describen la situación existente, respecto de la cual se propone la Imagen Objetivo:



Situación existente

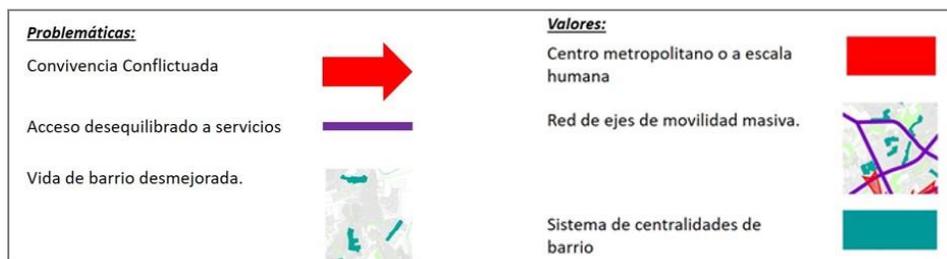


Fig. Imagen Situación actual: Síntesis problemáticas y oportunidades

### 3. IMAGEN OBJETIVO

Garantizar, en el tiempo, el acceso a los servicios urbanos, reemplazando la competencia por espacio por la restauración de la convivencia solidaria de las personas, dando lugar así, a una movilidad sostenible, en una capital a escala humana, ciudad de barrios.

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

**1. Descomprimir el centro histórico,** mediante una gradual disminución del espacio ocupado por cada persona al desplazarse en el centro. Para esto se propone establecer un polígono protegido, en que todas las personas puedan utilizar la menor cantidad de espacio posible para desplazarse. De esta manera, se podrá eliminar las barreras que separan las distintas áreas de desplazamiento, integrando la movilidad a la vida urbana en modos lentos, que convivan armoniosamente con las demás actividades de las personas. Al mismo tiempo, estas acciones permitirán mitigar los impactos negativos del transporte como ruidos y emisiones, así como el riesgo que significa el desplazamiento de vehículos a mayores velocidades.

**2. Diversificar la forma de acceder desde los barrios al centro,** mediante la integración de rutas peatonales y ciclistas, que permiten a las personas desplazarse ocupando menos espacio. Así mismo, se debe fortalecer el rol del transporte público en los ejes con facilidades para los usuarios tales como refugios peatonales, información sobre recorridos, pistas exclusivas.

**3. Fortalecer las centralidades de barrios**, mejorando su accesibilidad, habitabilidad y atractivo, asociando las actividades de servicios a los espacios públicos relevantes, de manera de promover el fortalecimiento del tejido social y proteger el valor de la vida de barrio. Esto implica revalorizar los bienes y espacios públicos por medio de estándares urbanos de habitabilidad.

## 4. PLAN

### 4.1 Propuesta:

Habiéndose identificado los problemas principales y el diagnóstico que las sustenta, el Plan propone, a partir de las oportunidades identificadas, las siguientes acciones:

#### ACCIÓN 1 Crear zona preferente peatones conectada con movilidad motorizada

Se propone descomprimir el centro metropolitano de servicios, estableciendo umbrales de disminución del espacio destinado al desplazamiento de personas, integrando con menos fricción la movilidad al espacio público.



Se propone para la zona más comprimida, la eliminación de segregaciones de los espacios para la movilidad promoviendo la convivencia y la equidad en la asignación de espacio de movilidad

#### ACCIÓN 2 Extender zona de servicios metropolitanos a centralidades Barrio Densificación

Se hará énfasis en la habitabilidad de los espacios públicos, así como en la eficiencia de los espacios de los desplazamientos, mediante mejoramiento de los ejes norte sur e intervenciones en los espacios públicos de las centralidades del barrio de Densificación

**ACCION 2:** Extender el centro hacia subcentros

a) Proyectos espacio público en subcentros



b) Vías preferentes peatón – transporte público con ensanche aceras para facilidades peatonas y restricción acceso transporte privado



c) Ingreso al centro red de transporte masivo ferroviario tranvía con estaciones urbanas



**ACCION 3** Diversificación de las formas de acceso al centro

Se flexibilizará el acceso de los barrios al centro, mediante la adecuación de los ejes de servicios y umbrales de acceso al centro, con el fin de diversificar las alternativas y servicios de movilidad.

- Se complementarán las centralidades de barrio mediante conexiones con espacios y servicios relevantes, creando escenarios para el encuentro social cotidiano de los vecinos.

**ACCION 3:** Diversificar los ejes de vialidad estructurante

a) incorporar rutas peatonales de acceso al centro desde los barrios atractivos, con áreas verdes

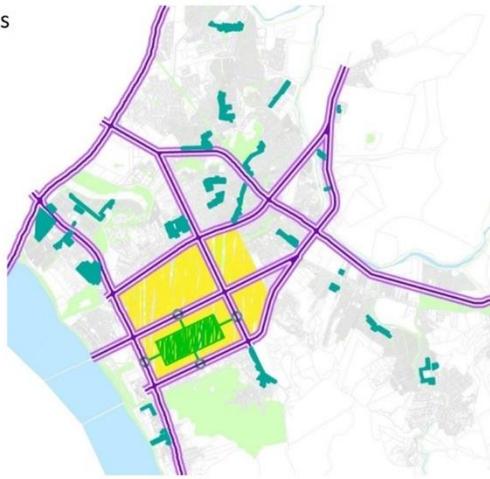


b) Incorporar ciclovías a rutas de transporte público



**ACCION 4** Se potenciará las centralidades de barrio mediante proyectos de espacio público que aumenten su atractividad dotándolas de servicios tales como áreas de estacionamiento, iluminación peatonal y facilidades para peatones.

**ACCION 4:** Promover desarrollo de zonas de servicios en los barrios

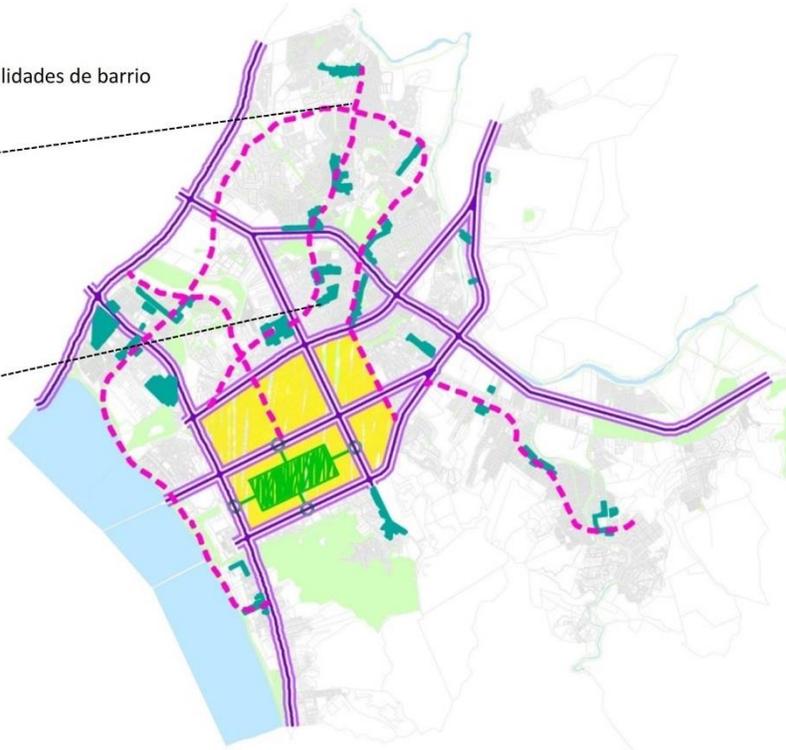
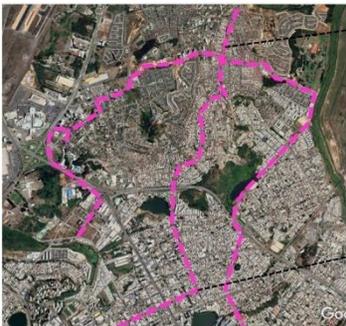


- a) Crear áreas de estacionamientos
- b) Incorporar bulevares



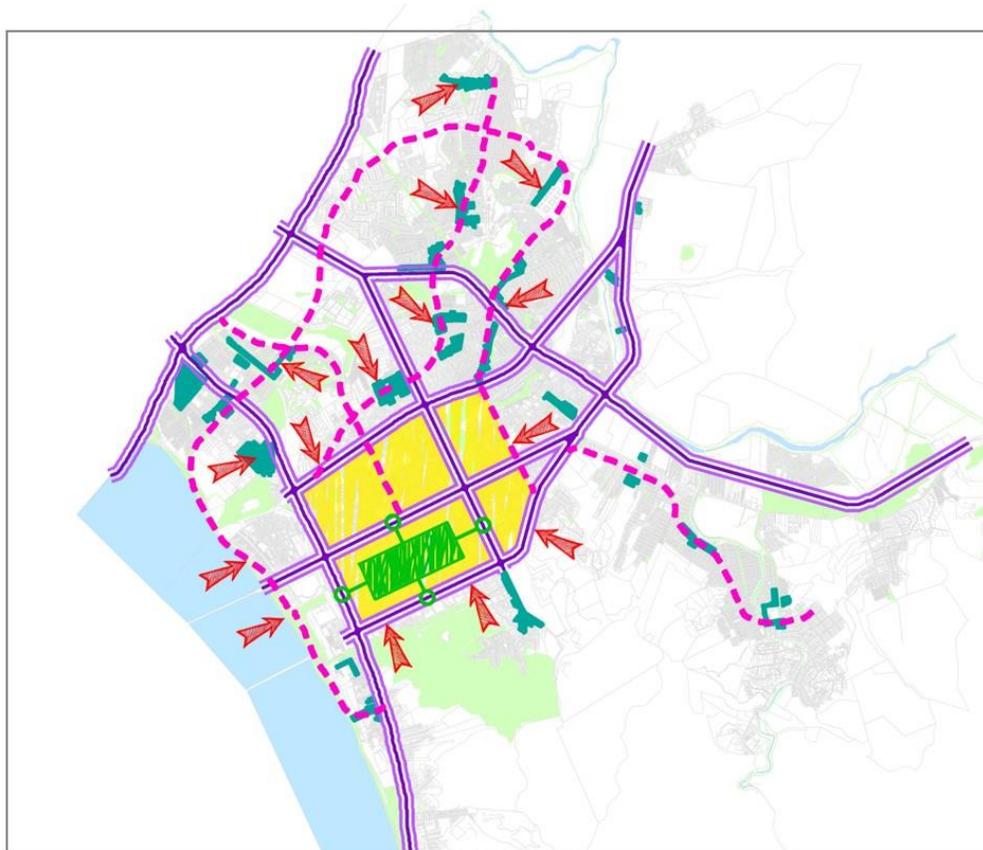
ACCION 5 se enfatizará el acceso a estas centralidades mediante un circuito vial que las integre, con generando una red que cohesione las distintas centralidades y puntos atractores de los barrios, disminuyendo así la dependencia desde los barrios de los servicios del centro.

**ACCION 5:** una Ruta que conecte las centralidades de barrio



RUTA COMERCIO INTERBARRIOS

De esta manera, el conjunto de acciones genera la Imagen Objetivo como marco general de la cartera de proyectos que se priorizará y que se muestra a continuación:



### Situación propuesta

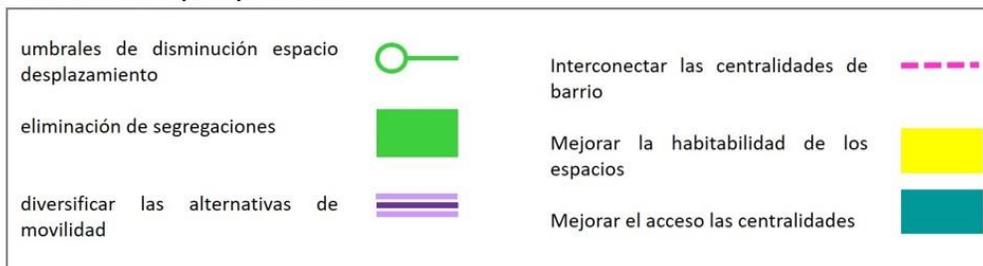


Fig. Imagen Situación Propuesta

## 4.2 Elementos de la propuesta:

En el marco de la propuesta de Plan se consideran acciones como la creación de umbrales de acceso al centro, donde se provea de zonas de estacionamiento complementadas con ejes peatonales que conecten estos umbrales con el centro de actividades. Para ello se consideran zonas de calles compartidas, vías o tramos de vías con restricción para el tránsito privado, calles tipo bulevares, la gestión de estacionamientos en las vías, ordenando, restringiendo y/o proveyendo zonas para dicho uso, mejorar la seguridad de ciertas intersecciones, cruces peatonales preferentes y acciones que en general promuevan el calmado de tránsito.



En la imagen se muestra un ejemplo de acción, cuyo objetivo es calmar el tránsito y permitir un cruce seguro y accesible para peatones. En la siguiente figura se presenta otro ejemplo de intervención en este caso de bajo costo y que busca reconvertir espacios de calzada subutilizados en áreas con carácter urbano y de uso peatonal.



Otra consideración de la propuesta del plan guarda relación con completar y establecer rutas peatonales y ciclistas conexas, generar facilidades de accesibilidad y gestionar los estacionamientos en la ciudad, prohibiéndolos en las aceras a través del diseño y promoviéndolos en aquellos umbrales de acceso al centro, permitiendo así desarrollar objetivos de mejora para los modos motorizados y no motorizados en complemento.



