www.lareina.cl
MUNICIPALIDAD DE LA REINA
SECRETARIA MUNICIPAL
==========
EOE/JEC/jcl

MUNICIPALIDAD DE LA REINA
SECRETARIA MUNICIPAL
31 DIC 2024 10:06
RECIBIDO

D E C R E T O Nº 2905
==========

LA REINA, 30 DIC 2024

VISTOS: Memorándum N° 699, de fecha 18 de Diciembre de 2024, de la Secretaria Comunal de Planificación, solicitando Decreto Alcaldicio para aprobar Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2024 – 2034, con el conforme del Señor Administrador Municipal; Decreto Alcaldicio N° 2797, de fecha 11 de Diciembre de 2024, por el cual aprueba el acuerdo del Concejo Municipal N° 784, de fecha 03 de Diciembre de 2024; Decreto Alcaldicio N° 2193, de fecha 03 de Noviembre de 2023; Decreto Alcaldicio N° 13, de fecha 05 de Enero de 2024; Decreto Alcaldicio Nº 2.200, de fecha 26 de Septiembre de 2024, que fija orden de Subrogancia; y en uso de las atribuciones que me confieren los artículos 20 y 63, de la Ley Nº 18.695, Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

D E C R E T O :
==========

APRUEBASE "PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, LA REINA 2024 – 2034" (PIIMEP), de acuerdo a su texto, cuyo tenor adjunto al presente decreto, se entiende formar parte integrante del mismo. -

ANOTESE, COMUNIQUESE Y ARCHIVESE

MUNICIPALIDAD DE LA REINA SECRETARIO MUNICIPAL CHILE

JUAN ECHEVERRIA CABRERA
SECRETARIO MUNICIPAL

MUNICIPALIDAD DE LA REINA ALCALDE

ENRIQUE ORREGO ESPINOSA
ALCALDE SUBROGANTE

MUNICIPALIDAD DE LA REINA CONTRALORÍA ABOGADO

MUNICIPALIDAD DE LA REINA DIRECTOR DIRECCIÓN DE CONTRALORÍA

La Reina
alma de barrio
MUNICIPALIDAD DE LA REINA
SECPLAN

De: Administrador Municipal
A : Secretario Municipal
Pase a decreto
según lo solicitado.

MUNICIPALIDAD
ADMINISTRADOR MUNICIPAL

MEMORÁNDUM N° 699

MUNICIPALIDAD DE LA REINA
SECRETARIO MUNICIPAL
26 DIC 2024
PASE A DECRETO

MUNICIPALIDAD DE LA REINA
SECRETARIA MUNICIPAL
26 DIC 2024
11:00
RECIBIDO

ANT.:
1. Decreto N°2797 de fecha 11 de diciembre de 2024 (Concejo Municipal aprueba PIIMEP)
2. Decreto N°13 de fecha 05 de enero de 2024 (Aprueba contrato)
3. Decreto N°2193 de fecha 03 de noviembre de 2023 (Aprueba trato directo)

MAT.: Solicita decreto que aprueba el "Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2024-2034"

ADJ.:
1. Resumen Ejecutivo Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2024-2034
2. Memoria Explicativa
3. Cartera de proyectos priorizada
4. Plano de ubicación de cartera priorizada

LA REINA, 18 DIC. 2024

A: **ENRIQUE ORREGO ESPINOSA**
ADMINISTRADOR MUNICIPAL

DE: **VÍCTOR TAPIA VILLALOBOS**
DIRECTOR SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN

Junto con saludar, solicito a Usted, si es de su parecer, tenga bien a autorizar la dictación del Decreto Alcaldicio que apruebe el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2024-2034 (PIIMEP).

Como es de su conocimiento el Concejo Municipal aprobó por unanimidad el mencionado plan de inversiones, según consta en el Acuerdo N°784 que tomó lugar en la Sesión Ordinaria N°34 de fecha 03 de diciembre de 2024.

Es dable precisar que la Formulación del PIIMEP se enmarca en lo exigido por la Ley N°20.958, que "Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público" que requiere que cada municipio cuente con un plan de inversiones donde los proyectos que intensifiquen el uso de suelo por densificación deberán realizar aportes que "mejoren las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y

sustentabilidad urbana de la infraestructura de movilidad y del espacio público" (artículo 176, Ley General de Urbanismo y Construcciones, LGUC).

Conforme lo señalado en el artículo 176 de la LGUC el PIIMEP deberá ser sometido a aprobación del Concejo Municipal y una vez aprobado será promulgado por el Alcalde. En base al artículo 2.8.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y de acuerdo a los Términos de Referencia del contrato el PIIMEP La Reina 2024-2034, está compuesto por:

1. Resumen Ejecutivo Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2024-2034
2. Memoria Explicativa
3. Cartera de proyectos priorizada
4. Plano de ubicación de cartera priorizada

Por tanto, se adjuntan los documentos referidos para su promulgación mediante decreto alcaldicio.

Esperando una buena acogida, saluda atentamente a Usted,

SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACION
SECPLAN
MUNICIPALIDAD DE LA REINA

VICTOR TAPIA VILLALOBOS
DIRECTOR
SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN

VTV/CRL.-
Distribución:
- Administración Municipal
CC:
- Secretaría Comunal de Planificación

www.lareina.cl
MUNICIPALIDAD DE LA REINA
SECRETARIA MUNICIPAL
****
EOE/JEC/ism

DECRETO Nº 2797

LA REINA, 17 DIC 2024

VISTOS: Acuerdos adoptados en Sesión Ordinaria de Concejo Municipal N° 34, de 3 de Diciembre de 2024; el Decreto Alcaldicio N° 2.104, de fecha 31 de Diciembre de 2019, que fija texto refundido y sistematizado del Reglamento sobre Delegación de Atribuciones Alcaldicias de la Comuna de La Reina, conforme al Artículo 1, punto N° 5, letra i); y en uso de las atribuciones que me confieren los artículos 20 y 63 de la Ley Nº 18.695, Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

DECRETO :

1. **APRUEBASE** Acuerdos del Concejo Municipal adoptados en Sesión Ordinaria Nº 34, de 3 de Diciembre de 2024, que se señala a continuación:

ACUERDO N°782 DE 03 DE DICIEMBRE DE 2024

El Concejo Municipal acuerda aprobar, por la unanimidad de sus miembros, las siguientes actas enviadas por correo electrónico a cada Concejal en formato Word:

Acta Sesión Ordinaria N° 32, de 12 de noviembre de 2024
Acta Sesión Ordinaria N° 33, de 19 de noviembre de 2024

El presente acuerdo fue aprobado con la siguiente votación: Señor Manuel José Covarrubias Cerda, **aprueba**; Señor Cristian Pablo Del Canto Quiroga, **aprueba**; Señor Rodolfo Nicolás Del Real Mihovilovic, **aprueba**; Señor Fernando Andrés Encina Waissbluth, **aprueba**; Señora Cecilia Lorena González Hansen, **aprueba**; Señora María José Herrera Brummer, **aprueba**; Señor Mauricio Martin Hartwig, **aprueba**; Señora Fresia Valentina Pérez González, **aprueba**; Señor José Manuel Palacios Parra, Alcalde, **aprueba.**

ACUERDO N°783 DE 03 DE DICIEMBRE DE 2024

El Concejo Municipal acuerda aprobar, por la unanimidad de sus miembros, Modificación al PMG 2024.

El presente acuerdo fue aprobado con la siguiente votación: Señor Manuel José Covarrubias Cerda, **aprueba;** Señor Cristian Pablo Del Canto Quiroga, **aprueba;** Señor Rodolfo Nicolás Del Real Mihovilovic, **aprueba**; Señor Fernando Andrés Encina Waissbluth, **aprueba;** Señora Cecilia Lorena González Hansen, **aprueba;** Señora María José Herrera Brummer, **aprueba;** Señor Mauricio Martin Hartwig, **aprueba**; Señora Fresia Valentina Pérez González, **aprueba;** Señor José Manuel Palacios Parra, Alcalde, **aprueba.**

ACUERDO N°784 DE 03 DE DICIEMBRE DE 2024

El Concejo Municipal acuerda aprobar, por la unanimidad de sus miembros, el "Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2024-2034 (PIIMEP, La Reina 2024-2034)", en cumplimiento de la Ley N°20.958 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público.

El presente acuerdo fue aprobado con la siguiente votación: Señor Manuel José Covarrubias Cerda, **aprueba**; Señor Cristian Pablo Del Canto Quiroga, **aprueba;** Señor Rodolfo Nicolás Del Real Mihovilovic, **aprueba**; Señor Fernando Andrés Encina Waissbluth, **aprueba;** Señora Cecilia Lorena González Hansen, **aprueba;** Señora María José Herrera Brummer, **aprueba;** Señor Mauricio Martin Hartwig, **aprueba**; Señora Fresia Valentina Pérez González, **aprueba;** Señor José Manuel Palacios Parra, Alcalde, **aprueba.**

ACUERDO N°785 DE 03 DE DICIEMBRE DE 2024

Conforme a lo dispuesto en el artículo 65, letra l) de la Ley N°18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, el Concejo Municipal acuerda aprobar, por la mayoría de sus miembros, en todas sus partes la Ordenanza sobre Delitos Menores de la Comuna de La Reina.

El presente acuerdo fue aprobado con la siguiente votación: Señor Manuel José Covarrubias Cerda, **aprueba**; Señor Cristian Pablo Del Canto Quiroga, **se abstiene de votar**; Señor Rodolfo Nicolás Del Real Mihovilovic, **se abstiene de votar**; Señor Fernando Andrés Encina Waissbluth, **se abstiene de votar;** Señora Cecilia Lorena González Hansen, **aprueba;** Señora María José Herrera Brummer, **aprueba;** Señor Mauricio Martin Hartwig, **aprueba**; Señora Fresia Valentina Pérez González, **se abstiene de votar;** Señor José Manuel Palacios Parra, Alcalde, **aprueba.**

ACUERDO N°786 DE 03 DE DICIEMBRE DE 2024

El Concejo Municipal acuerda aprobar, por la mayoría de sus miembros, incluir como punto de sobre tabla cambio de nombre de Ordenanza sobre Delitos Menores de la Comuna de La Reina quedando como Ordenanza sobre Delitos Menores y Acoso Sexual de la Comuna de La Reina.

La Reina

Cartera Priorizada

Cartera Priorizada y Costos en UF

ID	Tipo	Criterio Priorización	Proyecto	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	EMC (*)	PAC (*)
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca I			3.292	0.58	3
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca II			5.335	0.58	3
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca III			3.292	0.58	3
A_2	ACERAS	PAC-AMC	Aceras Clorinda Henríquez		14.463		0.58	2
A_3	ACERAS	PAC-AMC	Aceras Julio Montebruno		6.802		0.58	2
A_4	ACERAS	PAC	Aceras Latinos		4.374		0.47	2
A_5	ACERAS	PAC	Ruta accesible a CESFAM Juan Pablo II	13.931			0.58	1
P_1	PASEOS Y V.	PAC	Boulevard Príncipe de Gales I		2.738		0.67	2
P_2	PASEOS Y V.	PAC	Reconfig. Integral Vicente Pérez. Rosales		7.237		0.60	2
P_3	PASEOS Y V.	PAC	Reconfig. Integral Av. Larraín	4.108			0.58	1
P_4	PASEOS Y V.	BC	Reconfig. Integral Av. Alc. Fdo. C. Velasco		0	11.272	0.68	2
TP_1	INFRA. TP	PAC-AMC	Accesibilidad Paradas (50)	1.782			0.64	1
CV_1	CICLOVIAS	PAC	Ciclovía Taliriay			11.213	NA	3
CV_2	CICLOVIAS	BC-CT	Plan Movilidad Activa	2.129	0		NA	2
GO_1	GESTION Y OP.	PAC-AMC	Medidas de Seg. Vial Colegios Municipales	14.048			0.67	1
GO_2	GESTION Y OP.	PAC-CT	Semáforos Grupo 1 (3)	6.902			0.28	1
GO_3	GESTION Y OP.	PAC	Accesibilidad Cruces Veredas UV 10	3.790			0.57	1
PP_1	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Plaza Ossandón Oriente			19.621	0.40	3
PP_2	P. Y PARQUES	PAC	Remodelación Plazas Eduardo Alert			2.702	0.50	3
PP_3	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Á. Verde Valenzuela Puelma			3.283	0.41	3
PP_4	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Plaza La Reina		16.849		0.55	2
IL_1	ILUMINACION	PAC	Iluminación Laura Rodríguez	3.538			0.53	1
IL_2	ILUMINACION	PAC	Iluminación Valenzuela Llanos	1.745			0.53	1
IL_3	ILUMINACION	PAC	Iluminación Larraín Oriente	2.859			0.53	1
	Total			**54.832**	**52.463**	**60.009**		

(*) EMC Puntaje consolidado de evaluación multicriterio

Fuente: Elaboración propia

CityPlanning

La Reina, 4 de noviembre de 2024.-

Formulación Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2024-2034

La Reina
alma de barrio

Informe Ejecutivo



Contenido

1 Introducción 1-5

1.1 Objetivos **1-5**

1.2 Productos Esperados **1-6**

2 Diagnóstico 2-7

2.1 Diagnóstico de la Situación Base **2-8**

2.2 Proyección de Densificación y Futuros Aportes PIIMEP **2-14**

2.3 Catastro de Planes y Proyectos **2-15**

3 Construcción de una Visión Objetivo PIIMEP 3-19

3.1 Propuesta de Visión **3-19**

4 Generación de una Cartera Priorizada 4-22

4.1 Cartera Preliminar Proyectos de Inversión **4-22**

4.2 Análisis Multicriterio **4-25**

4.3 Definición de Cartera Priorizada **4-30**

4.4 Descripción de Proyectos, Obras, Medidas y Estudios Priorizados **36**

5 Plan y Memoria Explicativa 67

5.1 Síntesis de Etapas I y II **67**

5.2 Visión Objetivo y Lineamientos Estratégicos **69**

5.3 Planimetría del Plan **71**

6 Monitoreo y Evaluación del Plan 6-73

7 Micrositio web 7-75

8 Referencias 8-76

9 Anexos 9-78

9.1 Reporte 2do Ciclo Instancias Participación Ciudadana - Consulta Ciudadana **9-78**

9.2 Reporte 3er Ciclo Instancias Participación Ciudadana **9-80**

Índice de Tablas

Tabla 2-1: Calendario 1er Ciclo de Participación Ciudadana 2-7

Tabla 2-2: Aportes observados y escenario de aportes a 10 años 2024 - 2034 UF y $(junio 2024) 21

Tabla 4-1: Criterios de análisis y aspectos específicos asociados 4-25

Tabla 4-2: Plantilla de análisis multicriterio con ponderación lineal 4-25

Tabla 4-3: Indicador Prioridad – Evaluación Multicriterio 4-29

Tabla 4-4: Proyectos de movilidad priorizados 4-31

Tabla 4-5: Proyectos de espacio público priorizados 4-32

Tabla 4-6: Proyectos priorizados en grupos 1, 2 y 3 (UF) 35

Tabla 4-7: Intersecciones dónde se implementarán semáforos. 54

Tabla 4-8: Listado de proyectos de iluminación incluidos en el plan 62

Tabla 4-9: Valores de obra referencial por tipo de proyectos (UF/m^2) 66

Tabla 5-1: Proyectos priorizados en grupos 1, 2 y 3 (UF) 68

Tabla 5-2: Ejes temáticos 70

Tabla 5-3: Diccionario de datos shapes Planimetría PIIMEP 71

Tabla 9-1: Resumen instancias de participación ciudadana 2do ciclo PIIMEP La Reina 9-80

Índice de Figuras

Figura 2-1: Tareas Catastro de Planes y Proyectos 2-16
Figura 2-2: Preselección Proyectos Evaluación PIIMEP Comunal 2-17
Figura 2-3: Proyectos Evaluación PIIMEP por Tipo 2-18
Figura 3-1: *Proceso de construcción de visión objetivo PIMEP* 3-19
Figura 3-2: Esquema de síntesis de la visión PIMEP La Reina 2024 3-21
Figura 4-1: Ejemplo de ficha simplificada de iniciativa iluminación 4-23
Figura 4-2: Cartera de Proyectos 4-24
Figura 4-3: Priorización Criterios 4-28
Figura 4-4: Propuesta Cartera PIIMEP La Reina 4-33
Figura 5-1: Plano y localización de iniciativas del PIIMEP La Reina 2024-2034 72
Figura 6-1: Seguimiento y Ajuste del PIIMEP 6-74
Figura 7-1: Vista Micrositio PIIMEP La Reina 7-75
Figura 9-1: Género declarado por encuestados y encuestadas 9-78
Figura 9-2: Vínculo con la comuna por respondientes 9-79
Figura 9-3: Resultado consolidado ejercicio priorización proyectos de la cartera PIIMEP La Reina 9-81

1 Introducción

De acuerdo a la Ley N°20.958 se establece un sistema de aportes al Espacio Público, donde los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación deberán contribuir a mejorar los espacios públicos del territorio comunal en términos de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad para la cohesión social y la sustentabilidad urbana.

En este nuevo contexto normativo, se reemplazan los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU), por un sistema de mitigación de externalidades sobre el entorno del proyecto y de aportes al espacio público. Ahora cada municipio, de acuerdo al artículo 176 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), debe elaborar un **Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)** con el fin de acordar una cartera de proyectos, obras, medidas y estudios para el desarrollo de la comuna en un horizonte de diez años.

1.1 Objetivos

El presente estudio aborda la elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) para la comuna de La Reina, es decir, el diseño de un plan con una cartera de proyectos priorizados que permita el mejoramiento de la movilidad urbana y condiciones del espacio público y áreas verdes.

El ámbito de acción del PIIMEP se encuentra acotado al cumplimiento de los siguientes lineamientos transversales.

- Mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad a través de la elaboración y ejecución del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.
- Mejorar la calidad de espacios públicos, la cohesión social y la sustentabilidad urbana a raíz de la ejecución del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.

Para abordar estos lineamientos, la Municipalidad de La Reina ha dispuesto los siguientes Objetivos.

1.1.1 Objetivos Etapa 1: Ajuste Metodológico, Diagnóstico e Imagen Objetivo

- Objetivo Específico 1: Ajustar la Metodología para comenzar las etapas y elaboración de productos con claridad respecto de los requerimientos municipales y así garantizar que se cuente con las condiciones, coordinaciones y compromisos necesarios.
- Objetivo Específico 2: Elaborar un diagnóstico respecto a las condiciones de movilidad y espacio público comunal a través de un análisis cuantitativo, cualitativo y percepción de la ciudadanía de las condiciones actuales de la comuna.

- Objetivo Específico 3: Establecer una Imagen Objetivo para la comuna respecto de la movilidad urbana y el espacio público.
- Objetivo Específico 4: Proponer una metodología de participación ciudadana y un método de validación de proyectos e iniciativas por parte de la comunidad.

1.1.2 Objetivos Etapa 2: Cartera Preliminar de Proyectos de Inversión

- Objetivo Específico 5: Proponer en base a la Imagen Objetivo iniciativas y/o proyectos en infraestructura para movilidad y espacio público con un horizonte de 10 años, considerando una priorización preliminar.

1.1.3 Objetivos Etapa 3: Plan de Inversiones PIIMEP, Seguimiento y Difusión

- Objetivo Específico 6: Elaborar el Plan de Inversiones y proponer un sistema de seguimiento de avances y ejecución de los proyectos para gestión interna y rendición ante el Concejo Municipal.

1.1.4 Objetivos Etapa 4: Aprobación PIIMEP La Reina 2023-2033

- Objetivo Específico 7: Obtener la aprobación del PIIMEP por parte del concejo Municipal.

1.2 Productos Esperados

De acuerdo a lo señalado en el Artículo 1 de la Ley 20.958, el PIIMEP está compuesto por:

- Cartografía y/o Plano de Detalle: A través de planos de detalle, subordinados a los planes reguladores comunales, seccionales o intercomunales, podrán fijarse con exactitud el diseño y características de los espacios públicos, los límites de las distintas zonas o áreas del plan y, en el caso de los planes reguladores comunales y seccionales, el agrupamiento de edificios y las características arquitectónicas y geográficas de los proyectos a realizarse en sectores vinculados con monumentos nacionales, en inmuebles o zonas de conservación histórica o en sectores en que el plan regulador exija la adopción de una determinada morfología o un particular estilo arquitectónico de fachadas.
- Memoria Explicativa: memoria que explique la información contenida en el plano y la cartera de proyectos priorizada.
- Audiencias Públicas: talleres de participación ciudadana para exponer la propuesta de plan de detalle a la comunidad en la forma establecida de acuerdo a las técnicas u ordenanza de participación ciudadana de la Municipalidad de La Reina.

Antes de la aprobación del PIIMEP, el plan fue expuesto a la comunidad por un plazo de treinta días.

2 Diagnóstico

Se realizó un análisis cuantitativo y cualitativo sobre el sistema urbano comunal basado principalmente en la movilidad y uso de espacios públicos. Para el análisis cuantitativo se levantaron y analizaron indicadores definidos en el sistema indicadores y estándares de desarrollo urbano SIEDU (INE, 2018-2020), los cuales fueron complementados con otras fuentes de información, así como los antecedentes entregados por el Municipio.

El análisis cualitativo se levantó a partir de entrevistas y talleres con actores claves del municipio y de las actividades participativas realizadas con la sociedad civil de la comuna, incluyendo el Consejo de la Sociedad Civil.

Durante los meses de abril y mayo 2024, se realizó el primer ciclo de instancias del proceso de participación ciudadana, correspondiente a la primera etapa del estudio: Estas instancias de participación ciudadana tuvieron los siguientes objetivos:

- *Presentación del estudio*
- *Levantamiento de problemáticas, necesidades, requerimientos y/o preferencias asociadas a la movilidad y espacio público de la comuna*
- *Presentación y discusión de elementos para la construcción de una visión en movilidad y espacio público comunal para el PIIMEP*

Se ejecutaron tres actividades en modalidad presencial en dependencias dispuestas por el Municipio y una instancia en modalidad telemática mediante la plataforma ZOOM. En las actividades participaron representantes de organizaciones territoriales de la comuna, representantes del Consejo de la Sociedad Civil comunal, así como funcionarios de la Municipalidad de La Reina. Las actividades fueron coordinadas y calendarizadas junto al equipo técnico del Municipio, el calendario de ejecución de las actividades fue el siguiente:

Tabla 2-1: Calendario 1er Ciclo de Participación Ciudadana

Actividad	Fecha	Modalidad	Lugar	Horario	Cantidad Asistentes
PAC N°1	18-04-2024	Presencial	Junta de Vecinos N° 11: El Molle N°7193	18:30 hrs.	23
PAC N°2	20-04-2024	Presencial	Centro Cultural Vicente Bianchi: Santa Rita N°1153	10:30 hrs.	15
PAC N°3	25-04-2024	Presencial	Salón municipal: Av. Alcalde Fernando Castillo Velasco N°9925	18:30 hrs.	31
PAC N°4	15-05-2024	Remota	Plataforma ZOOM	18:00 hrs.	25

Fuente: Elaboración propia

2.1 Diagnóstico de la Situación Base

2.1.1 Síntesis Diagnóstico Aspectos de Movilidad

En general, el estado de las aceras de la comuna de La Reina es un punto deficiente a nivel global, donde el indicador SIEDU respectivo actualizado al año 2018 revela que solo un 33,5% de las aceras comunales poseen buen estado. Las unidades vecinales con peores aceras corresponden a Reina Alta (UV14), Las Campanas (UV10) y Príncipe de Gales (UV3).

Con respecto a la red de ciclovías, si bien La Reina posee 20 km de ciclovías existentes y más del 90% de la población comunal es atendida por esta red, su porcentaje con respecto a la vialidad comunal es de 6%, valor que aún se considera bajo al comparar con comunas cercanas de referencia. Por otro lado, el estado de las ciclovías es bastante deficiente a nivel global, con ningún tramo catalogado como de buen estándar. La unidad vecinal con mayor cantidad de ciclovías corresponde a Villa La Reina (UV13) seguida por Alcalde Fernando Castillo Velasco (UV12).

Con respecto a transporte público, en general la comuna posee una buena cobertura de paradas de transporte público mayor, con casos puntuales de manzanas con una distancia mayor a 500 metros. El porcentaje de cobertura de los servicios de buses de transporte público a nivel global es un 95%, con el sector de La Reina Alta (UV14) siendo el con peor cobertura, donde un 27% de población no posee acceso a transporte público.

Por otro lado, ejes como Av. Ossa, Av. Tobalaba, Larraín – Alcalde Fernando Castillo Velasco, Francisco Bilbao y José Arrieta presentan buenas frecuencias de transporte público mayor, pero otros ejes interiores como Simón González, Simón Bolívar, Príncipe de Gales, Jorge Alessandri-Carlos Ossandón, Las Perdices y Onofre Jarpa poseen frecuencias bajas. Adicionalmente, las velocidades comerciales no superan los 15 km/hr en punta mañana, situación que se condice con la poca infraestructura dedicada para buses, donde solo existen dos pistas solo bus en ejes periféricos como José Arrieta y Av. Ossa.

Los datos de la Encuesta Origen Destino 2012 (EOD2012) mostraron que la comuna de La Reina se encuentra con una participación de modos de transporte sustentables por debajo del promedio de otras comunas usadas como referencia. Esto es coherente con que La Reina posee una alta tasa de vehículos/hogar, llegando casi al doble de la tasa de toda la ciudad.

A partir del análisis de las Transacciones Bip, se pudo observar que el eje Larraín concentra gran parte de la afluencia de pasajeros que utilizan transporte público en la comuna. Esto se debe a que dicho eje corresponde a un eje troncal central de la comuna, en donde se concentra un número de servicios municipales importante, incluyendo la municipalidad, y en donde también hace pocos años se cuenta con una segunda estación de Metro correspondiente a la Línea 3. Otro eje relevante en cuanto a la demanda en servicios de transporte público corresponde a la Avenida Ossa, que no solo cuenta con 3 estaciones de Metro de la Línea 4, sino que también es parte de la circunvalación Américo Vespucio, eje que ofrece servicios de buses que conectan con distintas comunas de la ciudad, en algunos no aledañas a La Reina.

Los ejes José Arrieta y Príncipe de Gales no poseen una buena oferta de transporte público, considerando frecuencia, conexiones y tiempos de viaje.