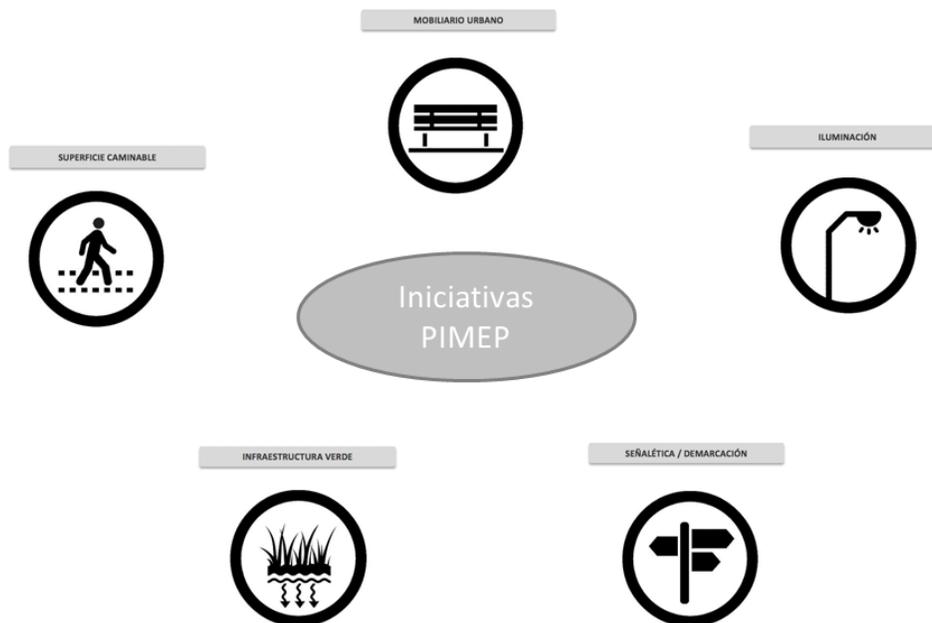
Facilidades en zonas de espera transporte público



Red de Ciclovías

Finalmente, un objetivo parte del Plan es el abordar acciones y mejoras a los espacios públicos en general (pequeñas plazas, arbolado urbano, bulevares, etc).

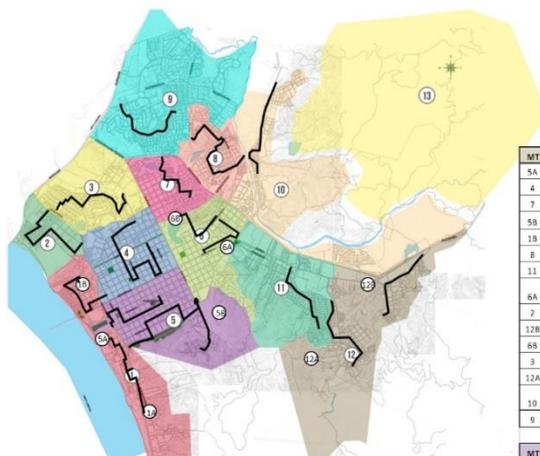
En conclusión la propuesta del Plan de iniciativas en movilidad y espacio público considerará como criterios de base en sus iniciativas contempladas a lo menos lo siguiente:



### 4.3 Formulación Participativa de iniciativas

Con el fin de generar la cartera de proyectos de forma participativa, se ha realizado las siguientes actividades de participación ciudadana:

- Sesión Directorio Urbano de fecha el 25 de junio de 2022
- Sesiones Grupos de enfoque Directorio Urbano:
  - o Gremios Profesionales: 30 de agosto de 2021
  - o Servicios Públicos: 31 agosto 2021
  - o Ciudadanía Organizada: 01 septiembre 2021
  - o Academia: 02 de septiembre 2019
- Sesiones por Macroterritorio en el Marco del PLADECO entre agosto 2021
- Caminatas por cada Macroterritorio entre el 6 y 19 de octubre de 2021



**CALENDARIO CAMINATAS POR MI BARRIO:**  
¿QUÉ PROYECTOS PODRÁN MEJORAR LAS RUTAS PEATONALES, DE TRANSPORTE PÚBLICO Y CICLISTAS EN MI BARRIO?

MT	SECTOR	TERRITORIAL	AU	SECP	INICIO 15:00 HRS	TÉRMINO 17:30 HRS	FECHA
5A	CENTRO	RICARDO TROSTEL	AH	AO	TEATRO REGIONAL	MALL DEL CENTRO	06-oct
4	CENTRO NORPONIENTE	MAURICIO JARA	PO	CAM	CESFAM TUCAPEL	PARQUE M RODRIGUEZ	07-oct
7	BARRIO NORTE-PAICAVI	DELEGACIÓN BN	AH	SER	V DOMINGO SILVA	LIENTUR CON CALLE 2	07-oct
5B	CENTRO	RICARDO TROSTEL	PO	CATA	AGÜITA DE LA PERDIZ	V. LAMAS CON P DE VALDIVIA	13-oct
1B	COSTANERA	GUSTAVO MELO	RD	ISA	LAS HERAS	PEDRO LEÓN GALLO	13-oct
8	BARRIO NORTE-ANDALIÉN	DELEGACIÓN BN	AH	ALEG	BARRIO MODELO	RIO ANDALIÉN	13-oct
11	COLLAO-OS FRESNOS	MOISES LUENGO	PO	VERO	CALLE DEL MOLINO	GRAL. NOVORA	14-oct
6A	LA PÓLVORA- CHILLANCITO	CAROLINA INOSTROZ/ BRUNO ROMERO	RD	CARL	BAQUEDANO	JANEIRO	14-oct
2	MIRAH ORES PRIETO CRUZ	HECTOR BURGOS	AH	SVALL	PLAZA 4° CENTENARIO	ARGOMEDO	14-oct
12B	PALOMARES-NONGUÉN	MYRIAM ASTUDILLO	PO	JORG	NONGUÉN	LOS COPHUES	18-oct
6B	LA PÓLVORA- CHILLANCITO	EDUARDO VERDUGO	RD	POCH	COLEGIO LOS ACACIOS	BAQUEDANO	18-oct
3	LDRENZO ARENAS-LAGUNA REDONDA	JOHANNA GAJARDO	AH	ALEG	TUCAPEL BAJO	MARINA DE CHILE	18-oct
12A	PALOMARES-NONGUÉN	MYRIAM ASTUDILLO	PO	SIGI	30 DE OCTUBRE	PASARELA CALLE CALLE	19-oct
10	RUTA 150- RÍO ANDALIÉN	CAROLINA INOSTROZ/ BRUNO ROMERO	RD	JORGE	PUNTE ANDALIÉN	LOS NARANJOS	19-oct
9	LOMAS	CLAUDIO HERNÁNDEZ	AH	SANDY	PASO A CIFUENTES	ROTONDA BELLAVISTA	19-oct
MT	SECTOR	TERRITORIAL	AU	SECP	INICIO 10:00 HRS	TÉRMINO 12:30 HRS	FECHA
1A	COSTANERA	GUSTAVO MELO	RD	ISA	LA MOCHA	PARQUE AURORA	15-oct

Están todos invitados a la caminata por el Barrio en el marco del PLADECO y PIMEP, invitamos a los residentes de cada Barrio a sumarse a la caminata que haremos para que juntos identifiquemos **donde debemos intervenir con el fin de mejorar rutas peatonales así como las rutas de transporte público que pasan por los servicios más relevantes del Barrio**. Quienes estén interesados en participar para dar sus ideas, pueden sumarse al inicio o durante el recorrido.

- Jornada de priorización de los proyectos por cada Macroterritorio entre el 11 de julio y el 4 de agosto de 2022

MT	NOMBRE MT	Día	Jornada
4	Centro Norponiente	lunes	11/07/2022
5	Centro	Miércoles	13/07/2022
6	La Pólvora - Chillancito	Jueves	14/07/2022
7	Barrio Norte-Paicaví	Martes	19/07/2022
8	Barrio Norte Andalién	Miércoles	20/07/2022
9	Lomas	Jueves	21/07/2022
10	Ruta 150-Río Andalién	lunes	25/07/2022
11	Collao-Los Fresnos	Miércoles	27/07/2022
12	Palomares-Nonguén	Jueves	28/07/2022
1	Borde Río	lunes	01/08/2022
2	Lorenzo Arenas Río	Miércoles	03/08/2022
3	Lorenzo Arenas-Laguna redonda	Jueves	04/08/2022

De esta manera la cartera de proyectos está conformada por:

- Propuestas de los grupos de enfoque del Directorio Urbano, concernientes especialmente a la formulación conceptual de la imagen objetivo
- Propuesta Municipal, generada en conjunto con la mesa técnica municipal del Municipio
- Propuestas vecinas a través de todo el proceso de participación ciudadana

Toda la información de registro de estas actividades está contenida en Anexo Reporte de Participación Ciudadana.

El total de propuesta identificadas es de 555 ideas de proyectos, las que fueron analizadas técnicamente bajo los criterios que a continuación se señala, de forma de ordenar el gran conjunto de iniciativas para proceder a su priorización. Esto dado que es necesario priorizar la forma de invertir los recursos disponibles para la ejecución de la cartera del proyecto, se generará criterios de priorización de las propuestas, los que se describen a continuación:

#### 4.3.1 Concordancia con PLADECO y PLAN REGULADOR COMUNAL

Como primer criterio de priorización, se debe considerar la concordancia tanto con los lineamientos del PLADECO como con los proyectos propuestos por cada Macroterritorio. De forma paralela, se debe comprobar la concordancia entre las propuestas y las indicaciones del Plan Regulador, tanto respecto de las declaratorias de utilidad pública como de su cuadro de vialidad estructurantes, así como de su Imagen Objetivo y modelo de crecimiento propuesto

En este sentido se considera los lineamientos y cartera de proyectos del PLADECO presentados en el punto N° 1.2 Marco Normativo literal c) de la presente memoria. En este sentido se considera atingente todas las iniciativas levantadas, cuyo listado por Macroterritorio se presenta en anexo 1 de la presente memoria

#### 4.3.1 Inclusión en otros proyectos sectoriales ya elaborados

Dado los montos a recaudar, se considera relevante identificar aquellas propuestas contenidas especialmente en proyectos sectoriales que cuenten con RS y/o asignación de recursos para no agotar los recursos en proyectos con fondos asignados o por asignar.

Habiéndose analizado los proyectos sectoriales y comunales en desarrollo que serán financiado con otras fuentes de financiamiento, se tiene el siguiente listado de proyectos que corresponden a dicha categoría:

MT	AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
1	MOVILIDAD	zona 30	Desiderio Sanhueza tramo completo
1	MOVILIDAD	zona 30	Lastarria tramo completo
1	MOVILIDAD	zona 30	Temístocles Rojas entre Lastarria y Pedro del Rio
1	MOVILIDAD	zona 30	Av. Zañartu completo
1	ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	av. Zañartu entre Temístocles rojas y carrera
1	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Plaza Lastarria con Guillermo mata
1	MOVILIDAD	pavimentación calzada	Av. Zañartu entre T. Rojas y Plaza Bicentenario
2	MOVILIDAD	no estacionar	IV Centenario
2	MOVILIDAD	rebajes peatonales	Briceño con san Eulogio
2	MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Briceño con san Eulogio
2	MOVILIDAD	zona 30	Génova parque Miraflores
2	MOVILIDAD	estacionamiento vehicular	Briceño
2	ESPACIO PÚBLICO	plaza	IV Centenario
2	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	IV Centenario con Tte. Riquelme
2	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Briceño con iv centenario
2	MOVILIDAD	mejorar aceras	Briceño entre Miraflores Y IV Centenario
2	MOVILIDAD	zona 30	Briceño
2	MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Briceño entre Miraflores y Rosamel del Solar
2	MOVILIDAD	rebajes peatonales	Prat con Miraflores
2	MOVILIDAD	rebajes peatonales	Briceño con IV Centenario
2	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Briceño con Calle 2
2	ESPACIO PÚBLICO	zona terraza café	plaza Gabriela Mistral
3	ESPACIO PÚBLICO	plaza	marina de chile con dr. Santa cruz
3	MOVILIDAD	zona 30	patinódromo
3	MOVILIDAD	zona 30	colegio Inmaculada
3	MOVILIDAD	ciclovía	Ongolmo entre J. de Dios Rivera y Paicaví
3	MOVILIDAD	mejorar aceras	Paicaví entre Alessandri y Alonso de Ribera
4	MOVILIDAD	estacionamiento vehicular	Bulnes entre salas y Angol
4	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Rengo
4	MOVILIDAD	zona 30	M. Rodríguez
4	MOVILIDAD	estacionamiento bicicletas	Ongolmo con M. Rodríguez
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Vicuña Mackenna
4	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Vicuña Mackenna
4	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Bulnes
4	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Manuel Rodríguez
4	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Prieto
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Rozas
4	MOVILIDAD	ciclovía	Ongolmo con M. Rodríguez
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Tucapel entre prieto y M. Rodríguez
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Bulnes
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Ongolmo con M. Rodríguez
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Prieto entre Paicaví y vereda

4	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Las Heras con Caupolicán
4	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Las Heras con Caupolicán
4	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Rozas ente Caupolicán y Rengo
4	MOVILIDAD	estacionamiento vehicular	Rozas desde Prat a Ongolmo
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Rengo/Caupolicán desde Los Carrera y M. Rodríguez
4	MOVILIDAD	rebajes peatonales	Tucapel desde Los Carrera a M. Rodríguez
4	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Caupolicán de Los Carrera a Las Heras
4	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Caupolicán de Los Carrera a Las Heras
4	MOVILIDAD	ciclovía	Padre Hurtado completo
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Caupolicán entre M. Rodríguez y Los Carrera
5	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Barros Arana con av. A Prat
5	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	O'Higgins desde av. Padre Hurtado hasta Paicaví
5	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Janequeo entre Chacabuco y San Martín
5	MOVILIDAD	mejorar aceras	Paicaví de Chacabuco a Los Carrera
5	MOVILIDAD	estacionamiento vehicular	Plaza España subterráneo
5	MOVILIDAD	estacionamiento vehicular	Caupolicán-Los Carrera subterráneo
5	MOVILIDAD	estacionamiento vehicular	Víctor Lamas y Veteranos del 79 subterráneo
5	MOVILIDAD	plaza	plaza Maipú con Rengo
5	MOVILIDAD	construcción bulevar	Exeter completo
5	MOVILIDAD	mejorar aceras	Paicaví entre Los Carrera y Víctor Lamas
5	MOVILIDAD	mejorar aceras	Caupolicán entre Los Carrera y Víctor Lamas
6	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Lautaro desde san Martín a Freire
6	MOVILIDAD	mejorar aceras	Paicaví entre Vicuña Mackenna y Los Carrera
7	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Juan de Dios Rivera entre Janequeo y Paicaví
7	ESPACIO PÚBLICO	plaza	entorno laguna Lo Custodio
7	ESPACIO PÚBLICO	plaza	caletera Alonso Rivera entre Luis Duran y acceso autopista
7	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Ejército entre Paicaví y Lientur
7	MOVILIDAD	ciclovía	J. de Dios Rivera entre Paicaví y Lientur
8	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Calle del Cerro con Pedro León Gallo
8	ESPACIO PÚBLICO	zona terraza café	laguna con Padre Hurtado
10	MOVILIDAD	ciclovía	Ruta 150 entre plaza Acevedo y Vilumanque
10	ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Calle 5 con Ruta 150
10	ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Ruta 150 con Los Naranjos
12	MOVILIDAD	mejorar aceras	Camino Nonguén entre El Vergel y centro deportivo Concepción
12	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Ríos de Chile
12	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Camino Nonguén escuela Leopoldo Lucero
12	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Camino a Nonguén entre el vergel y escuela Leopoldo lucero
12	MOVILIDAD	mejorar aceras	Camino Nonguén entre Leopoldo lucero y el vergel
12	MOVILIDAD	refugios peatonales	Camino Nonguén entre puente Castellón y Calle 1
12	MOVILIDAD	mejorar aceras	Camino Nonguén entre Rio Loa y Diego Portales
12	MOVILIDAD	mejorar aceras	Camino Nonguén entre Rio Palena y Rio Ñuble
12	MOVILIDAD	mejorar aceras	Camino Nonguén entre Collao y Los Ríos