La unidad vecinal que concentra la demanda de transporte público sin estar vinculada directamente a estaciones de metro corresponde al sector de Villa La Reina (UV13), donde la demanda máxima es muy cercana a las reportadas por sectores con estaciones de metro. Esto releva el estado de ejes como Las Perdices y José Arrieta en cuanto a veredas, paradas y calzada.

Dentro de las entrevistas, talleres y actividades de participación ciudadana realizados como parte del estudio aparecieron aspectos adicionales como la congestión en torno a colegios y los cruces peatonales en el eje Tobalaba. Esto debido a la existencia del canal San Carlos, el que genera una diferencia de pendiente significativa desde Tobalaba hacia el canal, sumado a que se estrechan los accesos peatonales en dichos puntos y la falta de facilidades de accesibilidad universal. Al respecto, se identifica como un punto particular de conflicto el entorno a estación de metro Fernando Castillo Velasco, en el que existe una alta afluencia de usuarios de transporte público por ser una estación terminal y donde se generan conexiones con servicios de buses por el eje Alcalde Fernando Castillo Velasco y Tobalaba. Se evidencia que un número significativo de usuarios realiza cruces del eje Alcalde Fernando Castillo Velasco en lugares no habilitados y transitan por la ciclovía del eje.

En este punto también se debiesen conectar las ciclovías de Alcalde Fernando Castillo Velasco y Tobalaba, sin embargo, el cruce de ambas ciclovías no está materializado, dado que la ciclovía desaparece en el tramo del Canal San Carlos y aparece nuevamente en el bandejón de Av. Larraín.

En las distintas participaciones ciudadanas se valoran positivamente los servicios de buses municipales, que ofrecen conexiones entre las zonas residenciales de la comuna y los servicios municipales, particularmente los de salud. Sin embargo, se reporta que la frecuencia y los horarios de funcionamientos de estos recorridos debieran ser mayores.

Otro elemento que cobra relevancia en el diagnóstico realizado corresponde al actual Plan Regulador Comunal (PRC) donde el desarrollo de con alta densificación está acotado al eje Av. Américo Vespucio. Esto tiene como consecuencia aspectos tanto como de transporte (baja ofertar en ciertos sectores), así como otros de índole socioeconómicos. Un ejemplo importante es el éxodo de jóvenes de la comuna ante falta de oferta laboral y altos costos de viviendas, lo que ha aumentado la edad promedio de los residentes de la comuna.

No obstante, lo anterior, este mismo instrumento hoy se presenta como una oportunidad de mejorar la situación actual de la comuna considerando que el PRC requiere ser actualizado, ya que está vigente desde el año 2010. Se identifica como una oportunidad para renovar la comuna de La Reina, manteniendo el espíritu de barrio que valoran los vecinos, pero en el que se permita la densificación en ciertos sectores o ejes para atraer mayor inversión a la comuna.

El principal temor de los residentes de la comuna frente a cambios significativos del PRC provoquen la construcción de grandes y densos edificios en distintos sectores de la comuna. Sin embargo, la vialidad comunal restringe naturalmente a que dicha

densificación pueda llevarse a cabo solo en ciertos ejes de la comuna, considerando que la comuna cuenta con barreras urbanas importantes como el Canal San Carlos, el aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz, entre otros y, por lo tanto, pocos tramos viales que permitan cruzar la comuna de un extremo a extremo. Un ejemplo de eje potencial para un desarrollo urbano superior al que permite el actual PRC corresponde al eje Larraín-Alcalde Fernando Castillo Velasco que hoy cuenta con servicios de distinto tipo y tiene el potencial de mejorar las facilidades de transporte público, no motorizado y de intermodalidad, convirtiéndolo de esta manera en un polo de atracción comercial.

2.1.2 Síntesis Diagnóstico Aspectos de Espacio Público

La superficie de áreas verdes públicas por habitante resulta destacable en la comuna de La Reina siendo de 13,99 m^2, superior al estándar establecido por el CNDU (10m^2/hab).

Las distancias ponderadas por manzana a plazas y parques resultan respetadas en la comuna, siendo respectivamente de 186,22m. y 921,75m (estándares de 400 m. y 3000m. como máximo respectivamente). Con respecto a la distancia a parques, si bien La Reina cumple con los estándares SIEDU, alcanza un valor levemente peor que el promedio de las comunas de referencia analizadas.

La superficie de plazas y parques públicos por habitante que cumple con el estándar mínimo de distancia es respectivamente de 3,9m^2 y de 11,94m^2, por los que La Reina se encuentra bien posicionada en relación al promedio de las comunas adicionales de la RM analizadas.

La media porcentual de población atendida por el sistema de plazas públicas es del 52,49%, mientras aquella atendida por el sistema de parques es del 100%. Acerca del porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas, La Reina se coloca debajo del promedio de las comunas de referencia analizadas.

Desde el análisis de la superficie de áreas verdes por habitante y de la distancia promedia a áreas verdes, es posible agrupar las Unidades Vecinales en 4 categorías principales:

(1) Las UV 4, 6, 13, 15, 10 se caracterizan por una carencia en términos de dotación de áreas verdes; sin embargo, dichas UV presentan un mejor nivel de cercanía a ellas.
(2) Viceversa, las UV 14, 2 y 7 se caracterizan por la presencia de una elevada superficie de áreas verdes por habitantes; al mismo tiempo, dichas UV presentan una considerable distancia a ellas.
(3) Las UV 3, 5, 8 y 9 presentan una doble condición negativa en cuanto se caracterizan por una escasez de áreas verdes y al mismo tiempo sufren una elevada distancia a ellas.
(4) Viceversa, las UV 1, 11 y 12 presentan una doble condición favorable en términos tanto de dotación de áreas verdes que de distancia a ellas.

En línea general, se puede destacar que, frente a la presencia de parques de gran extensión, el sistema de áreas verdes de escala barrial resulta poco ramificado dentro de la trama urbana, distribuido de manera desigual y caracterizado por una extensión limitada en cuanto a superficie.

Con respecto al estado cualitativo de áreas verdes, la manutención general es el componente con mayor puntaje por plazas y parques, seguido por la seguridad, la accesibilidad universal y la diversidad de equipamiento. Cierra la vegetación que resulta ser el componente con menor puntaje en ambos tipos de espacios públicos. Se evidencia que los parques reportan puntajes de calidad más altos respecto a las plazas, con la única excepción del componente de calidad referido a la seguridad.
La mayoría de las áreas de rango de calidad inferior se concentran en el centro-sur de la comuna, en el polígono definido por la Av. Alcalde Fernando Castillo Velasco, calle Jorge Alessandri, Av. José Arrieta, Av. Las Perdices.

Con respecto a las luminarias, según el indicador SIEDU, la cantidad de luminarias cada 50 metros lineales de red vial es 1,70. De acuerdo con los datos recogidos, La Reina se presenta mal posicionada respecto al promedio de las 5 comunas adicionales de la RM observadas. La cantidad de luminarias por kilómetro de red vial en La Reina muestra una condición progresivamente mejor moviéndose del este al oeste en el territorio comunal. En el caso de las luminarias vehiculares, las UV 12, 13 y 14 son las más deficitarias con una cantidad de luminarias entre 2 y 10 por km de red vial y las UV 4, 9 10 y 15 como las de mejor cobertura. Al analizar específicamente las luminarias peatonales, la situación anterior se replica con ligeras diferencias, siendo las UV 4, UV 9, UV 10 y UV 12 como las de mayor cobertura. En tanto las UV 12, UV 13, y UV 14 son las que presentan menor densidad de luminarias peatonales. Adicionalmente, al revisar la cobertura por superficie, se confirma la tendencia detectada y donde la UV14 es las más deficitaria con una cantidad de luminarias entre hasta 2 por hectárea

En lo que respecta a los delitos en el espacio público, el número de denuncias por delito en el espacio público cada 100 habitantes en la comuna es de 0,49, con 379 víctimas de robo con violencia o intimidación y 103 víctimas de robo por sorpresa (SPD, 2019). La Reina está bien posicionada respecto al promedio de las 5 comunas adicionales de la RM analizadas.

El análisis de las actividades en el espacio público de la comuna se ha enfocado en la observación de actividades permanentes y temporales. Las actividades permanentes incluyen cuatro tipos de ferias, las cuales se ubican en puntos de alta accesibilidad o con vocación estrictamente residencial. Se destaca que tres ferias se colocan cerca de los límites administrativos con Las Condes, Ñuñoa y Peñalolén.

Las actividades temporales se concentran principalmente en la zona central del territorio comunal, con una mayor densidad en proximidad del parque La Reina al norte, del segmento sur de la avenida Tobalaba y en parte en Villa La Reina. En el resto del territorio comunal, estas actividades aparecen más esporádicas.

Se identificaron elementos patrimoniales en la comuna que afectan la definición de proyectos del Plan, incluyendo Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) según el PRC y el CMN. La información de patrimoniourbano.cl de 2017 registra 13 ICH y un Monumento Histórico (MH) en La Reina. No se identificaron Zonas Típicas.

La comuna de La Reina presenta una geografía mayormente plana con una leve pendiente hacia el oriente, destacándose la ladera de la Cordillera de los Andes y tres

canales encauzados: (1) Canal San Carlos, (2) Canal Las Perdices, (3) Canal De Ramón, (4) Canal El Bollo.

2.1.3 Análisis FODA

2.1.3.1 Fortalezas

- **Red de Metro** llega a la comuna
- **Superficie de Áreas Verdes:** La Reina cuenta con 13,99 m² de áreas verdes por habitante, superando el estándar de 10 m².
- **Accesibilidad a Áreas Verdes:** Las distancias a plazas y parques cumplen con los estándares CNDU, con promedios de 186,22 m y 921,75 m respectivamente.
- **Atención por Parques:** El 100% de la población está atendida por el sistema de parques.
- **Estado de Mantenimiento y Seguridad:** Las áreas verdes tienen buena manutención general y seguridad.
- **Baja Tasa de Delitos:** La Reina tiene una baja incidencia de delitos en espacios públicos, con solo 0,49 denuncias por cada 100 habitantes.

2.1.3.2 Oportunidades

- Mejorar espacios peatonales y de ciclos para **promover movilidad activa**
- Potenciar ejes estructurantes para un **desarrollo inmobiliario equilibrado**
- **Mejorar Distribución de Áreas Verdes:** Fomentar la creación de áreas verdes en UVs con carencias, como las UV 4, 6, 13, 15, y 10.
- **Aumentar Luminarias:** Incrementar la cantidad de luminarias en sectores deficientes, especialmente en UV 12, 13 y 14.
- **Promover Actividades Temporales:** Desarrollar más actividades temporales en áreas menos activas para equilibrar la oferta en todo el territorio comunal.
- **Mejorar Calidad de la Vegetación:** Aumentar la calidad y diversidad de la vegetación en plazas y parques.

2.1.3.3 Debilidades

- **Mala calidad de veredas:** el indicador SIEDU actualizado al año 2018 revela que solo un 33,5% de las aceras comunales poseen buen estado. Las unidades vecinales con peores aceras corresponden a Reina Alta (UV14), Las Campanas (UV10) y Príncipe de Gales (UV3).
- **Mala calidad de ciclovías y red inconexa:** si bien la comuna posee 20 km de ciclovías y más del 90% de la población comunal es atendida por esta red, su porcentaje con respecto a la vialidad comunal es de 6%, valor que aún se considera bajo al comparar con comunas de referencia. Por otro lado, el

estado de las ciclovías es bastante deficiente a nivel global, con ningún tramo catalogado como de buen estándar.

- **Desigual Distribución Espacial de áreas verdes:** Las áreas verdes de escala barrial están distribuidas de manera desigual y tienen una extensión limitada. Algunas UV, como la 3, 5, 8 y 9, presentan una doble condición negativa de escasez de áreas verdes y gran distancia a ellas
- **Bajo Porcentaje de Atención por Plazas:** Solo el 52,49% de la población es atendida por el sistema de plazas públicas.
- **Deficiencia en Luminarias:** La cantidad de luminarias es insuficiente, especialmente en UV 12, 13 y 14
- **Calidad Inferior en Vegetación:** La vegetación tiene el puntaje más bajo en calidad tanto en plazas como en parques.

2.1.3.4 Amenazas

- **Alta Tasa de motorización:** Según la EOD2012 del Gran Santiago, la tasa de motorización de La Reina era de 1,07 vehículos/hogar, mientras que la tasa a nivel del Gran Santiago era de 0,55 vehículos/hogar. Esta realidad, que difícilmente se debe haber revertido, amenaza las condiciones operacionales del transporte dentro de la comuna y va en contra de los esfuerzos locales, nacionales y globales por transitar hacia una movilidad sustentable.
- **Envejecimiento de la población, éxodo de jóvenes:** La comuna de La Reina presenta un alto porcentaje de población de tercera edad, la cual representa más del 14% del total. Este porcentaje está por encima del 10,3% regional y que la sitúa en el 6to puesto con mayor población mayor a 65 años. A su vez, situaciones como alto costo de las viviendas y falta de oportunidades laborares han sido identificadas en las participaciones ciudadanas como causantes de un éxodo de la población joven.
- **Baja ejecución de proyectos:** La comuna pudiese poseer una baja ejecución de proyectos dada por la baja disponibilidad de recursos económicos para su financiamiento. Esta situación está relacionada con la baja densificación comunal, tal como fue revisado en la proyección de futuros aportes, donde los montos estimados para un período de 10 años corresponden a UF40.500, UF50.383 y UF57.158 en cada uno de los escenarios pesimista, tendencial y optimista respectivamente
- **Deterioro del entorno natural:** Situaciones como la falta de limpieza en canales, como el Canal de Ramón o la falta de regulación de uso del parque Mahuida puede afectar el entorno natural comunal de forma negativa.
- **Aumento Percepción de Inseguridad:** Aunque la tasa de delitos es baja, existe una amenaza de aumento de la percepción de inseguridad en espacios públicos. Esta situación está relacionada con una realidad nacional donde la sensación n ciudadana de inseguridad ha ido en aumento. Según la Encuesta Nacional

Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC) 2022, un 90.6% de la población poseía percepción de un aumento de la delincuencia en el período 2021-2022 (INE, 2023)

- **Estancamiento de Procesos de Integración Social:** La concentración de actividades temporales en áreas específicas puede limitar la integración social en otras partes de la comuna.

2.2 Proyección de Densificación y Futuros Aportes PIIMEP

El objetivo de esta tarea es desarrollar e implementar un método que permita proyectar a lo menos 3 escenarios de aportes 2024-2034 que apalanquen los proyectos priorizados y adicionen información a cada iniciativa respecto de financiamiento en cada una de las etapas del desarrollo del proyecto de inversión.

Para el presente estudio se ha decidido realizar una aproximación simplificada del procedimiento de cálculo establecido en la Ley N°20.958 -que establece un sistema de aportes al espacio público-, el cual se encuentra especificado en el procedimiento del DDU 447 (Circular Ord. N°0444) del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Cabe señalar, que el procedimiento definido en la Ley está diseñado para aplicar a predios y proyectos específicos, mientras que la metodología propuesta para el presente análisis es una aproximación simplificada a nivel de escenario, en donde, si bien la obtención de variables de la situación actual (situación existente) se realiza a nivel de predio mediante un análisis en un sistema de información geográfica , la situación futura (con proyecto) se genera a nivel agregado y considerando los escenarios de desarrollo urbano futuros disponibles .

El resultado se traduce en 3 escenarios de aporte: Pesimista, Tendencial y Optimista. Sus diferencias se exponen posteriormente y lo que buscan es disponer de una sensibilización de la estimación del aporte. A continuación, se reporta el resultado de aplicar lo anteriormente descrito.

Tabla 2-2: Aportes observados y *escenario de aportes a 10 años 2024 - 2034 UF y $(junio 2024)*

Año	Montos de aportes registrados ($ de cada año y UF)		
	Aportes ($ de cada año)	Aportes (UF)*	% Variación
2021	$1.400.103	45	-
2022	$11.276.896	321	610,9%
2023	$45.182.685	1,228	282,4%
Periodo 2024 - 2034	**Escenario 2023 - 2033 (UF y $ junio 2024)**		
	Pesimista	**Tendencial**	**Optimista**
Total Aporte Periodo (UF)	**40.500**	**50.383**	**57.158**
Aporte Anual (UF)	**4.050**	**5.038**	**5.716**
Total Periodo ($)	$1.521.660.542	$1.892.965.954	$2.147.538.119
Aporte Anual ($)	$152.166.054	$189.296.595	$214.753.812

** UF Diciembre de cada año*
UF 30/06/24: $37.571,86

Fuente: Elaboración propia en base a Municipalidad de La Reina 2024, (SII, 2023) y OGUC (MINVU, 2020).

El resultado de los aportes esperado obedece en gran medida al bajo crecimiento demográfico de la comuna y a las restricciones y visión plasmada en la normativa (Plan Regulador Comunal). Sin embargo, los montos esperados deberían crecer significativamente respecto de los montos observados en los últimos años, dado que aún pueden quedar obras bajo los permisos otorgados antes de la entrada en vigencia de la Ley, por lo que se espera que todo el sistema (todas las recepciones) se encuentren en "régimen" en los siguientes años, es decir los montos esperados deberían crecer respecto de los montos observados hasta ahora.

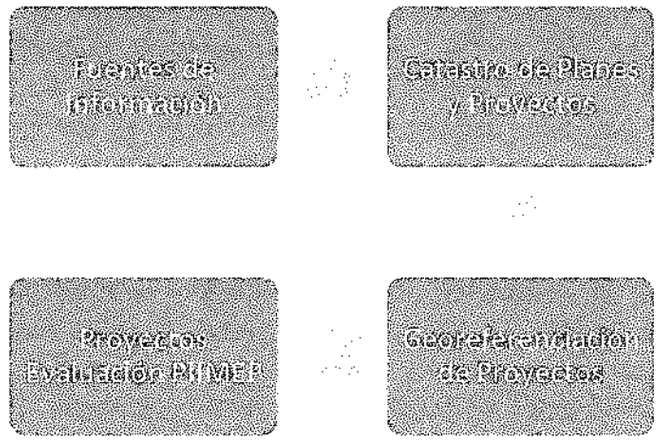
Con la metodología aplicada. Se espera que en el escenario pesimista el promedio anual de 10 años debería ser UF4.050, es decir unas 3,3 veces lo observado en 2023, mientras que en el escenario tendencial el monto promedio anual debería ser UF5.038 es decir unas 4,1 veces el monto de 2023, finalmente el escenario optimista el promedio anual debería llegar a UF5.716 es decir unas 4,7 veces el último registro observado.

Todo esto se traduce en que para 10 años los montos esperados serían: UF40.500, UF50.383 y UF57.158 en cada uno de los escenarios: pesimista, tendencial y optimista respectivamente. En síntesis, se estima que los aportes en 10 años estarían entre $1.521.660.542 en el escenario pesimista a $2.147.538.119 en el escenario optimista, esto a moneda de junio de 2024.

2.3 Catastro de Planes y Proyectos

La tarea de catastro tiene por objetivo identificar los proyectos, planes y estudios existentes en la municipalidad y plataformas ministeriales que estén relacionadas con la movilidad y espacio público en la comuna de La Reina.

Figura 2-1: Tareas Catastro de Planes y Proyectos



Fuente: Elaboración propia

En primer lugar, se revisaron los antecedentes dispuestos por el municipio de La Reina, además de los proyectos publicados en el Banco Integrado de Proyectos del Sistema Nacional de Inversiones, catastrando todos los proyectos y planes en sus distintas etapas, considerando todos los evaluados desde el año 2010 a la fecha.

Posteriormente, se revisaron las iniciativas consolidadas e identificaron aquellas que pueden ser evaluadas como parte del PIIMEP comunal, basado en 2 criterios principales: estado de ejecución y disposición de información espacial que permita localizar el proyecto en la comuna, a excepción de planes y programas a nivel comunal.

Se revisaron más de 350 planes y proyectos, de estos 312 podían ser vinculados a movilidad y espacio público de acuerdo con los alcances establecidos para los PIIMEP comunales. De estas quedaron 220 registros de planes y proyectos únicos, ya que 81 proyectos fueron identificados en más de una fuente.

Se observa que en el ámbito de Espacio Público existe una gran inversión en la arborización de la comuna, en el mantenimiento de plazas y parques e iluminación, siendo estas últimas la que reportan el mayor número de proyectos. Mientras que en el ámbito de Movilidad se reporta un número importante de proyectos destinados a mejora de veredas, seguido muy por debajo de proyectos en calzadas en la comuna.

Luego de revisar y consolidar las iniciativas de movilidad y espacio público de la comuna, se llevó a cabo un proceso de georreferenciación. El resultado de este proceso corresponde a la georreferenciación de 94 proyectos, de los cuales 74 están clasificados como "No Ejecutados".

Luego del proceso de georreferenciación de los proyectos catastrados, se identificaron los proyectos que, considerando su tipología, estado de ejecución y alcance podrían ser parte de la cartera preliminar de proyectos de evaluación del PIIMEP. Los criterios utilizados para seleccionar en esta etapa los proyectos que pueden ser parte de la evaluación del PIIMEP comunal son:

- Proyectos "No Ejecutados", es decir, no materializados.
- Proyectos de alcance comunal
- Proyectos georreferenciados, excepto los correspondientes a planes comunales.
- Proyectos sin financiamiento establecido.

Figura 2-2: Preselección Proyectos Evaluación PIIMEP Comunal

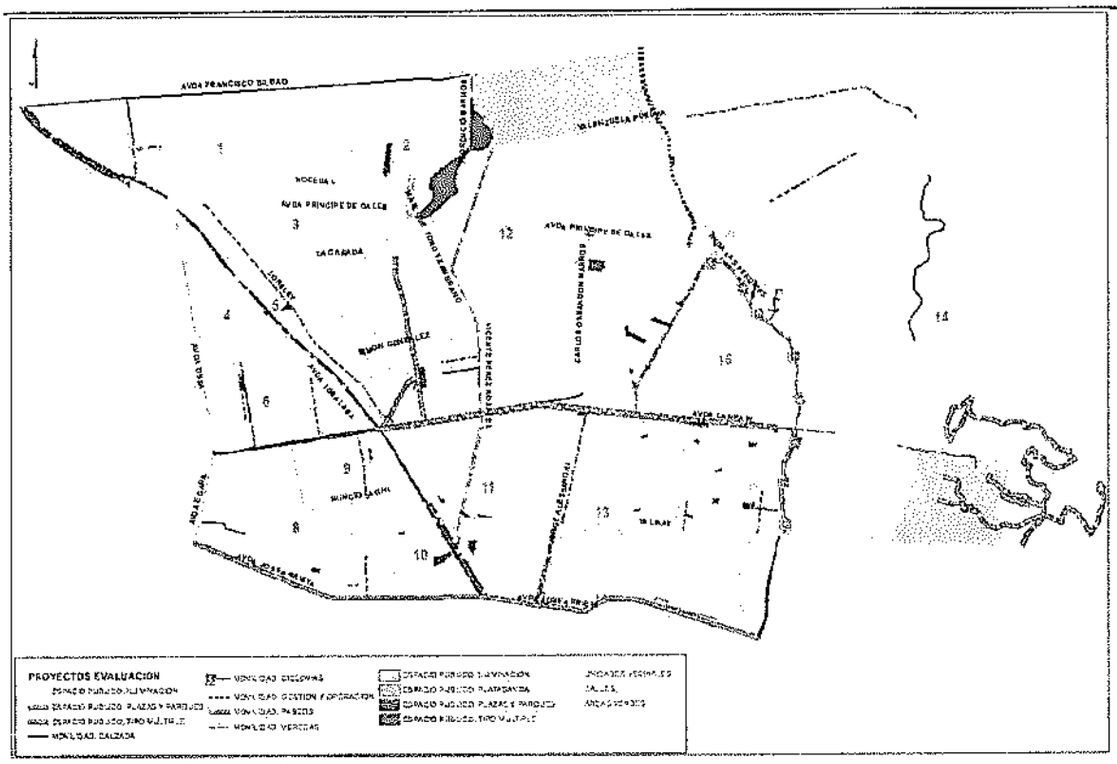
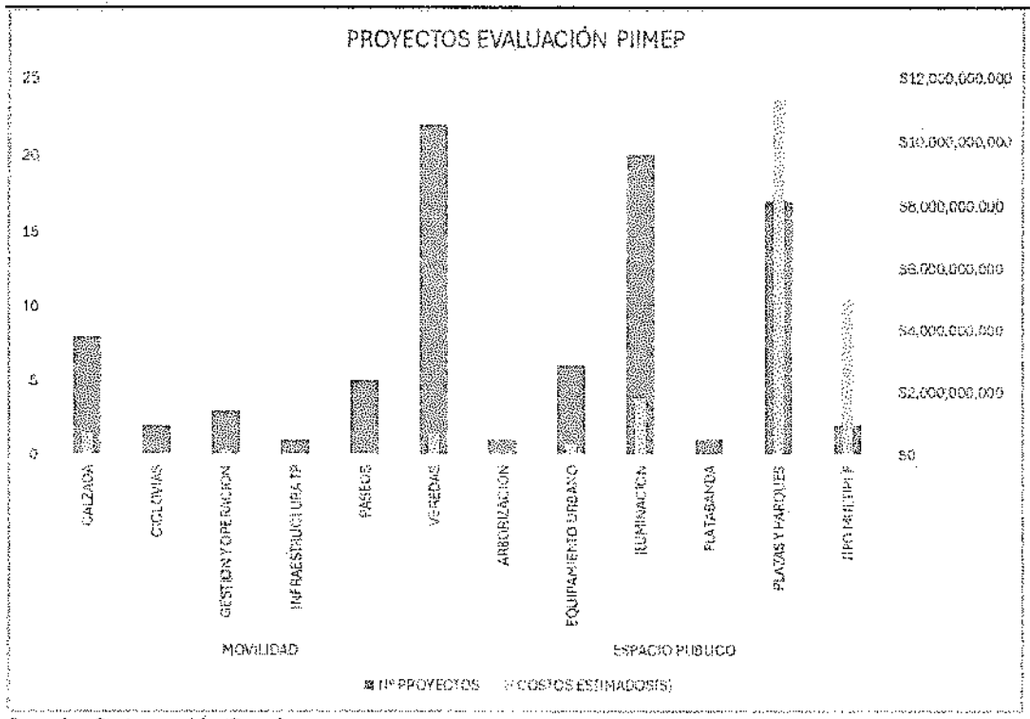

AVDA FRANCISCO SALAZAR
AVDA PRINCIPE DE GALES
LA CAMILA
AVDA LA CAMILA
AVDA CAMPOS DE DEPORTES
AVDA LAS PERDICES
AVDA LA PLAZA
AVDA LA PLAZA
AVDA LA PLAZA

Figura 2-3: Proyectos Evaluación PIIMEP por Tipo



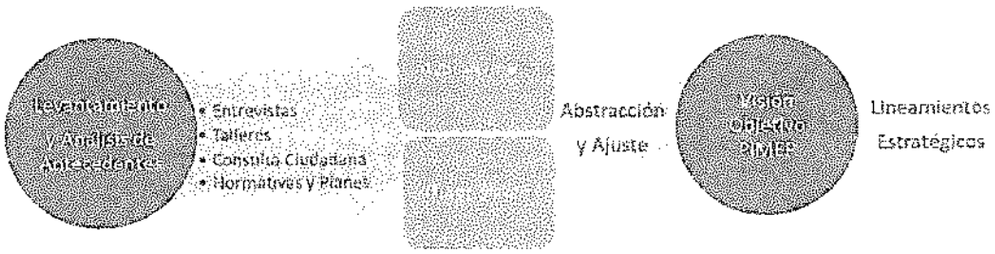
Fuente: Elaboración Propia

3 Construcción de una Visión Objetivo PIIMEP

La construcción de una visión resulta un proceso clave para la definición de la hoja de ruta del PIIMEP, la cual consiste en la descripción cualitativa de una imagen deseable de la ciudad en un horizonte temporal de diez años para la infraestructura de movilidad y espacios públicos de la comuna. Es también un proceso participativo que requiere ser compartido por los distintos actores que intervienen el territorio con pertinencia en dichas materias. La visión se convierte en una guía para la definición de las orientaciones estratégicas que permitirán la concreción del PIIMEP a través de la cartera priorizada de proyectos y medidas.