12	ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Camino Nonguén entre Leopoldo Lucero y El Vergel
12	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Camino Nonguén entre Río Palena y Río Ñuble
12	MOVILIDAD	ciclovia	Collao entre Nonguén y 21 de mayo

En este contexto, cabe señalar como los proyectos sectoriales más relevantes, los siguientes:

- 1) Mejoramiento Para Vial Collao Novoa, a cargo del MINVU
- 2) Plan Urbano Habitacional Pedro del Río Zañartu y Pedro de Valdivia a cargo del MIVU
- 3) Prolongación Costanera Chiguayante a cargo del MOP
- 4) Reposición Camino a Nonguén, a cargo del MINVU
- 5) Accesibilidad Universal 2, polígono norte, a cargo del Municipio
- 6) Rutas Peatonales, a cargo del MINVU

#### 4.3.2 Coherencia técnica

En este grupo, se presenta iniciativas que deben ser resueltas por las correspondientes unidades Municipales por formar parte de sus obligaciones rutinarias, evitando así un desvío inadecuado de los recursos que recaude por aportes:

MT	AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	OBSERVACION
4	MOVILIDAD	mejorar acceso a servicio	Rozas 520	C3
2	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Calle 1 completa	DAO
2	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Almirante Riveros entre Montt y Prat	DAO
2	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Capitán Orella	DAO
2	MOVILIDAD	mejorar aceras	san Eulogio entre Briceño y Alejandro VI	DAO
3	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Dr. Santa Cruz entre Marina de Chile y 21 de Mayo	DAO
3	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Dr. Santa Cruz entre Fernández Vial y 21 de Mayo	DAO
3	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Aníbal Pinto con Pasaje 1	DAO
3	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Pasaje 19, 11 y 14	DAO
3	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Fernández Vial entre Pasaje 7 y Carlos Oliver	DAO
5	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Maipú entre Tucapel y Angol	DAO
5	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Freire entre Tucapel y Angol	DAO
6	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Irrazabal borde rio	DAO
6	ESPACIO PÚBLICO	plaza	borde rio	DAO
6	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Freire desde Ainavillo a Lautaro	DAO
6	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Baquadano entre Las Heras y Camilo Henríquez	DAO
7	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Pasaje Lientur entre pasaje Montriou y pasaje Huérfanos	DAO
7	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Ventus entre Paicaví y Ainavillo	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Bartolomé del Pozo con Vascones	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Bartolomé del Pozo sector plaza	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Bartolomé del Pozo con Calle del Medio	DAO

8	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Calle del Medio	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Calle del Medio	DAO
8	MOVILIDAD	mejorar aceras	Andalién con calle del cerro	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Andalién con Pasaje 6	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	plaza	área verde Balmaceda con V. Mackenna	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Mascardi con P. Mayoral	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	plaza	plaza Coyanco	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Lincoln entre Calle Principal y M. Gutiérrez	DAO
8	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Diego Portales entre Balmaceda y Balmaceda	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	plaza	pje García con Cantabria	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	sector Valle Blanco	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Cantabria con Magallanes	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Calle 101 con Calle 105	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	plaza	pasaje 7 entre Calle 105 y 102	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Av. Bicentenario con Av. 7 lagunas	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Calle 113 con Calle 102	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Calle Maitén con av. Los Presidentes	DAO
9	ESPACIO PÚBLICO	plaza	rotonda Bellavista	DAO
10	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	calle Lorenzo Arenas hasta Alonso de Rivera	DAO
10	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	esquina Aragón con Madrigal	DAO
10	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Calle 1 con Calle 5	DAO
11	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Callejón Puchacay	DAO
11	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Calle del Molino con Carlos i. del Campo	DAO
11	ESPACIO PÚBLICO	macetas	Carlos i. del Campo - final	DAO
11	ESPACIO PÚBLICO	plaza	plaza cancha Huáscar	DAO
11	ESPACIO PÚBLICO	macetas	pasaje del Molino	DAO
11	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Calle del Molino entre 5 Agrícola y Pasaje del Molino	DAO
12	MOVILIDAD	mejorar aceras	Santiago Amengual entre Eleuterio Ramírez hasta final	DAO
12	ESPACIO PÚBLICO	plaza	borde estero entre Calle 4 y Rio Yelcho	DAO
12	ESPACIO PÚBLICO	plaza	borde estero Nonguén desde Pte. Van Ryssebergue hasta Los Copihues	DAO
2	MOVILIDAD	no estacionar	Capitán Orella	DIRTRAN
3	MOVILIDAD	no estacionar	Independencia entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña	DIRTRAN
3	MOVILIDAD	no estacionar	Pedro de Oña completo	DIRTRAN
4	MOVILIDAD	refugios peatonales	Rengo con Los Carrera	DIRTRAN
4	MOVILIDAD	zona 30	Ejército	DIRTRAN
4	MOVILIDAD	prohibir paso vehículos pesados	Rozas	DIRTRAN
4	MOVILIDAD	no estacionar	Orompello	DIRTRAN
4	MOVILIDAD	no estacionar	Prieto	DIRTRAN
4	MOVILIDAD	refugios peatonales	Tucapel con Los Carrera	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	no estacionar	Michimalonco completa	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	avda. Los Carrera entre Av. Padre Hurtado y Av. Paicaví	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	avda. Chacabuco entre Av. Padre hurtado y Paicaví	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	avda. Padre hurtado ente Av. Los Carrera y Chacabuco	DIRTRAN

5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	Avda. Prat entre Av. Los Carrera y Chacabuco	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	Angol entre Av. Los Carrea y Chacabuco	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	Salas entre Av. Los Carrea y Chacabuco	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	Tucapel entre Los Carrera y Chacabuco	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	Orompello entre Los Carrera y Chacabuco	DIRTRAN
5	MOVILIDAD	vía preferente transporte privado	Av. Paicaví entre Av. Los Carrera y Av. Chacabuco	DIRTRAN
7	MOVILIDAD	refugios peatonales	M. Gutiérrez con Ainavillo	DIRTRAN
7	MOVILIDAD	no estacionar	Ainavillo con M. Gutiérrez	DIRTRAN
8	MOVILIDAD	no estacionar	Caremávida con Pasaje 11	DIRTRAN
8	MOVILIDAD	refugios peatonales	Andalién con P. Vascones	DIRTRAN
8	MOVILIDAD	no estacionar	Balmaceda con Diego Portales	DIRTRAN
8	MOVILIDAD	refugios peatonales	Andalién con P. Mayoral	DIRTRAN
9	MOVILIDAD	refugios peatonales	perímetro Magallanes, Cantabria, B. de las Casas	DIRTRAN
9	MOVILIDAD	refugios peatonales	Calle 101 entre los Presidentes y av. San Sebastián	DIRTRAN
9	MOVILIDAD	no estacionar	Calle 101 entre los Presidentes y av. San Sebastián	DIRTRAN
9	MOVILIDAD	refugios peatonales	av. Bellavista altura supermercado Líder	DIRTRAN
9	MOVILIDAD	refugios peatonales	av. Bellavista entre Calle 2 (costado norte) y av. Bicentenario	DIRTRAN
9	MOVILIDAD	no estacionar	Calle 101 con calle 105	DIRTRAN
9	MOVILIDAD	refugios peatonales	av. Los Presidentes con Av. 7 Lagunas	DIRTRAN
10	MOVILIDAD	refugios peatonales	Ruta 150 entre Calle 8 y Calle 5	DIRTRAN
10	MOVILIDAD	refugios peatonales	Ruta 150 con Los Naranjos	DIRTRAN
11	MOVILIDAD	refugios peatonales	General Novoa con Lago Villarrica	DIRTRAN
11	MOVILIDAD	no estacionar	Lago Villarrica tramo completo	DIRTRAN
11	MOVILIDAD	señalización y demarcación	Pasaje 5 (Villa Huáscar)	DIRTRAN
11	MOVILIDAD	no estacionar	Lago Villarrica, final de calle	DIRTRAN
11	MOVILIDAD	señalización y demarcación	Arturo Pérez con Lago Villarrica	DIRTRAN
4	MOVILIDAD	no estacionar	Colo Colo desde Los Carreras hasta Las Heras	DOM
5	MOVILIDAD	mejorar aceras	Rengo entre Maipú y Freire	DOM

*Nomenclatura tabla:*

*DAO: Dirección de Aseso y Ornato*

*DIRTRAN: Dirección de Tránsito*

*DOM: Dirección de Obras Municipales*

#### 4.3.3 Proyectos de Mayor envergadura: Posibles Fuentes de Financiamiento

Por último, dado que el plan contiene propuesta de mayor magnitud en términos de recursos, así como de requerimientos de aprobaciones técnicas involucradas, se incluirán en el listado un listado de proyectos a los que se propone asignar un bajo puntaje en términos de priorización, pero cuyo

rol será guiar la inversión municipal, así como sectorial respecto a las necesidades del centro metropolitano de la ciudad, cuya carga de usos supera los alcances comunales.

#### PROYECTOS QUE DEBEN SER FINANCIADOS CON FONDOS SECTORIALES O PRIVADOS

M T	AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	ÚBIACIÓN EJE, INTERESECCIÓN, PARQUE, ETC	OBSERVACION
3	MOVILIDAD	estacionamiento vehicular	en pasaje 8 frente escuela marina de chile	MINEDUC
1	MOVILIDAD	tranvía	Vicuña Mackenna-padre hurtado	FINANCIAMIENTO EFE
4	MOVILIDAD	diversificar conexión barrios centro	Padre Hurtado a Paicaví	FINANCIAMIENTO EFE
7	MOVILIDAD	diversificar conexión barrios centro	Paicaví a General Bonilla	FINANCIAMIENTO EFE
10	MOVILIDAD	diversificar conexión barrios centro	General Bonilla A CAMINO A Penco	FINANCIAMIENTO EFE
5	MOVILIDAD	estacionamiento subterráneo	plaza España	FONDOS PRIVADOS
5	MOVILIDAD	estacionamiento subterráneo	Víctor Lamas con Caupolicán	FONDOS PRIVADOS
5	MOVILIDAD	estacionamiento subterráneo	Plaza Perú-Hospital	FONDOS PRIVADOS
5	MOVILIDAD	Estacionamiento Subterráneo	Av. Los Carrera Caupolicán	FONDOS PRIVADOS
1	ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Desiderio Sanhueza completo	PLAN URBANO HABITACIONAL MINVU
1	ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Guillermo mata completo	PLAN URBANO HABITACIONAL MINVU
1	MOVILIDAD	semáforo	Arancibia con Pedro del Rio	PLAN URBANO HABITACIONAL MINVU
6	MOVILIDAD	ciclovía	Alonso de Rivera entre Vicuña Mackenna y Don Bosco	REQUIERE ANILLO ORBITAL
7	MOVILIDAD	ciclovía	Alonso de Rivera entre Paicaví y Vicuña Mackenna	REQUIERE ANILLO ORBITAL
11	MOVILIDAD	ciclovía	General Bonilla entre Alonso de Rivera y Rotonda Palomares	REQUIERE ANILLO ORBITAL
12	MOVILIDAD	ciclovía	General Bonilla entre Rotonda Palomares y Límite urbano	REQUIERE ANILLO ORBITAL

#### INICIATIVAS QUE REQUIEREN DE INVERSIONES MAYORES PROVENIENTES DEL FNDR

MT	AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	ÚBIACIÓN EJE, INTERESECCIÓN, PARQUE, ETC	OBSERVACION
1	MOVILIDAD	pavimentación calzada	Intersección Los Costanera con Central norte	FNDR
1	MOVILIDAD	ciclovía	Rosamel del Solar a Sanders	FNDR
2	MOVILIDAD	ciclovía	prolongación 21 de mayo hasta Prat	FNDR
2	ESPACIO PÚBLICO	plaza	frente a cementerio	FNDR
2	MOVILIDAD	ciclovía	Los Carros entre Pasarela Lag. Redonda y M. Rodríguez	FNDR
2	MOVILIDAD	ciclovía	Alessandri a Rosamel del Solar	FNDR
2	MOVILIDAD	mejorar aceras	Argomedo entre 21 de mayo y cementerio	FNDR
2	ESPACIO PÚBLICO	plaza	parque Miraflores	FNDR
4	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Las Heras con Rengo	FNDR
4	MOVILIDAD	ciclovía	Las Heras	FNDR
4	MOVILIDAD	construcción bulevar	Caupolicán desde barros a m. Rodríguez	FNDR
4	MOVILIDAD	construcción bulevar	Tucapel entre M. Rodríguez y Cruz	FNDR
4	MOVILIDAD	pavimentación calzada	Vicuña Mackenna	FNDR