Esta visión se construye en torno a tres etapas sucesivas: (1) Levantamiento y análisis de antecedentes, (2) Identificación de aspiraciones locales y (3) Formulación de Visión Objetivo.

Figura 3-1: *Proceso de construcción de visión objetivo PIMEP.*



Fuente: Elaboración propia

La Visión Objetivo se materializa en concordancia con los instrumentos de planificación mediante propuestas concretas planteadas por la autoridad y en donde se definirán características espaciales, roles, funciones y otras condiciones necesarias para lograr la visión deseada para los distintos sectores, ejes y nodos de la comuna.

3.1 Propuesta de Visión

A partir de los elementos recogidos tanto en la revisión del diagnóstico como en la ejecución de las actividades asociadas a la co-construcción de la visión del PIIMEP de La Reina, se establecieron los lineamientos estratégicos y las acciones correspondientes.

VISIÓN

"Consolidar a La Reina como una comuna caracterizada por un entorno verde y sostenible, donde la naturaleza se integre armoniosamente, desde parques hasta bosques de pie de monte. Preservar su carácter residencial de barrio, promoviendo un desarrollo urbano equilibrado que brinde una amplia oferta de servicios, equipamientos y oportunidades laborales accesibles para

todos sus habitantes. Atraer y retener a jóvenes, fomentando su participación en la vida urbana. Asimismo, generar espacios seguros para todos poniendo énfasis en adultos mayores, niños y mujeres, mientras se promueve el uso de modos de movilidad sostenible que privilegia a peatones, ciclistas y el acceso al transporte público para consolidar una comuna más amigable con el medio ambiente y sus habitantes."

La visión deseada del Plan de Inversiones en Infraestructura y Mejoramiento del Espacio Público (PIIMEP) de La Reina, en consonancia con las perspectivas de las autoridades y especialistas municipales, se describe como aquella que puede satisfacer y amalgamar los deseos y necesidades de la comunidad en los ámbitos de acción específicos de este plan. Sin embargo, también debe cumplir con las pautas establecidas en documentos orientadores como el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) y el Plan Regulador Comunal. Es fundamental considerar que el PIIMEP se integra en una visión comunitaria más amplia, abarcando aspectos de desarrollo urbano y bienestar colectivo.

Así, este Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público se orienta a avanzar dentro de sus márgenes de acción en la consecución de la imagen objetivo que se propone, acotando su actuar por medio de la definición de lineamientos estratégico y acciones que debieran ser abordadas mediante la implementación de la cartera de proyectos de movilidad espacio público priorizadas por el PIIMEP La Reina 2024.

A continuación, se muestra la visión con sus respectivos lineamientos estratégicos.

Figura 3-2: Esquema de síntesis de la visión PIMEP La Reina 2024

VISION OBJETIVO

Consolidar a La Reina como una comuna caracterizada por un entorno verde y sostenible, donde la naturaleza se integre armoniosamente, desde parques hasta bosques de pie de monte. Preservar su carácter residencial de barrio, promoviendo un desarrollo urbano equilibrado que brinde una amplia oferta de servicios, equipamientos y oportunidades laborales accesibles para todos sus habitantes. Atraer y retener a jóvenes, fomentando su participación en la vida urbana. Asimismo, generar espacios seguros para todos poniendo énfasis en adultos mayores, niños y mujeres, mientras se promueve el uso de modos de movilidad sostenible que privilegia a peatones, ciclistas y el acceso al transporte público para consolidar una comuna más amigable con el medio ambiente y sus habitantes.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

1. AREAS VERDES, ESPACIOS PUBLICOS	2. MOVILIDAD ACTIVA AREAS PEATONALES Y CICLOVIAS	3. TRANSPORTE PÚBLICO E INTERMODALIDAD	4. DESARROLLO URBANO Y SOSTENIBILIDAD	5. GESTION Y OPERACION
Elevar el estándar de áreas verdes y espacios públicos, haciéndolos más sostenibles, inclusivos y seguros para la comunidad, al mismo tiempo que se fortalece su capacidad de adaptación al cambio climático.	Fortalecer una estructura urbana que integre un sistema de áreas peatonales y ciclovías, promoviendo activamente el uso de modos de transporte no motorizados y garantizando la seguridad de los usuarios más vulnerables.	Mejorar la experiencia de uso del sistema de transporte público mediante la mejora de su accesibilidad, entorno e infraestructura de apoyo, e integración con red de metro.	Generar condiciones para un desarrollo, sostenible, armónico que permita mantener vitalidad de La Reina atrayendo servicios, comercio y oferta residencial diversa y sostenible	Desarrollar una gestión dinámica e integrada del espacio público y el entorno de movilidad, mediante la implementación de estrategias que promuevan el uso eficiente de los recursos y la participación ciudadana
ACCIONES				
(1) Consolidar una red cohesiva y accesible de ejes arborizados y áreas verdes que enlace los diferentes espacios naturales y urbanos de la comuna. (2) Revitalizar plazas con estándares deficitarios, mejorando su infraestructura, diseño y funcionalidad. (3) Aumentar oferta de superficies verdes en barrios deficitarios.	(1) Mejorar calidad de aceras y áreas peatonales dando condiciones de accesibilidad universal. (2) Crear una red de calles y pasajes seguros que faciliten el desplazamiento a pie y garanticen travesías seguras para los peatones. (3) Ampliar y mejorar los espacios peatonales en los ejes comerciales, mediante la implementación de diseño urbano que promueva la comodidad y seguridad de los peatones. (4) Normalizar infraestructura de Ciclovías. (5) Mejorar diseño urbano entorno y generar rutas seguras a colegios, parques, centros culturales e hitos urbanos en general.	(1) Mejorar infraestructura y gestión de zonas de intercambio en estaciones de metro. (2) Renovación y/o mejoramiento estándar de seguridad, iluminación y accesibilidad universal de refugios peatonales. (3) Mejorar infraestructura de transporte público. (4) Aumento frecuencia y cobertura bus eléctrico comunal.	1) Incentivar desarrollo de ejes urbanos que ofrezcan servicios y comercio vitales, mixtos y orientados al transporte público. (2) Iniciar una transición hacia un paisajismo con menor requerimiento hídrico, más diverso y sostenible en la comuna. (3) Renovar y consolidar la cobertura arbórea, aumentando la densidad de especies adaptadas a las condiciones de la comuna. (4) Completar discontinuidades de la trama (Puentes y fajas PRC). (5) Elevar el estándar de iluminación en áreas con deficiencias lumínicas.	(1) Implementar zonas de tráfico calmado en barrios residenciales. (2) Mejorar estándar de mantención y reposición de pavimentos y demarcaciones viales. (3) Implementar medidas de gestión y educación para entornos seguros en colegios. (4) Mejorar semaforización.

4 Generación de una Cartera Priorizada

4.1 Cartera Preliminar Proyectos de Inversión

En este capítulo se define la cartera de proyectos, obras y medidas de movilidad y espacio público que compondrán el plan. Estas iniciativas deben ser acordes en todo momento a las disposiciones contenidas en la OGUC.

La cartera de proyectos fue sometida a una evaluación multicriterio, sobre la cual se basa la definición de la cartera PIIMEP incorporando variables como las prioridades ciudadanas y municipales recogidas en esta etapa del estudio. Los criterios considerados para la evaluación fueron presentados y validados por la contraparte técnica, así como también fueron estimados los pesos de cada uno en la evaluación.

Se elaboró una ficha simplificada de cada iniciativa contenida en la cartera preliminar de proyectos, obras y medidas, de manera de contar con un nivel de información similar entre todas ellas antes del análisis multicriterio.

Esta ficha simplificada pretende tener datos objetivos a nivel conceptual de cada iniciativa, que enriquezca el análisis multicriterio que se realizará posteriormente. La ficha está centrada en la clasificación de cada iniciativa (proyecto, obra o medida), las metas y objetivos estratégicos a los cuales contribuye (Identificación de la necesidad), lugar de emplazamiento, la disponibilidad de terreno, la superficie requerida, y los costos estimados.

Las fichas contienen la descripción de distintos tipos de proyectos que abordan los lineamientos estratégicos definidos para la elaboración del PIIMEP de La Reina.

A los proyectos de **Aceras** les corresponde 3 lineamientos estratégicos (LE).

- LE1. Áreas Verdes.
- LE2. Movilidad Activa Áreas Peatonales y Ciclovías.
- LE3. Transporte público e intermodalidad.

A los proyectos de **Paseos y Vialidad** les corresponde lineamientos estratégicos (LE).

- LE1. Áreas Verdes, Espacios Públicos
- LE2. Movilidad Activa Áreas Peatonales y Ciclovías
- LE4 Desarrollo Urbano y Sostenibilidad

A los proyectos de **Infraestructura y Transporte Público** les corresponde 1 lineamiento estratégico (LE).

- LE3. Transporte Público e Intermodalidad.

A los proyectos de **Ciclovías** les corresponde 1 lineamiento estratégicos (LE).

- LE2. Movilidad Activa Áreas Peatonales y Ciclovías.

A los proyectos de **Gestión y Operación** les corresponden 2 lineamientos estratégicos (LE).

- LE2. Movilidad Activa Áreas Peatonales y Ciclovías.
- LE5. Gestión y Operación

A los proyectos de **Plazas y Parques** les corresponde 1 lineamiento estratégico (LE).

- LE1. Áreas Verdes

A los proyectos de **Iluminación** les corresponden 2 lineamientos estratégicos (LE).

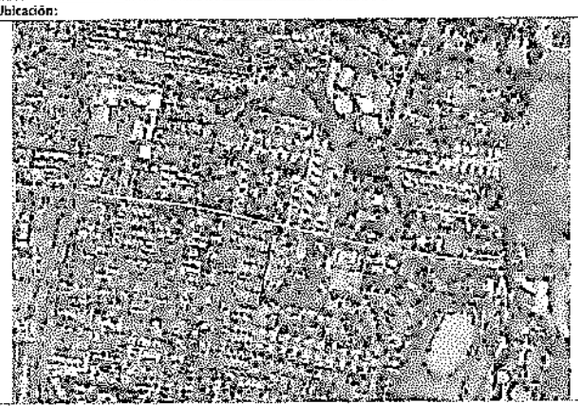
- LE4 Desarrollo Urbano y Sostenibilidad.
- LE5. Gestión y Operación.

Figura 4-1: Ejemplo de ficha simplificada de iniciativa Iluminación

CityPlanning — La Reina

Iniciativa	Iluminación Larraín Oriente				
Código/ID	626				
Categoría	X	Proyecto		Ejecución	Estudio
ɔ		Movilidad	X	Espacio Público	
Tipo	ILUMINACION				
Contribuyente Lineamiento Estratégico	4. Desarrollo urbano y sostenibilidad.				
Localización o Tramo	Av. Larraín				
Disponibilidad del Terreno	X	BNUP		Público (Municipal u otras instituciones)	
		Privado (Afecto a utilidad pública)		Privado (No afecto a utilidad pública)	
Longitud o superficie aprox.	998 metros				
Costo Diseño	$0				
Costo Ejecución	$76,782,986				
Costo Total	$76,782,986				
Plan y Programa	MUNICIPALIDAD				
ɔción	Iluminación Larraín Oriente				

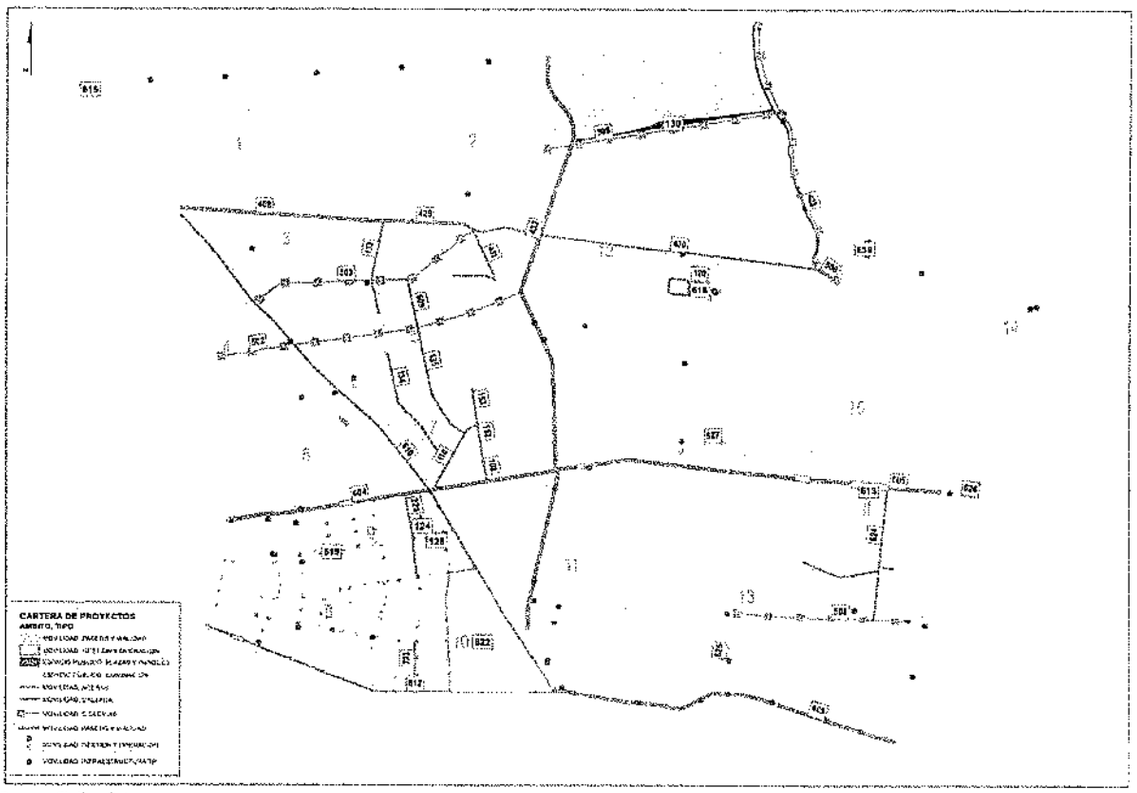
Ubicación:



Fuente: Elaboración propia

Todas estas fichas pueden ser encontradas en el **ANEXOS/ Fichas Proyectos PIIMEP - La Reina.xlsx**

Figura 4-2: Cartera de Proyectos



Fuente: Elaboración propia

4.2 Análisis Multicriterio

Con el fin de apoyar el proceso de toma de decisiones, se desarrolló la evaluación y priorización de las ideas de proyectos por medio de un *análisis multicriterio*, para lo cual se consideraron los siguientes criterios: i) estrategia y factibilidad; ii) población; iii) paisaje; y iv) desarrollo urbano. Para cada criterio se definen aspectos específicos, que abordan distintas dimensiones relativas a cada uno de ellos.

Tabla 4-1: Criterios de análisis y aspectos específicos asociados

Criterio	Aspectos Específicos
Estrategia y Factibilidad	(1) Prioridad local y sinergias (2) Concordancia con Visión Estratégica (3) Inversión y factibilidad
Población	(4) Rutas y seguridad de modos no motorizados (MNM) (5) Integración social (6) Actividades y usos de suelo
Paisaje	(7) Impacto en el uso de espacio público (8) Impacto paisajístico
Desarrollo Urbano	(9) Regeneración y desarrollo urbano (10) Normativa

Fuente: Basado en Guía para la elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público. (CNDU, 2019)

En el análisis multidimensional se utilizó una plantilla base de evaluación con el método de ponderación lineal, mecanismo definido en el documento guía para la elaboración de PIIMEP desarrollado por el CNDU el año 2019. Este método se basa en los cuatro criterios y 10 aspectos específicos de análisis definidos anteriormente, incluyendo una serie de marcadores que permiten establecer una estimación previa de los impactos esperados de las iniciativas en cada uno de los aspectos evaluados.

Tabla 4-2: Plantilla de análisis multicriterio con ponderación lineal

		CRITERIO	SUBCRITERIO	MARCADOR
ESTRATEGIA Y FACTIBILIDAD	1	Prioridad Local y Sinergias	El proyecto tiene alta prioridad municipal	**Nulo:** el proyecto no tiene prioridad municipal, **Medio:** El proyecto pertenece a más de un plan municipal o fue priorizado por el municipio. **Alto:** El proyecto pertenece a más de un plan municipal y fue priorizado por el municipio
			El tipo proyecto tiene alta prioridad ciudadana	**Nulo:** el proyecto no pertenece a más de un ámbito de prioridad ciudadana. **Alto:** el proyecto pertenece a más de un ámbito de prioridad ciudadana
			El proyecto es complementario o sinérgico con otros proyectos del plan	**Nulo:** el proyecto no es complementario o sinérgico con otros proyectos. **Alto:** el proyecto es complementario o

	CRITERIO	SUBCRITERIO	MARCADOR
		(*)	sinérgico con otros proyectos
	2 Concordancia con Visión Objetivo	Acciones estratégicas asociadas	**Nulo:** el proyecto no involucra lineamientos estratégicos. Bajo: el proyecto involucra 1 lineamiento estratégico **Medio:** el proyecto involucra 2 lineamientos estratégicos **Alto:** el proyecto involucra 3 o más lineamientos estratégicos.
	3 Inversión y Factibilidad	El municipio tiene atribuciones para llevarlo adelante de manera autónoma	**Nulo:** el municipio no tiene atribuciones **Alto:** el municipio si tiene atribuciones.
		El proyecto no requiere expropiación para ser ejecutado	**Nulo:** el proyecto requiere expropiación **Alto:** el proyecto no requiere expropiación.
		La inversión necesaria está dentro del rango definido por el municipio	**Nulo:** el costo del proyecto es mayor a $500 millones **Medio:** el costo del proyecto es menor a $500 millones y mayor a $200 millones **Alto:** el costo del proyecto es menor a $200 millones.
POBLACION	4 Rutas y Seguridad de Modos No Motorizados (MNM)	Mejora condiciones de desplazamiento general para peatones y/o ciclistas (conectividad y/o seguridad)	**Nulo:** El proyecto no ofrece mejoras en las condiciones de desplazamiento general para peatones y/o ciclistas **Alto:** El proyecto ofrece mejoras en las condiciones de desplazamiento general para peatones y/o ciclistas.
		Mejora calidad de áreas peatonales en zonas deficitarias o de alta afluencia	**Nulo:** El proyecto no tiene asociadas zonas con déficit o de alto flujo peatonal **Alto:** El área de influencia (150m) del proyecto del tipo que interviene aceras contiene zonas con déficit o de alto flujo peatonal.
		Genera rutas para flujos peatonales en rutas a centros de cuidado, salud y/o educación	**Nulo:** El proyecto no tiene asociados centros de cuidado, salud y/o educación **Alto:** El área de influencia (150m) del proyecto del tipo que interviene aceras contiene centros de cuidado, salud y/o educación.
	5 Integración Social	Mejora vinculación de áreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios urbanos o de oferta laboral	**Nulo:** El proyecto no tiene asociados zonas de mayor vulnerabilidad o no da acceso a servicios urbanos **Alto:** El área de influencia (150m) de proyectos que mejoran la accesibilidad a servicios urbanos contiene zonas de mayor vulnerabilidad de la comuna.
		Mejora entornos urbanos en áreas que concentran población vulnerable.	**Nulo:** El proyecto no tiene asociados zonas de mayor vulnerabilidad o no da acceso a servicios urbanos **Alto:** El área de influencia (150m) de proyectos que mejoran el entorno urbano contiene zonas de mayor vulnerabilidad de la comuna.

		CRITERIO	SUBCRITERIO	MARCADOR
			Considera facilidades para Transporte Público y/o MNM	**Nulo:** El proyecto no considera facilidades para Transporte Público y/o MNM **Alto:** El proyecto considera facilidades para Transporte Público y/o MNM.
	6	Actividades y Usos de suelo	Compatibilidad con Uso de Suelo Existente	**Nulo:** el proyecto no es compatible con Uso de Suelo Existente **Alto:** el proyecto es compatible con Uso de Suelo Existente.
	7	Impacto uso de Espacio Público	Contempla el mejoramiento de seguridad de espacios públicos.	**Nulo:** el proyecto no contempla el mejoramiento de seguridad de espacios públicos **Alto:** el proyecto contempla el mejoramiento de seguridad de espacios públicos.
			Mejora espacio público peatonal en zonas comerciales de alto flujo	**Nulo:** El proyecto no tiene asociados zonas de alto flujo **Alto:** El área de influencia (150m) de proyectos que mejoran el espacio público contiene zonas de alto flujo.
PAISAJE			Mejora zonas de ferias en espacio público	**Nulo:** El proyecto no tiene asociados zonas de ferias **Alto:** El área de influencia (150m) de proyectos que mejoran el espacio público contiene zonas de ferias.
	8	Impacto Paisajístico	Aumenta disponibilidad de Áreas Verdes en zonas deficitarias.	**Nulo:** El proyecto no aumenta disponibilidad de Áreas Verdes en zonas deficitarias **Alto:** El proyecto aumenta disponibilidad de Áreas Verdes en zonas deficitarias.
			Pone en valor o mejora estándar de Áreas Verdes Urbanas existentes	**Nulo:** El proyecto no pone en valor o mejora estándar de Áreas Verdes Urbanas existentes **Alto:** El proyecto pone en valor o mejora estándar de Áreas Verdes Urbanas existentes.
			Tiene potencial para generar rutas de valor escénico paisajístico	**Nulo:** El proyecto no tiene potencial para generar rutas de valor escénico paisajístico. **Alto:** El proyecto tiene potencial para generar rutas de valor escénico paisajístico.
	9	Regeneración y Desarrollo Urbano	Privilegia mejorar barrios deficitarios	**Nulo:** El proyecto no privilegia mejorar barrios deficitarios **Alto:** El proyecto privilegia mejorar barrios deficitarios.
DESARROLLO URBANO			Mejora entornos en áreas de obsolescencia funcional o vacíos interiores	**Nulo:** El proyecto no mejora entornos en áreas de obsolescencia funcional o vacíos interiores. **Alto:** El proyecto mejora entornos en áreas de obsolescencia funcional o vacíos interiores.
			Interviene áreas con potencial normativo de regeneración	**Nulo:** El proyecto no interviene áreas con potencial normativo de regeneración **Alto:** El proyecto interviene áreas con potencial normativo de regeneración.
	10	Normativa	Compatible con faja publica PRC	**Nulo:** El proyecto no es compatible con faja pública PRC **Alto:** El proyecto es compatible con faja pública PRC.

Fuente: Elaboración Propia Basado en Guía para la elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (CNDU, 2019)

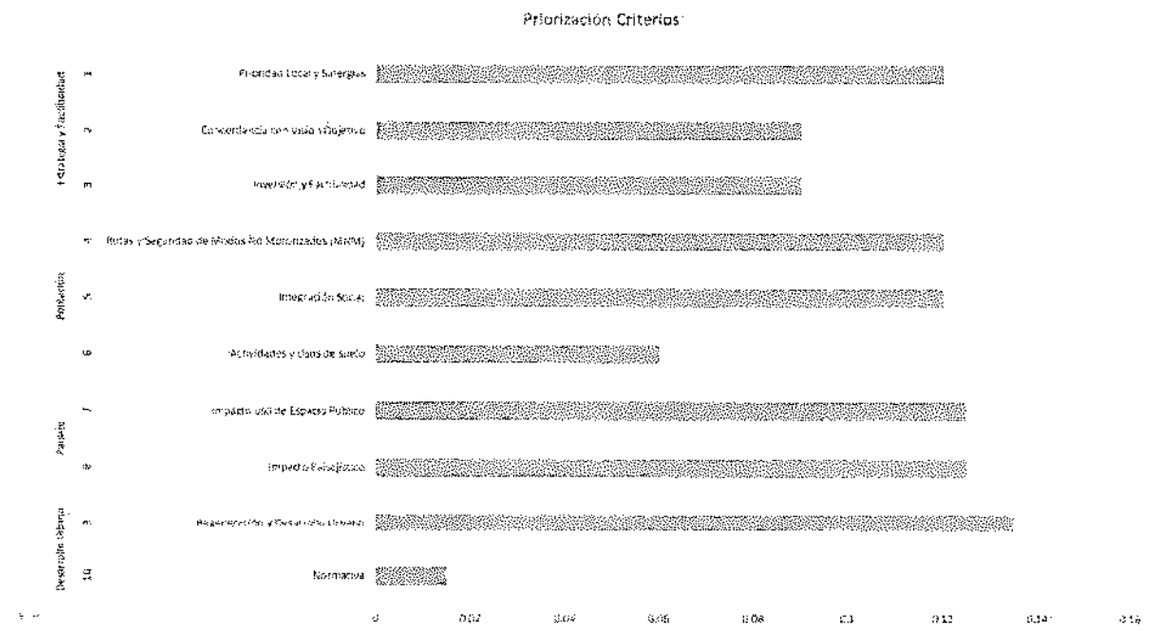
Esta evaluación multicriterio de cada iniciativa, junto con las fichas simplificadas permitirá tener una visión holística de la cartera preliminar de proyectos y sus beneficios en forma.