4	MOVILIDAD	mejorar intersección	Ejército con Aníbal Pinto	FNDR
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	Padre Hurtado completo	FNDR
4	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Rengo entre los Carrera y M. Rodríguez	FNDR
4	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Tucapel entre los Carreara y M. Rodríguez	FNDR
4	MOVILIDAD	movilidad masiva	Aníbal pinto ente Los Carrera y V Mackenna	FNDR
4	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Padre Hurtado a Paicaví	FNDR
4	MOVILIDAD	mejorar aceras	conexión entre 21 de Mayo y Prat-M. Rodríguez	FNDR
4	MOVILIDAD	ciclovía	conexión entre 21 de Mayo y Prat-M. Rodríguez	FNDR
4	MOVILIDAD	ciclovía	Av Prat entre V. Lamas y 21 de Mayo	FNDR
5	MOVILIDAD	mejorar aceras	Michimalonco completa	FNDR
5	ESPACIO PÚBLICO	plaza Caupolicán	Caupolicán entre Barros Arana y Freire	FNDR
5	MOVILIDAD	ciclovía	Lincoyán entre M. Rodríguez y Víctor Lamas	FNDR
5	MOVILIDAD	ciclovía	Víctor lamas entre Tucapel y Edmundo Larenas	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar	Aníbal Pinto entre Los Carrera y Víctor Lamas	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar	Caupolicán entre Los Carrera y Víctor Lamas	FNDR
5	MOVILIDAD	pavimentación calzada	Chacabuco completo	FNDR
5	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Tucapel entre Barros Arana y Freire	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar	Víctor lamas tramo completo	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar	Barros Arana entre Tucapel y Paicaví	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Rengo entre Chacabuco y Av Los Carrera	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Tucapel entre Chacabuco y Av Los Carrera	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Freire entre Av Padrea hurtado Paicaví	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Maipú entre Av Padrea hurtado y Lientur	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	san Martín entre Av Padrea hurtado y Paicaví	FNDR
5	MOVILIDAD	movilidad masiva	Aníbal pinto ente Víctor Lamas y Los Carrera	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Padre Hurtado a Paicaví	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar	Cochrane entre Paicaví y Padre Hurtado	FNDR
5	MOVILIDAD	construcción bulevar	Castellón entre Los Carrera Víctor Lamas	FNDR
6	MOVILIDAD	pavimentación calzada	Pasaje Prieto completo	FNDR
6	MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje Prieto completo	FNDR
6	MOVILIDAD	ciclovía	Camilo Henríquez completo	FNDR
6	MOVILIDAD	mejorar aceras	Camilo Henríquez completo	FNDR
6	MOVILIDAD	construcción bulevar	Las Heras entre Janequeo y Paicaví	FNDR
6	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Freire entre Paicaví y Lientur	FNDR
6	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Maipú entre Paicaví y Lientur	FNDR
6	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	san Martín entre Paicaví y Roosevelt	FNDR
6	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Paicaví a Collao	FNDR
6	MOVILIDAD	construcción bulevar transporte publico	Paicaví a Collao	FNDR
7	ESPACIO PÚBLICO	plaza	área verde Lo Méndez	FNDR
7	MOVILIDAD	mejorar intersección	Abdón Cifuentes con Alonso de Rivera	FNDR
7	MOVILIDAD	pavimentación calzada	Lientur con cruce vía férrea	FNDR

7	MOVILIDAD	ciclovía	Vicuña Mackenna entre parque torres alta tensión y Ongolmo	FNDR
7	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Manuel Gutierrez	FNDR
7	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Abdón Cifuentes tramo frente laguna lo Méndez	FNDR
8	MOVILIDAD	ciclovía	v. Mackenna tramo completo	FNDR
8	MOVILIDAD	ciclovía	Camilo Henríquez	FNDR
9	MOVILIDAD	mejorar intersección	Ramon Carrasco con Alonso García de Ramon	FNDR
9	MOVILIDAD	ciclovía	ciclovía por parque Torres Alta Tensión entre R. Carrasco y V. Mackenna	FNDR
10	MOVILIDAD	pavimentación calzada	Av. Bellavista entre Costanera y Ruta 150	FNDR
10	MOVILIDAD	pavimentación calzada	pasaje 1 entre calle 2 y calle 5	FNDR
11	MOVILIDAD	ciclovía	Borde Estero Nonguén desde diego portales hasta Collao	FNDR
11	MOVILIDAD	pavimentación calzada	Arturo Pérez Canto entre Don Bosco y las Dalías	FNDR
12	MOVILIDAD	punto peatonal	Eleuterio Ramírez sobre estero	FNDR
12	MOVILIDAD	ciclovía	21 de Mayo entre Collao y Bonilla	FNDR

#### 4.3.4 Proyectos que Reiteran Iniciativas, pero de forma Ineficiente o Imposible de implementar

Existe un conjunto de proyectos que apuntan a los mismos objetivos que otras iniciativas, pero lo hacen de forma menos eficiente, más onerosa o simplemente faltos de condiciones técnicas que permitan su ejecución:

MT	AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBIACIÓN EJE, INTERESECCIÓN, PARQUE, ETC	OBSERVACION
2	MOVILIDAD	ciclovía	Miraflores	NO CABE PERFIL
7	MOVILIDAD	ciclovía	ejercito entre Paicaví y Lientur	NO CABE PERFIL
1	MOVILIDAD	pista solo bus	calle nueva (caletera) entre Temístocles rojas y d. Sanhueza	NO PERTINENTE
1	MOVILIDAD	pista solo bus	Av. Zañartu desde Temístocles Rojas hasta Los Carrera	NO PERTINENTE
2	MOVILIDAD	semáforo	Briceño con Alejandro VI	NO PERTINENTE
2	ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	multicancha Miraflores	NO PERTINENTE
2	MOVILIDAD	semáforo	Miraflores con calle 6	NO PERTINENTE
2	MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Miraflores entre costanera y Calle 6	NO PERTINENTE
2	MOVILIDAD	semáforo	Prat con Miraflores	NO FACTIBLE
4	ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	parque Manuel Rodríguez	NO FACTIBLE
5	MOVILIDAD	ciclovía	Salas y Angol	NO FACTIBLE
6	MOVILIDAD	pista solo bus	Diego de oro (Bosco hasta C. Henríquez)	NO FACTIBLE
6	MOVILIDAD	no estacionar	Diego de oro (Bosco hasta C. Henríquez)	NO FACTIBLE
7	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Cerro aldeaño a Alonso Rivera	NO FACTIBLE
8	ESPACIO PÚBLICO	macetas	parque central tramo completo	NO FACTIBLE
8	MOVILIDAD	semáforo	Andalién con Pedro Mayoral	NO FACTIBLE
8	MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	J. Beche con calle del cerro	NO FACTIBLE
8	ESPACIO PÚBLICO	macetas	pasaje 2 con pasaje 3	NO FACTIBLE
8	MOVILIDAD	mejorar aceras	Lincoln entre Balmaceda y calle principal	NO FACTIBLE
8	MOVILIDAD	semáforo	Balmaceda con calle principal	NO FACTIBLE

8	MOVILIDAD	ciclovía	Pasaje Oriente hasta supermercado A cuenta	NO FACTIBLE
9	MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Cantabria entre magallanes y Góngora	NO FACTIBLE
9	MOVILIDAD	semáforo	calle 106 con calle 101	NO FACTIBLE
9	MOVILIDAD	semáforo	calle 101 con av. San Sebastián	NO FACTIBLE
10	MOVILIDAD	estacionamiento vehicular	granada entre Aragón y León	NO FACTIBLE
12	MOVILIDAD	semáforo	escuela Lautaro	NO FACTIBLE
12	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	los Álamos Iglesia m.	NO FACTIBLE
12	MOVILIDAD	semáforo	los copihues con los canelos	NO FACTIBLE
7	MOVILIDAD	ciclovía	en torno a laguna lo Méndez	NO FACTIBLE
8	MOVILIDAD	mejorar aceras	pasaje 20 entre calle principal y Quinchamalí	PAVIMENTO PASAJE BUENO
9	MOVILIDAD	mejorar aceras	pasaje 3 entre calle 102 hasta 105	PAVIMENTO PASAJE BUENO
2	MOVILIDAD	mejorar aceras	calle Barraza completo	RECIEN EJECUTADO
3	ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Marina de Chile con Diego de Almagro	RECIEN EJECUTADO
3	ESPACIO PÚBLICO	arborización aceras	Marina de Chile entre pasaje 9 y dr. Santa cruz	RECIEN EJECUTADO
3	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Bandejón 21 de mayo entre santa cruz con pedro de Oña	RECIEN EJECUTADO

#### 4.3.5 Factibilidad Económica

Por último, y considerando los montos a recaudar por año, se considera importante asignar un puntaje a las iniciativas en relación a la factibilidad económica de implementarlas. En este caso, la sugerencia es que estos proyectos sean incorporados a la cartera de proyectos una vez que el sistema de aportes esté más consolidado y se cuente con mayor cantidad de recursos. Para identificarlos se tomó como línea de corte una inversión de \$74.999.000 considerando como referencia el monto límite de los proyectos financiados con recursos GORE a través del Programa de Mejoramiento Urbano.

MT	AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	ÚBIACIÓN EJE, INTERESECCIÓN, PARQUE, ETC
2	MOVILIDAD	ciclovía	Miraflores
2	MOVILIDAD	semáforo	Briceño con Alejandro VI
2	MOVILIDAD	semáforo	Miraflores con Calle 6
2	MOVILIDAD	semáforo	Prat con Miraflores
2	MOVILIDAD	mejorar aceras	calle Barraza completo
3	ESPACIO PÚBLICO	plaza	bandejón 21 de Mayo entre santa cruz con pedro de Oña
5	MOVILIDAD	ciclovía	Salas y Angol
7	MOVILIDAD	ciclovía	Ejército entre Paicaví y Lientur
7	ESPACIO PÚBLICO	plaza	Cerro aldeaño a Alonso Rivera
7	MOVILIDAD	ciclovía	en torno a laguna lo Méndez
8	MOVILIDAD	semáforo	Andalién con Pedro Mayoral
8	MOVILIDAD	mejorar aceras	Lincoln entre Balmaceda y Calle Principal
8	MOVILIDAD	semáforo	Balmaceda con calle principal
8	MOVILIDAD	ciclovía	pasaje oriente hasta supermercado a Cuenta
9	MOVILIDAD	semáforo	calle 106 con calle 101
9	MOVILIDAD	semáforo	calle 101 con av. San Sebastián
12	MOVILIDAD	semáforo	escuela Lautaro
12	MOVILIDAD	semáforo	los copihues con los canelos

-	MOVILIDAD	Delegación Municipal	Implementación de nueva delegación municipal
-	MOVILIDAD	Talleres Educación Vial	Sesiones de talleres en establecimiento educacionales de Concepción

La idea de este ordenamiento previo de los proyectos es presentar a la ciudadanía un listado de proyectos factibles de ser financiados y materializados mediante los fondos provenientes de los aportes al espacio público y la movilidad.

#### 4.3.6 Cartera de Proyectos propuestos para priorización

Como resultados de los análisis realizados, se tiene una cartera de 145 iniciativas para toda la comuna que será presentada para una jornada de priorización ciudadana. La cartera de proyectos por cada Macroterritorio se presenta a continuación:

##### MACROTERRITORIO 1 BORDE RIO

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	Zona terraza café	Parque Borde Rio
ESPACIO PÚBLICO	Iluminación peatonal	Pedro León Gallo tramo completo
MOVILIDAD	Plataforma cruce peatonal elevado	Acceso a plaza Lastarria con Guillermo Matta
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Pedro del Rio cruce acceso al Mall
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Desiderio Sanhueza con Pedro del Rio
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Parque Teatro con Plaza Bicentenario
MOVILIDAD	refugios peatonales	Calle nueva (caletera) entre G. Matta y P. Rosales
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Av. Zañartu con Carrera Poniente
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Arrau Méndez, Binimelis, Temístocles Rojas, Av. Zañartu, Sargento Aldea

##### MACROTERRITORIO 2 LORENZO ARENAS - RÍO

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Capitán Orella tramo completo
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	A. Valenzuela entre Montt y Briceño
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	A. Prat entre Sotomayor y Miraflores
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	San Eulogio entre San Vicente y Sta. Eulalia
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Plaza la Copa
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Plaza Parque Miraflores
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Plaza Parque Miraflores
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Plaza Parque Miraflores
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	San Eulogio con Alejandro VI
ESPACIO PÚBLICO	mactas	Sotomayor con Prat
MOVILIDAD	refugios peatonales	Briceño con San Eulogio
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito 21 de Mayo, Bahamondes, Miraflores, Briceño, Rosamel del solar
MOVILIDAD	zona 30	Génova tramo completo
MOVILIDAD	refugios peatonales	Argomedo con Prat

MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Miraflores con Briceño
-----------	-----------------------------------	------------------------

### MACROTERRITORIO 3 LORENZO ARENAS - LAGUNA REDONDA

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	El Roble entre Los Lingues y Pasaje 7
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Dr. Santa Cruz con Marina de Chile
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Jardín CPC por Marina de Chile
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Mencia de los Nidos con Marina de Chile
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Marina de Chile con Carlos Oliver
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Independencia entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Almirante Riveros norte con A. Pinto
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Pasaje 19 , Pasaje 11 y Pasaje 14
MOVILIDAD	mejorar aceras	Dr. Santa Cruz entre 21 de Mayo y F. Vial
MOVILIDAD	mejorar aceras	F. Vial entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña
MOVILIDAD	mejorar aceras	Independencia entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Camino Los Carros y Avda. Laguna Redonda
MOVILIDAD	zona 30	Colegio Inmaculada
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Dr. Santa Cruz con Marina de Chile
MOVILIDAD	refugios peatonales	A. Pinto con Almirante Riveros norte
MOVILIDAD	mejorar aceras	Almirante Riveros rotonda A. Pinto
MOVILIDAD	refugios peatonales	Altura Estación Biotren con Diego de Almagro

### MACROTERRITORIO 4 CENTRO NORPONIENTE

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Vicuña Mackenna con A. Pinto
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Plazoleta Paicaví con Brasil
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Rengo entre Bulnes y Los Carrera
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Plazoleta Paicaví con Brasil
ESPACIO PÚBLICO	macetas	Plazoleta Paicaví con Brasil
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Plaza Andres Lamas
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Plaza Cruz
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Juan de Dios Rivera, Ejercito, Aníbal Pinto, Rengo
MOVILIDAD	mejorar aceras	Vicuña Mackenna tramo completo
MOVILIDAD	mejorar aceras	J. Martínez de Rozas
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Ejercito con Tucapel
MOVILIDAD	iluminación refugios peatonales	Tucapel

### MACROTERRITORIO 5 CENTRO METROPOLITANO

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
---------------	-----------------	------------------------------------

ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	San Martín entre Paicaví y Janequeo
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	calle D'halmar
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Cochrane entre Paicaví y Janequeo
MOVILIDAD	semáforo	O'Higgins con Colocolo
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Chacabuco, Edmundo Larenas, Chorrillos, Michimalonco
MOVILIDAD	zona 30	Victor Lamas entre Salas y Tucapel
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje La Paz entre Victor Lamas y Lo Aguilera
MOVILIDAD	rebajes peatonales	Frente a Escuela Agüita la Perdiz
MOVILIDAD	refugios peatonales	Calle Los Sauces
MOVILIDAD	refugios peatonales	Calle Los Pinos
MOVILIDAD	estacionamiento bicicletas	Diagonal P. A. Cerda
MOVILIDAD	ciclovía	Diagonal P. A. Cerda entre Orompello y San Martín
MOVILIDAD	ciclovía	Edmundo Larenas entre Víctor Lamas y Victoria
MOVILIDAD	iluminación refugios peatonales	Av. Prat

#### MACROTERRITORIO 6 CENTRO ORIENTE

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Pasaje 7 Plaza San Ramon
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Pasaje 6 monolito
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Plaza Árbol del Amor
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Calle C
ESPACIO PÚBLICO	zona terraza café	Baquadano entre P. Lynch y Sta. Maria
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Las Camelias entre Lientur y Ainavillo
MOVILIDAD	mejorar aceras	Indama entre Lientur y V. Mackenna
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Indama con Vicuña Mackenna
MOVILIDAD	rebajes peatonales	Lientur con Las Camelias
MOVILIDAD	rebajes peatonales	Lientur con Vicuña Mackenna
MOVILIDAD	semáforo	Roosevelt con O'Higgins
MOVILIDAD	semáforo	Roosevelt con Calle Nonguén
MOVILIDAD	mejorar intersección	Los Carrera con Janequeo
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Av Roosevelt, Lientur, cruce vía férrea y Las Heras, Baquadano, Camilo Henríquez
MOVILIDAD	mejorar aceras	Calle Los Acacios hasta A. García Ramon
MOVILIDAD	zona 30	Irrazabal con Alsacia
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje 7
MOVILIDAD	iluminación refugios peatonales	Corredor Paicaví-Los Carrera

**MACROTERRITORIO 7 BARRIO NORTE – PAICAVÍ**

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Abdón Cifuentes tramo frente laguna Lo Méndez
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Detrás de Delegación Barrio Norte
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Ventus con Janequeo
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Ventus entre Abdón Cifuentes y Carriel sur
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje Lientur con Pasaje Montriou
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	M. Gutierrez con Pasaje Lientur
MOVILIDAD	rebajes peatonales	M. Gutiérrez con Ainavillo
MOVILIDAD	refugios peatonales	Ventus entre Paicaví y Abdón Cifuentes
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Juan de Dios Rivera, Bellavista, Santa Sabina hasta Alonso de Rivera

**MACROTERRITORIO 8 BARRIO NORTE – ANDALIÉN**

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Parque Central con Pasaje 18
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	A. Lincoln tramo completo
ESPACIO PÚBLICO	macetas	P. Vascones tramos completos
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Caremávida con Pasaje 11
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Andalién con Calle del Cerro
MOVILIDAD	estacionamiento bicicletas	Los Notros
MOVILIDAD	zona 30	Balmaceda con M. Ramírez
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Av. Andalién, Av. Campos Deportivos, Camilo Henríquez, puente Andalien
MOVILIDAD	refugios peatonales	Bartolomé del Pozo con Vascones
MOVILIDAD	zona 30	Vascones entre B. del Pozo y P. Mayoral
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Cruce Av. Andalien en Supermercado a Cuenta
MOVILIDAD	zona 30	Bartolomé del Pozo tramo completo
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Bartolomé del Pozo con Vascones

**MACROTERRITORIO 9 LOMAS SAN ANDRÉS-TIERRAS COLORADAS**

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Calle 105 entre Calle 101 y Calle 109
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Av. Bicentenario con 7 Lagunas
ESPACIO PÚBLICO	zona terraza café	Sector Av. San Sebastian
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Av. Bicentenario con Av. Los Presidentes
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Abdón Cifuentes con Los Lleuques
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Calle 101 con Calle 105
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Abdón Cifuentes, Av. Bicentenario, Calle 101, Calle 9, Tierras Coloradas
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Calle 101 entre Av. Los Presidentes y Av. San Sebastian
MOVILIDAD	mejorar aceras	Calle 105 con Pasaje 3
MOVILIDAD	ciclovía	Av. Los Presidentes entre Calle 103 y Av. Bicentenario
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Av. Los Presidentes entre Los Maños y El Maitén

**MACROTERRITORIO 10 RUTA 150 – RIO ANDALIÉN**

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Calle 8 y Calle 3
ESPACIO PÚBLICO	macetas	Calle 2 con Pasaje 4
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Calle 2 entre Pasaje 5 y Calle 7
MOVILIDAD	zona 30	Calle 8, Calle 2 y Calle 6
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje 3 con Pasaje 1 y Calle 5 con Pasaje 1
MOVILIDAD	zona 30	Lorenzo Arenas entre Diego de Oro y Baquedano
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Calle Madrigal con León
MOVILIDAD	zona 30	Calle Madrigal y Granada
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Camino a Penco desde Puente Andalién hasta Calle 6

**MACROTERRITORIO 11 COLLAO-LOS FRESNOS**

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Riñihue fin calle (acceso a mirador)
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Caleuche entre A. Pérez y Pasaje 3
MOVILIDAD	refugios peatonales	Lago Villarrica frente a Escuela
MOVILIDAD	mejorar aceras	Tegualda entre G. Novoa y Av. Collao
MOVILIDAD	zona 30	Calle Del Molino entre 5 Agrícola y fin calle
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje frente a Plaza Los Lagos
MOVILIDAD	mejorar aceras	Calle Lago Ranco entre A. Pérez y Ranquilque
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito General Novoa, Los Lirios, G. Gorostiaga, Quinta Agrícola, A. Cobos

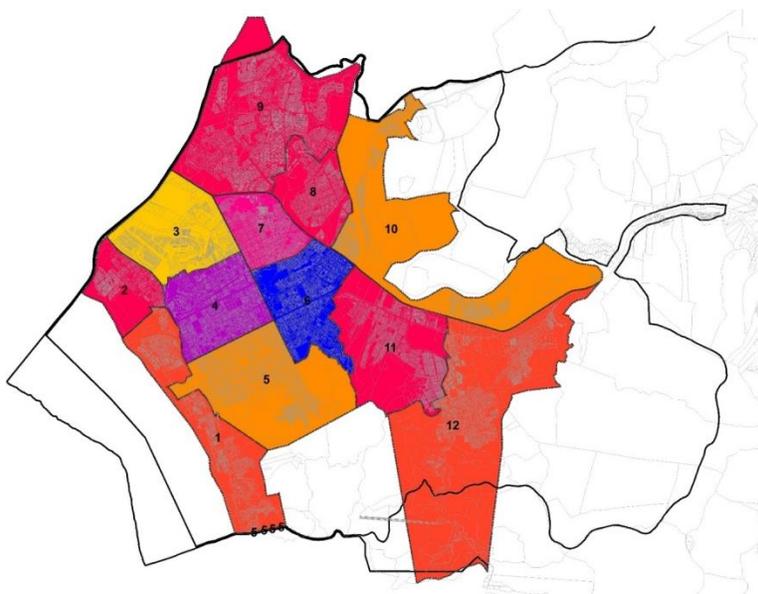
**MACROTERRITORIO 12 PALOMARES-VALLE NONGUÉN**

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Independencia entre Camino Nonguén y Los Mañíos
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Plaza comité La Araucana
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Borde Rio entre Las Vertientes y Los Copihues
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Escuela Lautaro
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Diego Portales - Camino Nonguén
MOVILIDAD	refugios peatonales	Morro de Arica con S. Amengual
MOVILIDAD	refugios peatonales	Escuela Lautaro
MOVILIDAD	mejorar aceras	Independencia entre Camino Nonguén y Los Mañíos
MOVILIDAD	mejorar aceras	30 Octubre entre Camino Nonguén y Los Copihues
MOVILIDAD	mejorar aceras	Alberto Cobo entre S. Amengual y Camino Nonguén

## 4.4 Priorización de la Cartera de Proyectos

### 4.4.1 Priorización Territorial

Para ordenar la cartera de proyectos, se utilizará como base, la relación entrega carga y capacidad de cada Macroterritorio. Para esto se analizó en términos de carga, la densidad residencial y términos de déficit, la dotación de espacios de vialidad y área verde por habitante, así como la inversión histórica de recursos municipales en proyectos de espacio público. Esto asigna un puntaje a cada Macroterritorio para establecer una correlación entre carga y disponibilidad de recursos, la cual se muestra a continuación:



		densidad	vialidad est	av por habitante	inversion por habitante	déficit (mayor carga, menor inversión, menor disponibilidad)
	3 LORENZO ARENAS LAGUNA	2	1	2	2	7
	5 CENTRO SUR (COMERCIAL)	2	2	1	3	8
	10 CAMINO A PENCO-VALLE ANDALIÉN	2	3	2	1	8
	1 BORDE RIO	3	2	2	3	10
	12 PALOMARES	2	2	3	3	10
	2 LORENZO ARENAS RIO	4	2	3	2	11
	8 BARRIO NORTE ANDALIÉN	4	3	2	2	11
	9 TIERRAS COLORADAS	3	3	3	2	11
	11 COLLAO	3	3	3	2	11
	7 BARRIO NORTE	5	3	3	1	12
	4 CENTRO NORTE	4	3	3	3	13
	6 CENTRO ORIENTE	5	3	3	3	14

Con el fin de homologar las diversas escalas de puntajes utilizadas, se utilizará la expresión de estos valores como porcentajes de cada universo:

MT / VARIABLES	VARIABLES ESCALADAS ENTRE MACRO TERRITORIOS (%)				SUMA PUNTAJE PONDERADO (DEFICIT)
	DENSIDAD (HAB/M2)	VIALIDAD ESTRUCTURANTE (M/HAB)	AREA VERDE (M2/HAB)	INVERSION (\$/HAB)	
LORENZO ARENAS LAGUNA	40	33	67	67	52
CENTRO SUR	40	67	33	100	60

CAMINO A PENCO VALLE ANDALIEN	40	100	67	33	<b>60</b>
BORDE RIO	60	67	67	100	<b>73</b>
PALOMARES	40	67	100	100	<b>77</b>
LORENZO ARENAS RIO	80	67	100	67	<b>78</b>
BARRIO NORTE ANDALIEN	80	100	67	67	<b>78</b>
TIERRAS COLORADAS	60	100	100	67	<b>82</b>
COLLAO	60	100	100	67	<b>82</b>
BARRIO NORTE	100	100	100	33	<b>83</b>
CENTRO NORTE	80	100	100	100	<b>95</b>
CENTRO ORIENTE	100	100	100	100	<b>100</b>

Con el fin de establecer un orden correlativo, se utilizará la cantidad de habitantes absoluta de cada Macroterritorio para definir el orden en caso de MT con iguales puntaje, lo que establecerá una prioridad entre los Macroterritorios para la ejecución de los proyectos que en cada uno de ellos:

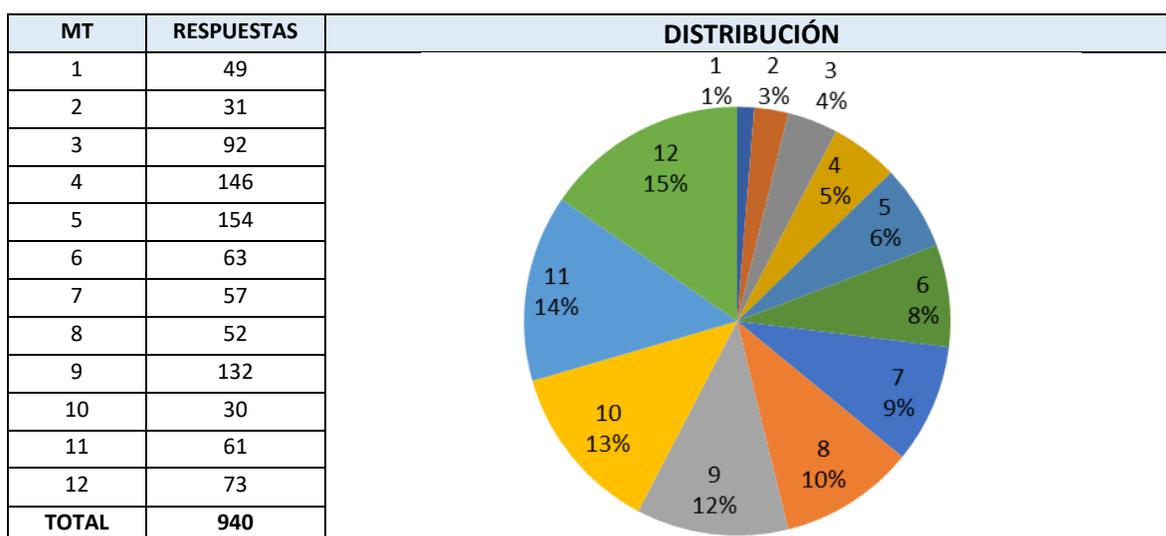
PUNTAJE PRIORIZACIÓN MACRO TERRITORIOS	DÉFICIT (%)	POBLACIÓN BENEFICIADA (HAB)	PUNTAJE (Déficit x Población)	PRIORIZACIÓN
TIERRAS COLORADAS	52	36.074	1.863.823	1
CENTRO ORIENTE	60	24.100	1.446.000	2
CENTRO NORTE	60	18.469	1.108.140	3
COLLAO	73	20.635	1.513.233	4
PALOMARES	77	17.076	1.309.160	5
BORDE RIO	78	17.683	1.385.168	6
CENTRO SUR	78	19.048	1.492.093	7
BARRIO NORTE	82	13.658	1.115.403	8
BARRIO NORTE ANDALIEN	82	14.328	1.170.120	9
CAMINO A PENCO VALLE ANDALIEN	83	13.314	1.109.500	10
LORENZO ARENAS RIO	95	9.384	891.480	11
LORENZO ARENAS LAGUNA	100	13.617	1.361.700	12

Esta priorización entre Macroterritorios, establece como la primera prioridad aquel más demandado (mayor población) con menores recursos disponibles (mayor déficit de inversión, menos disponibilidad de espacio público y vial) por lo tanto es un indicador vital para establecer el orden cronológico de prelación entre los territorios.