4.2.1 Estimación de Pesos de Criterios

Otro elemento relevante para la evaluación multicriterio corresponde a los pesos que tendrá cada uno de los criterios evaluados, con el fin de agregar la evaluación de los proyectos en un único indicador de prioridad.

Para ello se llevó a cabo el **Taller 3 de trabajo con el Comité Evaluador de Iniciativas,** respecto a los criterios y proyectos prioritarios. En dicho taller se desarrolló una dinámica que permitió establecer el nivel de prioridad para cada criterio y a partir de dicha prioridad, asignarle un valor de ponderación a los subcriterios asociados.

Figura 4-3: Priorización Criterios



Fuente: Elaboración Propia

4.2.2 Resultados de la evaluación multicriterio

Una vez evaluado todos los criterios para cada uno de los proyectos de la cartera, les fueron aplicados los pesos estimados reportados en el punto anterior 2.2.1. A partir de allí fue posible estimar un indicador que da cuenta de la prioridad del proyecto dentro de la cartera analizada, es decir, entre más alto el indicador de prioridad mayor es la prioridad del proyecto.

La siguiente tabla reporta en orden descendente el Indicador de Prioridad estimado para cada proyecto, agrupando previamente en proyectos de Espacio Público y Movilidad.

Tabla 4-3: Indicador Prioridad – Evaluación Multicriterio

AMBITO	TIPO	PROYECTO	SUBTIPO	Costo ($)	Prioridad
ESPACIO PUBLICO	PLAZAS Y PARQUES	Remodelación Plaza La Reina	ESTUDIO	45,965,920	0.55
ESPACIO PUBLICO	ILUMINACION	Iluminación Laura Rodríguez	PROYECTO	50,000,000	0.53
ESPACIO PUBLICO	ILUMINACION	Iluminación Larraín Oriente	PROYECTO	50,000,000	0.53
ESPACIO PUBLICO	ILUMINACION	Iluminación Valenzuela Llanos	PROYECTO	50,000,000	0.53
ESPACIO PUBLICO	PLAZAS Y PARQUES	Remodelación Plazas Eduardo Alert	EJECUCIÓN	101,306,668	0.50
ESPACIO PUBLICO	PLAZAS Y PARQUES	Remodelación Área Verde Valenzuela Puelma	ESTUDIO	226,014,506	0.41
ESPACIO PUBLICO	PLAZAS Y PARQUES	Remodelación Plaza Ossandón Oriente	EJECUCIÓN	737,261,978	0.40
ESPACIO PUBLICO	PLAZAS Y PARQUES	Mejoramiento Riego Tecnificado	PROYECTO	45,238,172	0.36
MOVILIDAD	PASEOS Y VIALIDAD	Reconfiguración Integral Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco	ESTUDIO	564,480,000	0.68
MOVILIDAD	PASEOS Y VIALIDAD	Boulevard Príncipe de Gales I	ESTUDIO	140,000,000	0.67
MOVILIDAD	GESTION Y OPERACION	Medidas de Seguridad Vial Colegios Municipales	PROYECTO	633,981,378	0.67
MOVILIDAD	INFRAESTRUCTURA TP	Accesibilidad Paradas	PROYECTO	78,520,000	0.64
MOVILIDAD	PASEOS Y VIALIDAD	Remodelación Acera Vicente Pérez Rosales	ESTUDIO	82,248,980	0.60
MOVILIDAD	GESTION Y OPERACION	Bordes Accesibilidad cruces UV 8-9-10	PROYECTO	13,968,454	0.59
MOVILIDAD	PASEOS Y VIALIDAD	Reconfiguración Integral Avenida Larraín	ESTUDIO	217,728,000	0.58
MOVILIDAD	ACERAS	Aceras Av. Tobalaba Poniente	PROYECTO	478,124,105	0.58
MOVILIDAD	ACERAS	Aceras Julio Montebruno	PROYECTO	148,783,012	0.58
MOVILIDAD	ACERAS	Paseo Peatonal Palma de Mallorca I	EJECUCIÓN	74,999,000	0.58
MOVILIDAD	ACERAS	Paseo Peatonal Palma de Mallorca II	EJECUCIÓN	82,613,426	0.58
MOVILIDAD	ACERAS	Paseo Peatonal Palma de Mallorca III	EJECUCIÓN	48,131,300	0.58
MOVILIDAD	ACERAS	Paseo Peatonal Clorinda Henríquez	ESTUDIO	74,362,596	0.58
MOVILIDAD	ACERAS	Paseo Peatonal Palma de Mallorca IV	PROYECTO	214,856,231	0.57
MOVILIDAD	GESTION Y OPERACION	Accesibilidad Cruces y Veredas UV 10	PROYECTO	32,848,891	0.57
MOVILIDAD	ACERAS	Boulevard Príncipe de Gales III	ESTUDIO	123,480,000	0.57
MOVILIDAD	ACERAS	Aceras Av. José Arrieta I	EJECUCIÓN	345,171,682	0.56
MOVILIDAD	GESTION Y OPERACION	Medidas de Seguridad Vial Cruces Vías Troncales	PROYECTO	-	0.54
MOVILIDAD	ACERAS	Aceras Monseñor Edwards I (I y II)	PROYECTO	448,560,000	0.53
MOVILIDAD	PASEOS Y VIALIDAD	Remodelación Acera Norte Avenida José Arrieta II	ESTUDIO	210,000,000	0.53
MOVILIDAD	GESTION Y OPERACION	Accesibilidad Cruces UV 9	PROYECTO	13,200,956	0.52

AMBITO	TIPO	PROYECTO	SUBTIPO	Costo ($)	Prioridad
MOVILIDAD	ACERAS	Aceras Santa Rita I	PROYECTO	672,336,000	0.48
MOVILIDAD	ACERAS	Aceras Ictinos, Francisco de Villagra - Arrieta	PROYECTO	148,371,259	0.47
MOVILIDAD	GESTION Y OPERACION	Accesibilidad Cruces UV 8	PROYECTO	7,981,973	0.46
MOVILIDAD	ACERAS	Aceras Santa Rita II	PROYECTO	272,160,000	0.44
MOVILIDAD	PASEOS Y VIALIDAD	Cruce Ema Valderrama con Las Carretas	EJECUCIÓN	204,036,764	0.44
MOVILIDAD	PASEOS Y VIALIDAD	Boulevard Príncipe de Gales II	ESTUDIO	220,500,000	0.44
MOVILIDAD	CICLOVIAS	Plan Pedalea La Reina	ESTUDIO	60,000,000	0.43
MOVILIDAD	ACERAS	Aceras Monseñor Edwards II	PROYECTO	597,240,000	0.41
MOVILIDAD	CALZADA	Ensanche de Av. Padre Hurtado	ESTUDIO	75,000,000	0.40
MOVILIDAD	CALZADA	Calzadas troncales dañadas	PROYECTO	-	0.29
MOVILIDAD	CALZADA	Calzadas colectoras dañadas	PROYECTO	-	0.29
MOVILIDAD	GESTION Y OPERACION	Semáforos Grupo 1	PROYECTO	300,000,000	0.28
MOVILIDAD	CICLOVIAS	Ciclovía Talinay	PROYECTO	375,984,084	0.41
MOVILIDAD	CICLOVIAS	Ciclovía La Cañada - Aguas Claras	PROYECTO	459,251,755	0.37
MOVILIDAD	CICLOVIAS	Ciclovía Valenzuela Puelma	PROYECTO	446,717,211	0.37
MOVILIDAD	CICLOVIAS	Ciclovía Av. Padre Hurtado	PROYECTO	556,742,650	0.34
MOVILIDAD	CICLOVIAS	Ciclovía Av. Echeñique	PROYECTO	594,346,281	0.33

Fuente: Elaboración Propia

Con esta evaluación se construyó una primera propuesta de cartera priorizada considerando que:

- El proyecto tuviera asociado un indicador de prioridad superior a 0.5 (identificados en la tabla con color verde los proyectos de Espacio Público y color azul los de Movilidad)
- Considerando el presupuesto de los proyectos, se debía cumplir la proporción requerida por ley de 70% para proyectos asociados a movilidad y 30% para proyectos en el espacio público.
- Se consideran las prioridades municipales y ciudadanas al momento de ajustar la cartera para lograr la proporción requerida.

4.3 Definición de Cartera Priorizada

Con los resultados obtenidos en las tareas anteriores se configuró una propuesta de cartera definitiva, en la cual se incluyen todos los proyectos, obras, medidas y estudios que resultaron con mayor prioridad de acuerdo con criterios de equidad territorial y beneficios a la población recogidos en la consulta pública realizada durante 30 días para levantar las prioridades locales de comuna respecto a la movilidad y espacio público.

Dichos resultados fueron incorporados también en la evaluación multicriterio, a partir de dicha evaluación se configura la cartera que será priorizada en el presente acápite.

La priorización será configurada considerando nuevamente los resultados de la **Consulta Ciudadana (PAC 2)**, y el **Taller 3 de trabajo con el Comité Evaluador de Iniciativas,** respecto a los proyectos prioritarios.

Este proceso derivó en la inclusión de proyectos nuevos y eliminación de otros proyectos priorizados. Con este nuevo grupo de proyectos se configuró la cartera priorizada municipal. Posteriormente, se ajustó el tipo de proyectos incluidos de manera de cumplir con la definición de porcentajes establecida por la ley 20.958[1]. **En este contexto el listado priorizado considera un total de 24 proyectos con una inversión total de 167.3**04 (UF). De ellos 15 corresponde a proyectos de movilidad y 7 a proyectos de espacio público. Todos los proyectos priorizados se localizan en la faja pública definida por el plan regulador comunal vigente y para su ejecución el municipio cuenta con atribuciones definidas en la ley 18.695[2].

Tabla 4-4: Proyectos de movilidad priorizados

ID	Tipo	Alcance	Proyecto	Costo (UF)
A_1	ACERAS	Ejecución	Aceras Palma de Mallorca I	3.292
A_1	ACERAS	Ejecución	Aceras Palma de Mallorca II	5.335
A_1	ACERAS	Ejecución	Aceras Palma de Mallorca III	3.292
A_2	ACERAS	Proyecto	Aceras Clorinda Henríquez	14.463
A_3	ACERAS	Proyecto	Aceras Julio Montebruno	6.802
A_4	ACERAS	Proyecto	Aceras Ictinos	4.374
A_5	ACERAS	Proyecto	Aceras Av. Tobalaba Poniente	13.931
P_1	PASEOS Y VIALIDAD	Estudio	Boulevard Príncipe de Gales I	2.738
P_2	PASEOS Y VIALIDAD	Estudio	Reconfiguración Integral Vicente Pérez Rosales	7.237
P_3	PASEOS Y VIALIDAD	Estudio	Reconfiguración Integral Av. Larraín	4.108
P_4	PASEOS Y VIALIDAD	Estudio	Reconfiguración Integral Av. Alcalde Fdo. Castillo V.	11.272
TP_1	INFRAESTRUCTURA TP	Proyecto	Accesibilidad Paradas (55)	1.782
CV_1	CICLOVIAS	Proyecto	Ciclovía Talinay	11.213
CV_2	CICLOVIAS	Estudio	Plan Movilidad Activa	2.129
GO_1	GESTIÓN. Y OP.	Proyecto	Medidas de Seguridad Vial Colegios Municipales	14.048
GO_2	GESTIÓN. Y OP.	Proyecto	Semáforos Grupo 1 (3)	6.902
GO_3	GESTIÓN. Y OP.	Proyecto	Accesibilidad Cruces Veredas UV 10	3.790
	Total			**116.707**

Fuente: Elaboración propia

[1] *La ley define un mínimo de 70% de los aportes debe estar destinado a proyectos de movilidad.*