#### 4.4.2 Priorización de proyecto en Cada Macroterritorio

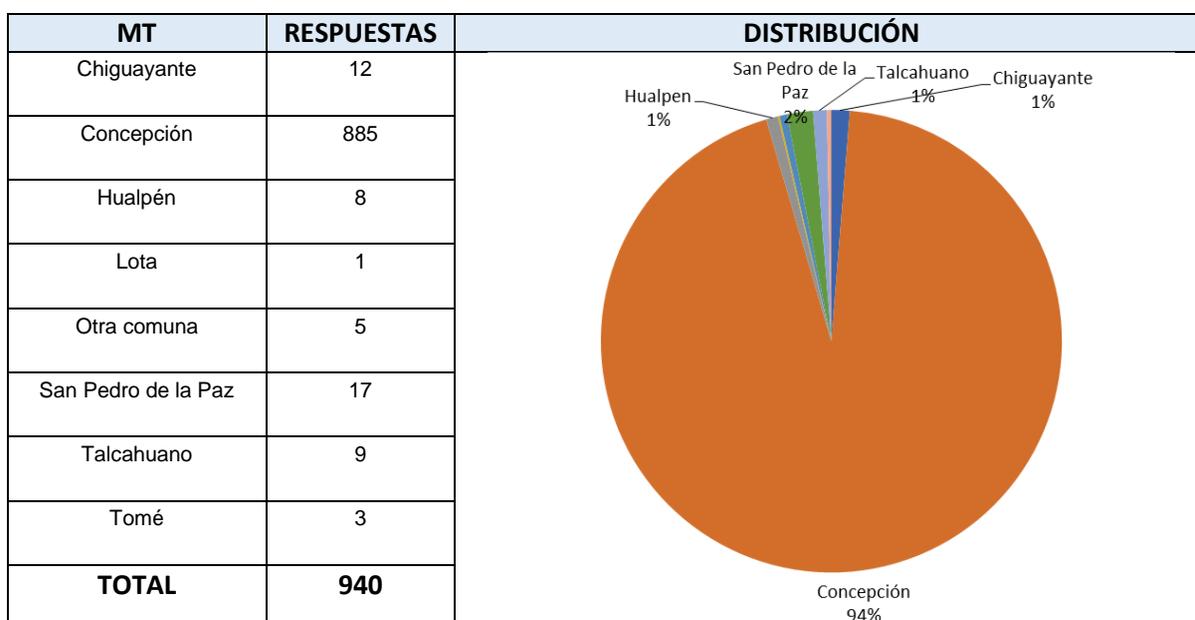
Para la priorización de las iniciativas en cada Macro territorio se considerará los resultados del proceso de consulta ciudadana contemplado en el artículo cuarto de las disposiciones transitorias de la ley sobre aportes al espacio público, el cual incluirá un proceso de elección de iniciativas para ser priorizadas en cada Macroterritorio mediante la aplicación de una encuesta online.

Dado que las iniciativas propuestas a consideración de la ciudadanía ya han pasado todos los filtros técnicos, el resultado de la encuesta será vinculante para la formulación de la cartera de proyectos.



Como se observa los macro territorios correspondientes al centro de la comuna y el de Tierras Coloradas son aquellos que poseen mayor número de respuestas y participación.

En cuanto al análisis de la comuna de residencia de los vecinos que respondieron la encuesta se observa en la siguiente figura que el 94% de la muestra corresponde a residentes de la comuna de Concepción.



Con lo anterior se presentan a continuación los resultados por cada uno de los 12 Macro Territorios de la priorización de cada iniciativa según las votaciones de la encuesta vecinal realizada por el municipio.

#### MACROTERRITORIO 1 BORDE RIO

ÁREA TEMÁTICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	Iluminación peatonal	Pedro León gallo tramo completo	20	1
ESPACIO PÚBLICO	Zona terraza café	Parque Borde Rio	17	2

MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Arrau Méndez, Binimelis, Temístocles Rojas, Av. Zañartu, Sargento Aldea	16	1
MOVILIDAD	Plataforma cruce peatonal elevado	Acceso a plaza Lastarria con Guillermo Mata	12	2
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Pedro del Rio cruce acceso al Mall	11	3
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Parque Teatro con Plaza Bicentenario	10	4
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Av. Zañartu con Carrera Poniente	5	5
MOVILIDAD	refugios peatonales	Calle nueva (caletera) entre G. Matta y P. Rosales	5	6
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Desiderio Sanhueza con Pedro del Rio	2	7

### MACROTERRITORIO 2 LORENZO ARENAS – RÍO

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Plaza Parque Miraflores	7	1
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Plaza la Copa	6	2
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	A. Valenzuela entre Montt y Briceño	4	3
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	San Eulogio con Alejandro VI	4	4
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Plaza Parque Miraflores	3	5
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	San Eulogio entre San Vicente y Sta. Eulalia	3	6
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	A. Prat entre Sotomayor y Miraflores	3	7
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Capitán Orella tramo completo	1	8
ESPACIO PÚBLICO	macetas	Sotomayor con Prat	0	9
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Plaza Parque Miraflores	0	10
MOVILIDAD	Plataforma cruce peatonal elevado	Miraflores con Briceño	15	1
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito 21 de Mayo, Bahamondes, Miraflores, Briceño, Rosamel del solar	6	2
MOVILIDAD	refugios peatonales	Briceño con San Eulogio	5	3
MOVILIDAD	refugios peatonales	Argomedo con Prat	3	4
MOVILIDAD	zona 30	Génova tramo completo	2	5

### MACROTERRITORIO 3 LORENZO ARENAS - LAGUNA REDONDA

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Almirante Riveros norte con A. Pinto	55	1
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Jardín CPC por Marina de Chile	12	2
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Dr. Santa Cruz con Marina de Chile	9	3
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Marina de Chile con Carlos Oliver	6	4
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Pasaje 19 , Pasaje 11 y Pasaje 14	4	5
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Mencia de los Nidos con Marina de Chile	3	6
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	El Roble entre Los Lingues y Pasaje 7	3	7
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Independencia entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña	0	8
MOVILIDAD	mejorar aceras	Almirante Riveros rotonda A. Pinto	47	1
MOVILIDAD	mejorar aceras	Dr. Santa Cruz entre 21 de Mayo y F. Vial	10	2

MOVILIDAD	refugios peatonales	A. Pinto con Almirante Riveros norte	9	3
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Círculo Camino Los Carros y Avda. Laguna Redonda	6	4
MOVILIDAD	zona 30	Colegio Inmaculada	5	5
MOVILIDAD	mejorar aceras	Independencia entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña	5	6
MOVILIDAD	mejorar aceras	F. Vial entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña	4	7
MOVILIDAD	refugios peatonales	Altura Estación Biotren con Diego de Almagro	4	8
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Dr. Santa Cruz con Marina de Chile	2	9

#### MACROTERRITORIO 4 CENTRO NORPONIENTE

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Rengo entre Bulnes y Los Carrera	80	1
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Plaza Cruz	36	2
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Vicuña Mackenna con A. Pinto	16	3
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Plaza Andres Lamas	5	4
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Plazoleta Paicaví con Brasil	5	5
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Plazoleta Paicaví con Brasil	4	6
ESPACIO PÚBLICO	macetas	Plazoleta Paicaví con Brasil	0	7
MOVILIDAD	mejorar aceras	J. Martínez de Rozas	104	1
MOVILIDAD	mejorar aceras	Vicuña Mackenna tramo completo	18	2
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Ejercito con Tucapel	9	3
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Círculo Juan de Dios Rivera, Ejercito, Aníbal Pinto, Rengo	8	4
MOVILIDAD	iluminación refugios peatonales	Tucapel	7	5

#### MACROTERRITORIO 5 CENTRO METROPOLITANO

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	San Martín entre Paicaví y Janequeo	82	1
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Cochrane entre Paicaví y Janequeo	58	2
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	calle D'Halmar	14	3
MOVILIDAD	zona 30	Víctor Lamas entre Salas y Tucapel	29	1
MOVILIDAD	ciclovía	Edmundo Larenas entre Víctor Lamas y Victoria	28	2
MOVILIDAD	ciclovía	Diagonal P. A. Cerda entre Orompello y San Martín	26	3
MOVILIDAD	semáforo	O'Higgins con Colocolo	18	4
MOVILIDAD	iluminación refugios peatonales	Av. Prat	16	5
MOVILIDAD	estacionamiento bicicletas	Diagonal P. A. Cerda	12	6
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Círculo Chacabuco, Edmundo Larenas, Chorrillos, Michimalonco	11	7
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje La Paz entre Víctor Lamas y Lo Aguilera	9	8
MOVILIDAD	rebajes peatonales	Frente a Escuela Agüita la Perdiz	5	9
MOVILIDAD	refugios peatonales	Calle Los Sauces	0	10
MOVILIDAD	refugios peatonales	Calle Los Pinos	0	11

### MACROTERRITORIO 6 CENTRO ORIENTE

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	zona terraza café	Baquedano entre P. Lynch y Sta. María	37	1
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Las Camelias entre Lientur y Ainavillo	12	2
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Plaza Árbol del Amor	8	3
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Calle C	3	4
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Pasaje 6 monolito	2	5
ESPACIO PÚBLICO	plaza	Pasaje 7 Plaza San Ramón	1	6
MOVILIDAD	mejorar intersección	Los Carrera con Janequeo	22	1
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Av Roosevelt, Lientur, cruce vía férrea y Las Heras, Baquedano, Camilo Henríquez	22	2
MOVILIDAD	iluminación refugios peatonales	Corredor Paicaví-Los Carrera	6	3
MOVILIDAD	rebajes peatonales	Lientur con Vicuña Mackenna	5	4
MOVILIDAD	semáforo	Roosevelt con O'Higgins	4	5
MOVILIDAD	rebajes peatonales	Lientur con Las Camelias	2	6
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Indama con Vicuña Mackenna	1	7
MOVILIDAD	semáforo	Roosevelt con Calle Nonguén	1	8
MOVILIDAD	mejorar aceras	Indama entre Lientur y V. Mackenna	0	9
MOVILIDAD	mejorar aceras	Calle Los Acacios hasta A. García Ramon	0	10
MOVILIDAD	zona 30	Irrazabal con Alsacia	0	11
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje 7	0	12

### MACROTERRITORIO 7 BARRIO NORTE – PAICAVÍ

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Detrás de Delegación Barrio Norte	23	1
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Abdón Cifuentes tramo frente laguna lo Méndez	22	2
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Ventus entre Abdón Cifuentes y Carriel sur	7	3
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Ventus con Janequeo	5	4
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Juan de Dios Rivera, Bellavista, Santa Sabina hasta Alonso de Rivera	16	1
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje Lientur con Pasaje Montriou	12	2
MOVILIDAD	rebajes peatonales	M. Gutiérrez con Ainavillo	12	3
MOVILIDAD	refugios peatonales	Ventus entre Paicaví y Abdón Cifuentes	9	4
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	M. Gutiérrez con Pasaje Lientur	8	5

### MACROTERRITORIO 8 BARRIO NORTE – ANDALIÉN

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Andalién con Calle del Cerro	33	1
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	A. Lincoln tramo completo	9	2
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Parque Central con Pasaje 18	5	3
ESPACIO PÚBLICO	macetas	Vascones tramos completos	3	4

ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Caremávida con Pasaje 11	2	5
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Av Andalién, Av Campos Deportivos, Camilo Henríquez, puente Andalién	25	1
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Cruce Av. Andalién en Supermercado a Cuenta	19	2
MOVILIDAD	zona 30	Balmaceda con M. Ramírez	3	3
MOVILIDAD	estacionamiento bicicletas	Los Notros	2	4
MOVILIDAD	zona 30	Vascones entre B. del Pozo y P. Mayoral	1	5
MOVILIDAD	zona 30	Bartolomé del Pozo tramo completo	1	6
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Bartolomé del Pozo con Vascones	1	7
MOVILIDAD	refugios peatonales	Bartolomé del Pozo con Vascones	0	8

### MACROTERRITORIO 9 LOMAS SAN ANDRÉS-TIERRAS COLORADAS

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	zona terraza café	Sector Av. San Sebastián	58	1
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Av. Bicentenario con 7 Lagunas	49	2
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Abdón Cifuentes con Los Lleuques	16	3
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Av. Bicentenario con Av. Los Presidentes	6	4
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Calle 101 con Calle 105	2	5
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Calle 105 entre Calle 101 y Calle 109	1	6
MOVILIDAD	ciclovía	Av. Los Presidentes entre Calle 103 y Av. Bicentenario	61	1
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Abdón Cifuentes, Av. Bicentenario, Calle 101, Calle 9, Tierras Coloradas	32	2
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Calle 101 entre Av. Los Presidentes y Av. San Sebastian	24	3
MOVILIDAD	mejorar aceras	Calle 105 con Pasaje 3	11	4
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Av. Los Presidentes entre Los Mañíos y El Maitén	4	5

### MACROTERRITORIO 10 RUTA 150 – RIO ANDALIÉN

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Calle 2 entre Pasaje 5 y Calle 7	14	1
ESPACIO PÚBLICO	macetas	Calle 2 con Pasaje 4	11	2
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Calle 8 y Calle 3	5	3
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje 3 con Pasaje 1 y Calle 5 con Pasaje 1	13	1
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Camino a Penco desde Puente Andalién hasta Calle 6	12	2
MOVILIDAD	zona 30	Lorenzo Arenas entre Diego de Oro y Baquedano	2	3
MOVILIDAD	zona 30	Calle 8, Calle 2 y Calle 6	1	4
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Calle Madrigal con León	1	5
MOVILIDAD	zona 30	Calle Madrigal y Granada	1	6

### MACROTERRITORIO 11 COLLAO-LOS FRESNOS

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
---------------	-----------------	------------------------------------	-------	---------

ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Riñihue fin calle (acceso a mirador)	31	1
ESPACIO PÚBLICO	bolardos en aceras	Caleuche entre A. Pérez y Pasaje 3	30	2
MOVILIDAD	mejorar aceras	Tegualda entre G. Novoa y Av. Collao	26	1
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito General Novoa, Los Lirios, G. Gorostiaga, Quinta Agrícola, A. Cobos	20	2
MOVILIDAD	mejorar aceras	Pasaje frente a Plaza Los Lagos	5	3
MOVILIDAD	mejorar aceras	Calle Lago Ranco entre A. Pérez y Ranquilque	4	4
MOVILIDAD	refugios peatonales	Lago Villarrica frente a Escuela	3	5
MOVILIDAD	zona 30	Calle Del Molino entre 5 Agrícola y fin calle	3	6

#### MACROTERRITORIO 12 PALOMARES-VALLE NONGUÉN

AREA TEMATICA	INICIATIVA TIPO	UBICACIÓN, EJE, INTERSECCIÓN, HITO	VOTOS	RANKING
ESPACIO PÚBLICO	iluminación peatonal	Borde Rio entre Las Vertientes y Los Copihues	52	1
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Independencia entre Camino Nonguén y Los Mañíos	17	2
ESPACIO PÚBLICO	huerta urbana	Plaza comité La Araucana	4	3
MOVILIDAD	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Diego Portales - Camino Nonguén	22	1
MOVILIDAD	mejorar aceras	30 octubre entre Camino Nonguén y Los Copihues	15	2
MOVILIDAD	plataforma cruce peatonal elevado	Escuela Lautaro	14	3
MOVILIDAD	mejorar aceras	Independencia entre Camino Nonguén y Los Mañíos	13	4
MOVILIDAD	refugios peatonales	Escuela Lautaro	4	5
MOVILIDAD	mejorar aceras	Alberto Cobo entre S. Amengual y Camino Nonguén	4	6
MOVILIDAD	refugios peatonales	Morro de Arica con S. Amengual	1	7

Con esto queda definido el listado de proyectos por cada macro territorio que se considerará en la cartera de proyectos del PIMEP.

#### 4.4.3 CARTERA PRIORIZADA DE PROYECTOS

A continuación, se presenta el listado de iniciativas, ordenadas según su priorización, de la cartera completa de proyectos del Plan de Infraestructura en Movilidad y Espacio Público.

Para la definición del orden de los proyectos se definió la siguiente metodología:

- Utilizar la priorización de los 12 macro territorios (MT) de la comuna para definir el orden en el que entran a la cartera los proyectos según cada MT.
- Definida la priorización de los proyectos dentro de cada MT según el resultado de la consulta vecinal, se ingresa cada primer proyecto de los 12 MT a la cartera definiendo así el primer ciclo de los 12 proyectos priorizados en los 12 MT.
- Este proceso (ciclo) se realiza las veces que sea necesario hasta completa el ingreso de los 145 proyectos que componen el Plan.
- En cada ciclo se ingresan 12 proyectos de cada MT según el ranking del mismo ciclo.
- Para mantener la proporción según la Ley 20.958 entre proyectos que competen Movilidad y Espacio Público, se definió que se ingresan proyectos de espacio público en un ciclo por cada dos ciclos de proyectos de movilidad.
- Como la cantidad de proyectos por MT no es la misma, cuando en un ciclo se ingresa el último proyecto de la temática respectiva (Movilidad o EEPP), para el siguiente, el MT

mantendrá su puesto en la priorización dentro del ciclo reemplazando la temática por la que mantenga proyectos en espera de ingresar a la cartera.

- En el ciclo en que un MT queda sin proyectos por ingresar a la cartera, se continúa un siguiente ciclo con un proyecto menos correspondiente al MT que ya no estará aportando proyectos.

Con lo anterior, se presenta el listado de proyectos que componen la cartera del Plan a ejecutar, presentando, la temática, el tipo de iniciativa, la ubicación y el monto del presupuesto asociado al proyecto.

CARTERA PRIORIZADA PLAN INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO CONCEPCION					
PRIORIDAD	INICIATIVA	UBICACIÓN	ÁMBITO	MACRO TERRITORIO	PRESUPUESTO (\$)
1	ciclovía	Av. Los Presidentes entre Calle 103 y Av. Bicentenario	MOVILIDAD	9	\$ 10.403.129
2	mejorar intersección	Los Carrera con Janequeo	MOVILIDAD	6	\$ 6.494.675
3	mejorar aceras	J. Martínez de Rozas	MOVILIDAD	4	\$ 285.677.751
4	mejorar aceras	Tegualda entre G. Novoa y Av. Collao	MOVILIDAD	11	\$ 40.878.427
5	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Diego Portales - Camino Nonguén	MOVILIDAD	12	\$ 2.677.500
6	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Arrau Méndez, Binimelis, Temístocles Rojas, Av. Zañartu, Sargento Aldea	MOVILIDAD	1	\$ 5.355.000
7	zona 30	Víctor Lamas entre Salas y Tucapel	MOVILIDAD	5	\$ 13.685.417
8	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Juan de Dios Rivera, Bellavista, Santa Sabina hasta Alonso de Rivera	MOVILIDAD	7	\$ 3.346.875
9	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Av. Andalién, Av. Campos Deportivos, Camilo Henríquez, puente Andalién	MOVILIDAD	8	\$ 5.355.000
10	mejorar aceras	Pasaje 3 con Pasaje 1 y Calle 5 con Pasaje 1	MOVILIDAD	10	\$ 16.437.675
11	Plataforma cruce peatonal elevado	Miraflores con Briceño	MOVILIDAD	2	\$ 1.785.000
12	mejorar aceras	Almirante Riveros rotonda A. Pinto	MOVILIDAD	3	\$ 11.411.842
13	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Abdón Cifuentes, Av. Bicentenario, Calle 101, Calle 9, Tierras Coloradas	MOVILIDAD	9	\$ 3.346.875
14	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Av. Roosevelt, Lientur, cruce vía férrea y Las Heras, Baquedano, Camilo Henríquez	MOVILIDAD	6	\$ 5.355.000
15	mejorar aceras	Vicuña Mackenna tramo completo	MOVILIDAD	4	\$ 453.410.621
16	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito General Novoa, Los Lirios, G. Gorostiaga, Quinta Agrícola, A. Cobos	MOVILIDAD	11	\$ 4.685.625
17	mejorar aceras	30 octubre entre Camino Nonguén y Los Copihues	MOVILIDAD	12	\$ 257.571.162
18	plataforma cruce peatonal elevado	Acceso a plaza Lastarria con Guillermo Mata	MOVILIDAD	1	\$ 1.785.000
19	ciclovía	Edmundo Larenas entre Víctor Lamas y Victoria	MOVILIDAD	5	\$ 10.269.105
20	mejorar aceras	Pasaje Lientur con Pasaje Montriou	MOVILIDAD	7	\$ 14.801.762
21	plataforma cruce peatonal elevado	Cruce Av. Andalién en Supermercado a Cuenta	MOVILIDAD	8	\$ 1.785.000
22	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Camino a Penco desde Puente Andalién hasta Calle 6	MOVILIDAD	10	\$ 1.338.750
23	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito 21 de Mayo, Bahamondes, Miraflores, Briceño, Rosamel del solar	MOVILIDAD	2	\$ 3.346.875
24	mejorar aceras	Dr. Santa Cruz entre 21 de Mayo y F. Vial	MOVILIDAD	3	\$ 117.944.881
25	zona terraza café	Sector Av. San Sebastián	ESPACIO PÚBLICO	9	\$ 8.959.046

CARTERA PRIORIZADA PLAN INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO CONCEPCION					
PRIORIDAD	INICIATIVA	UBICACIÓN	ÁMBITO	MACRO TERRITORIO	PRESUPUESTO (\$)
26	zona terraza café	Baquedano entre P. Lynch y Sta. María	ESPACIO PÚBLICO	6	\$ 5.168.896
27	iluminación peatonal	Rengo entre Bulnes y Los Carrera	ESPACIO PÚBLICO	4	\$ 89.250.000
28	bolardos en aceras	Riñihue fin calle (acceso a mirador)	ESPACIO PÚBLICO	11	\$ 321.300
29	iluminación peatonal	Borde Rio entre Las Vertientes y Los Copihues	ESPACIO PÚBLICO	12	\$ 46.920.000
30	iluminación peatonal	Pedro León gallo tramo completo	ESPACIO PÚBLICO	1	\$ 98.685.000
31	bolardos en aceras	San Martín entre Paicaví y Janequeo	ESPACIO PÚBLICO	5	\$ 9.182.040
32	iluminación peatonal	Detrás de Delegación Barrio Norte	ESPACIO PÚBLICO	7	\$ 5.100.000
33	huerta urbana	Andalién con Calle del Cerro	ESPACIO PÚBLICO	8	\$ 1.438.424
34	iluminación peatonal	Calle 2 entre Pasaje 5 y Calle 7	ESPACIO PÚBLICO	10	\$ 35.700.000
35	huerta urbana	Plaza Parque Miraflores	ESPACIO PÚBLICO	2	\$ 1.438.424
36	bolardos en aceras	Almirante Riveros norte con A. Pinto	ESPACIO PÚBLICO	3	\$ 892.500
37	plataforma cruce peatonal elevado	Calle 101 entre Av. Los Presidentes y Av. San Sebastián	MOVILIDAD	9	\$ 1.785.000
38	iluminación refugios peatonales	Corredor Paicaví-Los Carrera	MOVILIDAD	6	\$ 1.636.250
39	plataforma cruce peatonal elevado	Ejercito con Tucapel	MOVILIDAD	4	\$ 1.785.000
40	mejorar aceras	Pasaje frente a Plaza Los Lagos	MOVILIDAD	11	\$ 26.786.005
41	plataforma cruce peatonal elevado	Escuela Lautaro	MOVILIDAD	12	\$ 1.785.000
42	plataforma cruce peatonal elevado	Pedro del Rio cruce acceso al Mall	MOVILIDAD	1	\$ 1.785.000
43	ciclovía	Diagonal P. A. Cerda entre Orompello y San Martín	MOVILIDAD	5	\$ 2.424.569
44	rebajes peatonales	M. Gutiérrez con Ainavillo	MOVILIDAD	7	\$ 8.334.422
45	zona 30	Balmaceda con M. Ramírez	MOVILIDAD	8	\$ 3.956.453
46	zona 30	Lorenzo Arenas entre Diego de Oro y Baquedano	MOVILIDAD	10	\$ 2.171.453
47	refugios peatonales	Briceño con San Eulogio	MOVILIDAD	2	\$ 5.950.000
48	refugios peatonales	A. Pinto con Almirante Riveros norte	MOVILIDAD	3	\$ 5.950.000
49	mejorar aceras	Calle 105 con Pasaje 3	MOVILIDAD	9	\$ 5.745.191
50	rebajes peatonales	Lientur con Vicuña Mackenna	MOVILIDAD	6	\$ 4.301.086
51	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Juan de Dios Rivera, Ejercito, Aníbal Pinto, Rengo	MOVILIDAD	4	\$ 5.355.000
52	mejorar aceras	Calle Lago Ranco entre A. Pérez y Ranquilque	MOVILIDAD	11	\$ 65.515.082
53	mejorar aceras	Independencia entre Camino Nonguén y Los Mañíos	MOVILIDAD	12	\$ 102.078.258
54	plataforma cruce peatonal elevado	Parque Teatro con Plaza Bicentenario	MOVILIDAD	1	\$ 8.925.000
55	semáforo	O'Higgins con Colo Colo	MOVILIDAD	5	\$ 3.718.750
56	refugios peatonales	Ventus entre Paicaví y Abdón Cifuentes	MOVILIDAD	7	\$ 11.900.000
57	estacionamiento bicicletas	Los Notros	MOVILIDAD	8	\$ 606.800
58	zona 30	Calle 8, Calle 2 y Calle 6	MOVILIDAD	10	\$ 8.685.810
59	refugios peatonales	Argomedo con Prat	MOVILIDAD	2	\$ 5.950.000
60	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Camino Los Carros y Avda. Laguna Redonda	MOVILIDAD	3	\$ 3.346.875
61	iluminación peatonal	Av. Bicentenario con 7 Lagunas	ESPACIO PÚBLICO	9	\$ 21.675.000

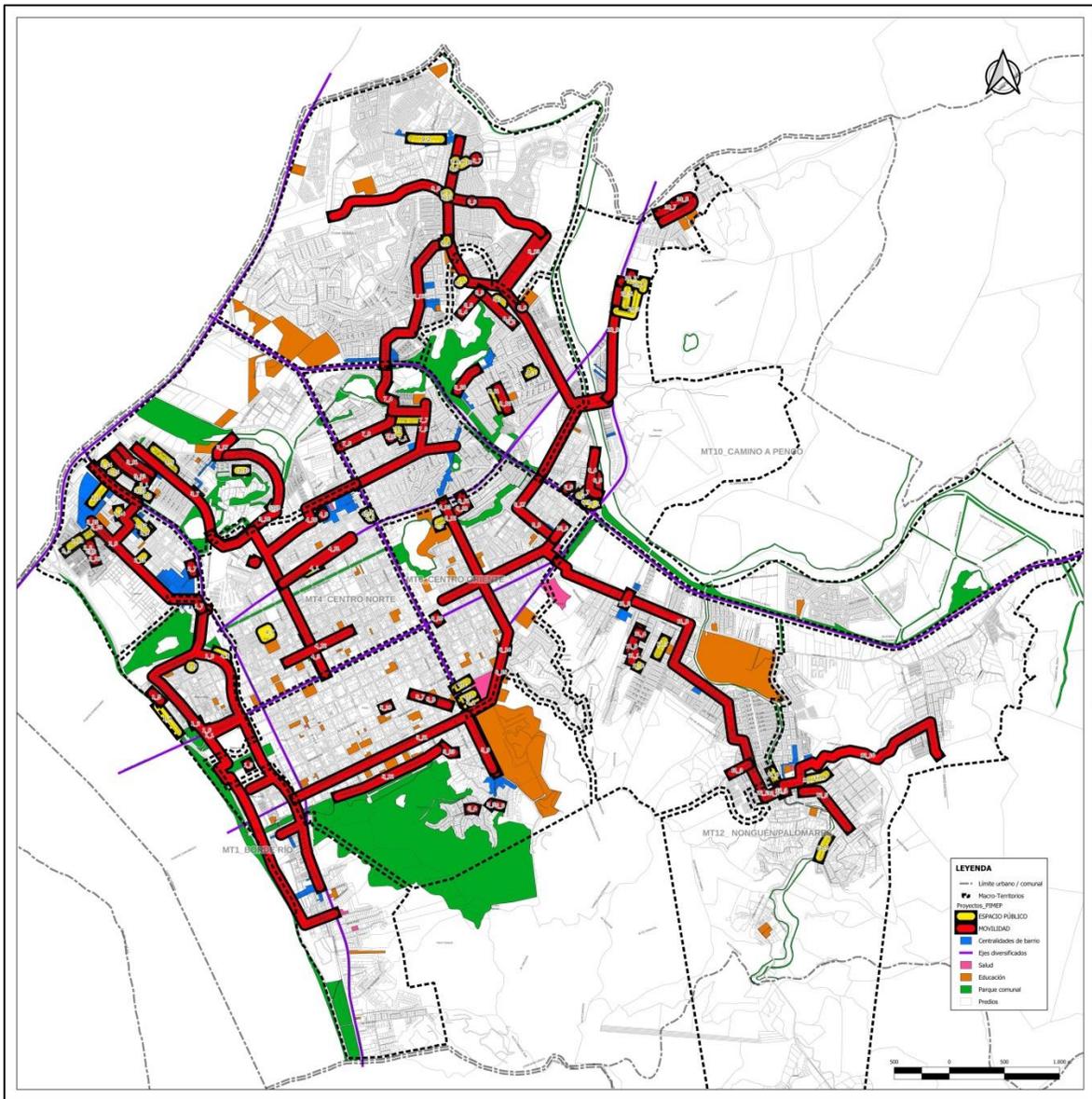
CARTERA PRIORIZADA PLAN INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO CONCEPCION					
PRIORIDAD	INICIATIVA	UBICACIÓN	ÁMBITO	MACRO TERRITORIO	PRESUPUESTO (\$)
62	bolardos en aceras	Las Camelias entre Lientur y Ainavillo	ESPACIO PÚBLICO	6	\$ 2.499.000
63	iluminación peatonal	Plaza Cruz	ESPACIO PÚBLICO	4	\$ 25.500.000
64	bolardos en aceras	Caleuche entre A. Pérez y Pasaje 3	ESPACIO PÚBLICO	11	\$ 1.785.000
65	huerta urbana	Independencia entre Camino Nonguén y Los Mañíos	ESPACIO PÚBLICO	12	\$ 1.438.424
66	Zona terraza café	Parque Borde Rio	ESPACIO PÚBLICO	1	\$ 9.906.583
67	bolardos en aceras	Cochrane entre Paicaví y Janequeo	ESPACIO PÚBLICO	5	\$ 6.886.530
68	iluminación peatonal	Abdón Cifuentes tramo frente laguna Lo Méndez	ESPACIO PÚBLICO	7	\$ 56.100.000
69	bolardos en aceras	A. Lincoln tramo completo	ESPACIO PÚBLICO	8	\$ 11.018.448
70	macetas	Calle 2 con Pasaje 4	ESPACIO PÚBLICO	10	\$ 12.673.314
71	iluminación peatonal	Plaza la Copa	ESPACIO PÚBLICO	2	\$ 10.200.000
72	huerta urbana	Jardín CPC por Marina de Chile	ESPACIO PÚBLICO	3	\$ 1.438.424
73	plataforma cruce peatonal elevado	Av. Los Presidentes entre Los Mañíos y El Maitén	MOVILIDAD	9	\$ 3.570.000
74	semáforo	Roosevelt con O'Higgins	MOVILIDAD	6	\$ 7.437.500
75	iluminación refugios peatonales	Tucapel	MOVILIDAD	4	\$ 1.636.250
76	refugios peatonales	Lago Villarrica frente a Escuela	MOVILIDAD	11	\$ 5.950.000
77	refugios peatonales	Escuela Lautaro	MOVILIDAD	12	\$ 5.950.000
78	plataforma cruce peatonal elevado	Av. Zañartu con Carrera Poniente	MOVILIDAD	1	\$ 3.570.000
79	iluminación refugios peatonales	Av. Prat	MOVILIDAD	5	\$ 1.636.250
80	plataforma cruce peatonal elevado	M. Gutiérrez con Pasaje Lientur	MOVILIDAD	7	\$ 1.785.000
81	zona 30	Vascones entre B. del Pozo y P. Mayoral	MOVILIDAD	8	\$ 4.342.905
82	plataforma cruce peatonal elevado	Calle Madrigal con León	MOVILIDAD	10	\$ 1.785.000
83	zona 30	Génova tramo completo	MOVILIDAD	2	\$ 1.955.765
84	zona 30	Colegio Inmaculada	MOVILIDAD	3	\$ 1.552.653
85	bolardos en aceras	Abdón Cifuentes con Los Lleuques	ESPACIO PÚBLICO	9	\$ 1.035.300
86	rebajes peatonales	Lientur con Las Camelias	MOVILIDAD	6	\$ 6.317.754
87	plaza	Vicuña Mackenna con A. Pinto	ESPACIO PÚBLICO	4	\$ 64.853.624
88	zona 30	Calle Del Molino entre 5 Agrícola y fin calle	MOVILIDAD	11	\$ 1.825.698
89	mejorar aceras	Alberto Cobo entre S. Amengual y Camino Nonguén	MOVILIDAD	12	\$ 68.078.352
90	refugios peatonales	Calle nueva (caletera) entre G. Matta y P. Rosales	MOVILIDAD	1	\$ 5.950.000
91	estacionamiento bicicletas	Diagonal P. A. Cerda	MOVILIDAD	5	\$ 1.213.601
92	bolardos en aceras	Ventus entre Abdón Cifuentes y Carriel sur	ESPACIO PÚBLICO	7	\$ 4.641.000
93	zona 30	Bartolomé del Pozo tramo completo	MOVILIDAD	8	\$ 5.820.588
94	zona 30	Calle Madrigal y Granada	MOVILIDAD	10	\$ 6.255.533
95	bolardos en aceras	A. Valenzuela entre Montt y Briceño	MOVILIDAD	2	\$ 1.606.500
96	mejorar aceras	Independencia entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña	MOVILIDAD	3	\$ 164.184.753
97	bolardos en aceras	Av. Bicentenario con Av. Los Presidentes	ESPACIO PÚBLICO	9	\$ 892.500
98	plaza	Plaza Árbol del Amor	ESPACIO PÚBLICO	6	\$ 35.684.761

CARTERA PRIORIZADA PLAN INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO CONCEPCION					
PRIORIDAD	INICIATIVA	UBICACIÓN	ÁMBITO	MACRO TERRITORIO	PRESUPUESTO (\$)
99	plaza	Plaza Andres Lamas	ESPACIO PÚBLICO	4	\$ 70.530.506
100	huerta urbana	Plaza comité La Araucana	ESPACIO PÚBLICO	12	\$ 1.438.424
101	plataforma cruce peatonal elevado	Desiderio Sanhueza con Pedro del Rio	MOVILIDAD	1	\$ 1.785.000
102	bolardos en aceras	calle D'halmar	ESPACIO PÚBLICO	5	\$ 6.886.530
103	bolardos en aceras	Ventus con Janequeo	ESPACIO PÚBLICO	7	\$ 749.700
104	bolardos en aceras	Parque Central con Pasaje 18	ESPACIO PÚBLICO	8	\$ 1.606.500
105	iluminación peatonal	Calle 8 y Calle 3	ESPACIO PÚBLICO	10	\$ 89.250.000
106	iluminación peatonal	San Eulogio con Alejandro VI	ESPACIO PÚBLICO	2	\$ 86.700.000
107	bolardos en aceras	Dr. Santa Cruz con Marina de Chile	ESPACIO PÚBLICO	3	\$ 223.125
108	bolardos en aceras	Calle 101 con Calle 105	ESPACIO PÚBLICO	9	\$ 1.785.000
109	plataforma cruce peatonal elevado	Indama con Vicuña Mackenna	MOVILIDAD	6	\$ 1.785.000
110	iluminación peatonal	Plazoleta Paicaví con Brasil	ESPACIO PÚBLICO	4	\$ 12.750.000
111	refugios peatonales	Morro de Arica con S. Amengual	MOVILIDAD	12	\$ 5.950.000
112	Señalización de ruta intercentralidad de barrio	Circuito Chacabuco, Edmundo Larenas, Chorrillos, Michimalonco	MOVILIDAD	5	\$ 3.346.875
113	plataforma cruce peatonal elevado	Bartolomé del Pozo con Vascones	MOVILIDAD	8	\$ 1.785.000
114	iluminación peatonal	Plaza Parque Miraflores	MOVILIDAD	2	\$ 12.750.000
115	mejorar aceras	F. Vial entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña	MOVILIDAD	3	\$ 161.011.429
116	bolardos en aceras	Calle 105 entre Calle 101 y Calle 109	ESPACIO PÚBLICO	9	\$ 1.071.000
117	semáforo	Roosevelt con Calle Nonguén	MOVILIDAD	6	\$ 7.437.500
118	bolardos en aceras	Plazoleta Paicaví con Brasil	ESPACIO PÚBLICO	4	\$ 1.071.000
119	mejorar aceras	Pasaje La Paz entre Víctor Lamas y Lo Aguilera	MOVILIDAD	5	\$ 57.144.006
120	refugios peatonales	Bartolomé del Pozo con Vascones	MOVILIDAD	8	\$ 5.950.000
121	bolardos en aceras	San Eulogio entre San Vicente y Sta. Eulalia	ESPACIO PÚBLICO	2	\$ 1.517.250
122	refugios peatonales	Altura Estación Biotren con Diego de Almagro	MOVILIDAD	3	\$ 11.900.000
123	bolardos en aceras	Calle C	ESPACIO PÚBLICO	6	\$ 1.428.000
124	macetas	Plazoleta Paicaví con Brasil	ESPACIO PÚBLICO	4	\$ 2.961.055
125	rebajes peatonales	Frente a Escuela Agüita la Perdiz	MOVILIDAD	5	\$ 2.284.418
126	macetas	P. Vascones tramos completos	ESPACIO PÚBLICO	8	\$ 17.766.328
127	bolardos en aceras	A. Prat entre Sotomayor y Miraflores	ESPACIO PÚBLICO	2	\$ 2.142.000
128	bolardos en aceras	Marina de Chile con Carlos Oliver	ESPACIO PÚBLICO	3	\$ 285.600
129	mejorar aceras	Indama entre Lientur y V. Mackenna	MOVILIDAD	6	\$ 85.146.044
130	refugios peatonales	Calle Los Sauces	MOVILIDAD	5	\$ 5.950.000
131	bolardos en aceras	Caremávida con Pasaje 11	ESPACIO PÚBLICO	8	\$ 1.338.750
132	bolardos en aceras	Capitán Orella tramo completo	ESPACIO PÚBLICO	2	\$ 3.748.500
133	plataforma cruce peatonal elevado	Dr. Santa Cruz con Marina de Chile	MOVILIDAD	3	\$ 1.785.000
134	mejorar aceras	Calle Los Acacios hasta A. García Ramon	MOVILIDAD	6	\$ 65.515.082
135	refugios peatonales	Calle Los Pinos	MOVILIDAD	5	\$ 5.950.000

CARTERA PRIORIZADA PLAN INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO CONCEPCION					
PRIORIDAD	INICIATIVA	UBICACIÓN	ÁMBITO	MACRO TERRITORIO	PRESUPUESTO (\$)
136	macetas	Sotomayor con Prat	ESPACIO PÚBLICO	2	\$ 6.514.320
137	bolardos en aceras	Pasaje 19 , Pasaje 11 y Pasaje 14	ESPACIO PÚBLICO	3	\$ 4.194.750
138	plaza	Pasaje 6 monolito	ESPACIO PÚBLICO	6	\$ 18.684.130
139	bolardos en aceras	Plaza Parque Miraflores	ESPACIO PÚBLICO	2	\$ 446.250
140	bolardos en aceras	Mencia de los Nidos con Marina de Chile	ESPACIO PÚBLICO	3	\$ 357.000
141	zona 30	Irrazabal con Alsacia	MOVILIDAD	6	\$ 1.552.653
142	bolardos en aceras	El Roble entre Los Lingues y Pasaje 7	ESPACIO PÚBLICO	3	\$ 1.249.500
143	mejorar aceras	Pasaje 7	MOVILIDAD	6	\$ 16.437.675
144	bolardos en aceras	Independencia entre Dr. Santa Cruz y Pedro de Oña	ESPACIO PÚBLICO	3	\$ 5.176.500
145	plaza	Pasaje 7 Plaza San Ramon	ESPACIO PÚBLICO	6	\$ 52.408.415

Es importante destacar que el horizonte de implementación de las iniciativas de la cartera se considera a prior de 10 años, vigencia que debiese tener un Plan de estas características hasta su futura actualización. En total la cartera de proyecto alcanza un monto de inversión de 3.293.079.405 pesos.

A continuación, se presenta el plano con todas las iniciativas distribuidas en el territorio de la comuna.



**RENÉ DUFEU FULLER**  
 INGENIERO CIVIL  
 ASESORÍA URBANA  
 MUNICIPALIDAD DE CONCEPCIÓN

**KARIN RÜDIGER CANAÁN**  
 ARQUITECTO ASESOR URBANISTA  
 MUNICIPALIDAD DE CONCEPCIÓN