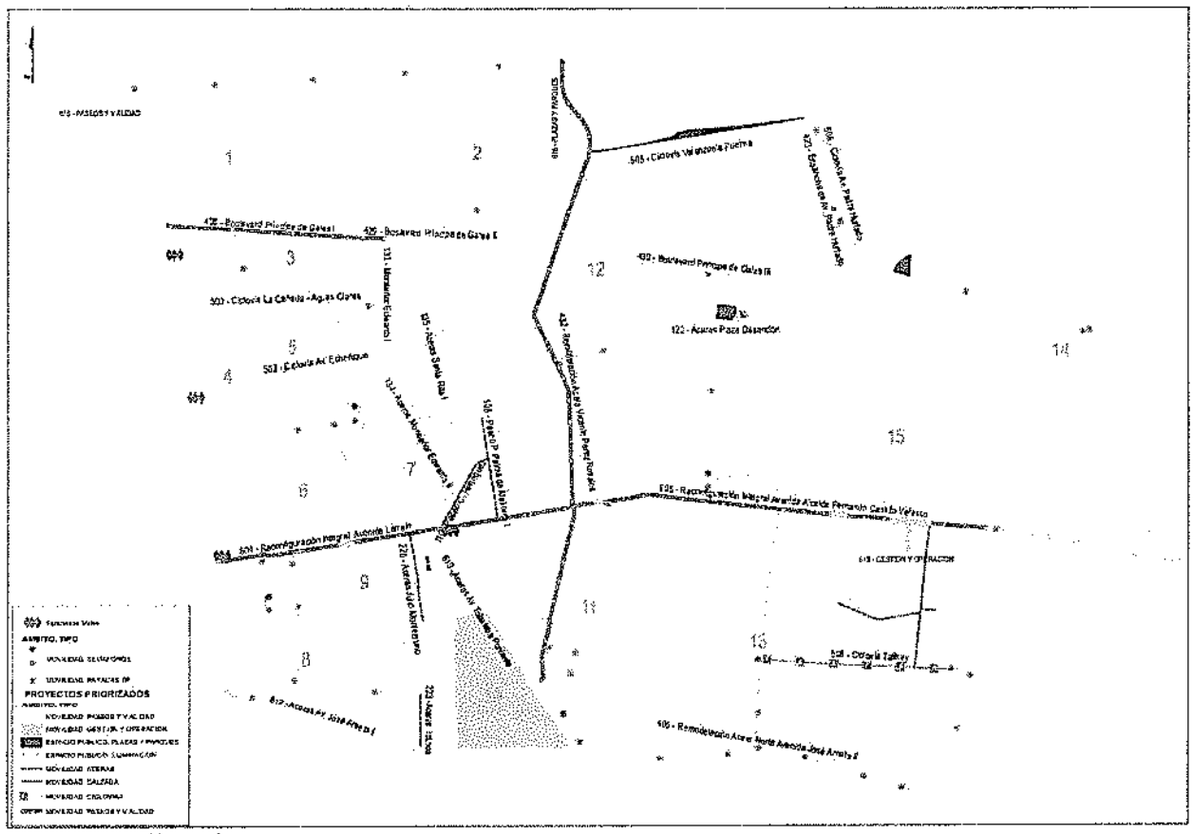
[2] *Ley orgánica constitucional de municipalidades.*

Tabla 4-5: Proyectos de espacio público priorizados

ID	Tipo	Alcance	Proyecto	Costo (UF)
PP_1	PLAZAS Y PARQUES	Proyecto	Remodelación Plaza Ossandón Oriente	19.621
PP_2	PLAZAS Y PARQUES	Ejecución	Remodelación Plazas Eduardo Alert	2.702
PP_3	PLAZAS Y PARQUES	Estudio	Remodelación Área Verde Valenzuela Puelma	3.283
PP_4	PLAZAS Y PARQUES	Proyecto	Remodelación Plaza La Reina	16.849
IL_1	ILUMINACION	Proyecto	Iluminación Laura Rodríguez	3.538
IL_2	ILUMINACION	Proyecto	Iluminación Valenzuela Llanos	1.745
IL_3	ILUMINACION	Proyecto	Iluminación Larraín Oriente	2.859
	Total			**50.597**

Fuente: Elaboración propia

Figura 4-4: Propuesta Cartera PIIMEP La Reina



Fuente: Elaboración Propia

4.3.1 Grupos de priorización

En este punto se presenta la propuesta de listado priorizado de las iniciativas, donde se indica los horizontes temporales para la ejecución secuencial del Plan. Sobre las iniciativas contenidas en la cartera definitiva de proyectos se define la priorización de ellas en cuanto a su desarrollo o ejecución, considerando que el Plan ha sido formulado con un horizonte temporal a 10 años. La priorización de iniciativas se realizó en tres grupos.

- Grupo 1 Prioritario: iniciativas a ejecutar a corto plazo.
- Grupo 2 Intermedio: iniciativas a ejecutar a mediano plazo.
- Grupo 3 Largo Plazo: iniciativas a ejecutar a largo plazo.

Para definir a que grupo se asigna cada iniciativa se consideró los siguientes criterios:

Para definir a que grupo se asigna cada iniciativa se consideró los siguientes criterios:

(PAC) Participación Ciudadana

Este criterio corresponde a proyectos que fueron priorizados de acuerdo con las prioridades levantadas en el proceso de participación ciudadana.

(AMC) Análisis Multicriterio

Corresponden a proyectos priorizados porque lograron alto desempeño en la evaluación multicriterio y porque tienen un impacto directo en brechas comunales detectadas como el caso de paseos, áreas peatonales, seguridad y accesibilidad universal.

(CT) Requerimiento de la contraparte técnica

Este criterio corresponde a proyectos que fueron priorizados por petición explícita de la contraparte técnica. En él se incluyen algunos proyectos planteados por la contraparte, como el caso de semáforos e iluminación. Así como proyectos propuestos dentro del proceso de la consultoría que la contraparte solicitó incluir en el grupo prioritario.

(BC) Balance de Cartera

En cada grupo de prioridad debe considerar una cartera balanceada en términos de magnitud de montos y tipos de proyectos de manera de permitir flexibilidad táctica en la ejecución del plan. Así como considerar aquellas Iniciativas que dependen de otros proyectos en ejecución o que son complementarios a otros proyectos en postulación.

Es importante mencionar que la información que contienen las fichas de proyectos que se presentan a continuación, corresponden a presupuestos y cronogramas estimativos que se precisarán al momento de desarrollo de los anteproyectos y proyectos definitivos.

Los tiempos considerados para cada proyecto, no contemplan los tiempos propios de los procesos administrativos correspondientes a la Ley de Compras (preparación de bases, revisión Comité de Bases, Publicación en Portal, Adjudicación, Decretos y firmas de contrato).

Tabla 4-6: Proyectos priorizados en grupos 1, 2 y 3 (UF)

ID	Tipo	Criterio Priorización	Proyecto	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	EMC (*)	PAC (*)
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca I			3.292	0.58	3
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca II			5.335	0.58	3
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca III			3.292	0.58	3
A_2	ACERAS	PAC-AMC	Aceras Clorinda Henríquez		14.463		0.58	2
A_3	ACERAS	PAC-AMC	Aceras Julio Monfebruno		6.802		0.58	2
A_4	ACERAS	PAC	Aceras Ictinos		4.374		0.47	2
A_5	ACERAS	PAC	Ruta accesible a CESFAM Juan Pablo II	13.931			0.58	1
P_1	PASEOS Y V.	PAC	Boulevard Príncipe de Gales I		2.738		0.67	2
P_2	PASEOS Y V.	PAC	Reconfig. Integral Vicente Pérez Rosales		7.237		0.60	2
P_3	PASEOS Y V.	PAC	Reconfig. Integral Av. Larraín	4.108			0.58	1
P_4	PASEOS Y V.	BC	Reconfig. Integral Av. Alc. Fdo. C. Velasco		0	11.272	0.68	2
TP_1	INFRA. TP	PAC-AMC	Accesibilidad Paradas (50)	1.782			0.64	1
CV_1	CICLOVIAS	PAC	Ciclovía Talinay			11.213	NA	3
CV_2	CICLOVIAS	BC-CT	Plan Movilidad Activa	2.129	0		NA	2
GO_1	GESTION Y OP.	PAC-AMC	Medidas de Seg. Vial Colegios Municipales	14.048			0.67	1
GO_2	GESTION Y OP.	PAC-CT	Semáforos Grupo 1 (3)	6.902			0.28	1
GO_3	GESTION Y OP.	PAC	Accesibilidad Cruces Veredas UV 10	3.790			0.57	1
PP_1	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Plaza Ossandón Oriente			19.621	0.40	3
PP_2	P. Y PARQUES	PAC	Remodelación Plazas Eduardo Alert			2.702	0.50	3
PP_3	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Á. Verde Valenzuela Puelma			3.283	0.41	3
PP_4	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Plaza La Reina		16.849		0.55	2
IL_1	ILUMINACION	PAC	Iluminación Laura Rodríguez	3.538			0.53	1
IL_2	ILUMINACION	PAC	Iluminación Valenzuela Llanos	1.745			0.53	1
IL_3	ILUMINACION	PAC	Iluminación Larraín Oriente	2.859			0.53	1
	Total			**54.832**	**52.463**	**60.009**		

(*) EMC Puntaje consolidado de evaluación multicriterio

Fuente: Elaboración propia

El resultado de este proceso será presentado en el **Taller 4 de trabajo**, en donde esta cartera definitiva priorizada debe ser revisada y validada por **la contraparte técnica (Comité Evaluador de Iniciativas).**

4.4 Descripción de Proyectos, Obras, Medidas y Estudios Priorizados

En este punto presentamos una descripción de los proyectos, obras y estudios que considerará el PIIMEP. Esta descripción profundiza la información contenida en las fichas simplificadas, elaboradas previamente, de manera de generar una base de información más detallada para los proyectos priorizados del plan.

De esta manera, en cada proyecto la ficha presenta ocho cuadros con la siguiente información: (1) Presentación del proyecto: antecedentes generales como superficie, inversión y plazos de ejecución, (2) Ubicación: muestra el plano de emplazamiento y el área de intervención (3) Etapa de Diseño: costo de diseño, tiempo estimado de diseño, año de inicio estimado. (4) Etapa de Ejecución: costo de construcción, tiempo estimado de diseño, año de inicio estimado y costo de mantención estimado, (5) Obras involucradas, como aceras, paseos peatonales, etc. (6) Proyectos asociados, (7) Área de intervención, (8) Unidades operativas, (9) Objetivos y (10) Beneficios.

4.4.1 Proyectos, Obras y Estudios de Movilidad

4.4.1.1 Aceras

Disponibilidad de Terreno: Todos los proyectos de acera se encuentran en un bien nacional de uso público, cuyas vías y fajas se encuentran definidas en el Plan Regulador Comunal.

Instituciones involucradas: Municipalidad de La Reina.

Normativa Aplicable: Además los proyectos deberán cumplir con la normativa vigente tal como la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

Equipo Profesional: Los proyectos deberán ser integrales, es decir ser realizados y evaluados por equipos multidisciplinarios, por lo que se recomienda contar con profesionales como: Arquitectos especialista en Diseño Urbano y Accesibilidad, Especialista en riego, Especialista en iluminación.

4.4.1.1.1 (A1) Aceras Palma de Mallorca I, II y III

A1 ACERAS

Aceras Palma de Mallorca

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el mejoramiento de las aceras de calle Palma de Mallorca, entre las calles Fernando Castillo Velasco y Simón Gonzales

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	6.825 m2	
Tramo 1	1.885 m2	
Tramo 2	3.055 m2	
Tramo 3	1.885 m2	
Inversión Estimada	$479.207.157	UF12.753
Tramo 1	$132.352.453	UF3.522
Tramo 2	$214.502.251	UF5.708
Tramo 3	$132.352.156	UF3.522

Plazos de Ejecución: 2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal N°7



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa 1	Etapa 2	Etapa3
Costo estimado	NA	NA	NA
Tiempo estimado.	NA		
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo		

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
$123.693.881	$200.469.394	$123.693.881

4 meses cada etapa, total 1 año

Año inicio estimado: Por definir

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	6.825 m2
Rampas y Escaleras	0

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Paseo Peatonal Clorinda Henríquez
Reconfiguración Integral Av. Larraín

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: lugares puntuales de ser necesario

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaría de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1 Áreas Verdes y Espacios Públicos, y 3 Transporte público e intermodalidad
Específicos: Incentivar recorridos peatonales, incorporar vegetación, regularizar estacionamientos y mejorar la accesibilidad a actividades y servicios.

Mejorar la calidad espacial y material del espacio público y valorizar la especificidad local.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.

Optimización de los usos existentes.

4.4.1.1.2 (A2) Aceras Clorinda Henríquez

A2 **ACERAS** **Aceras Clorinda Henríquez**

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

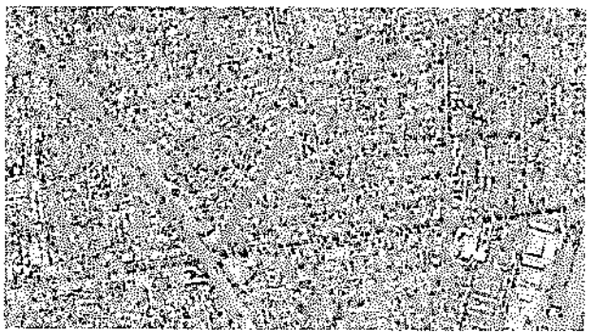
El proyecto consiste en el mejoramiento de las aceras de calle Clorinda Henríquez, entre las calles Fernando Castillo Velasco y Palmas de Mallorca

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	7.740 m2
Inversión Estimada:	$543.452.512 UF 14.493
Plazos de Ejecución:	1 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal N°7



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$35.552.968	UF 946
Tiempo estimado	6 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$543.452.512	UF 14.463
Tiempo estimado	6 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	7.740 m2
Rampas y Escaleras	0

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Paseo Peatonal Palma de Mallorca
Reconfiguración integral Av. Alcalde Fernando Castillo Velasco

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: Sí

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1 Áreas Verdes y Espacios Públicos, y 3 Transporte público e intermodalidad
Específicos: Consolidar el recorrido peatonal a lo largo de Clorinda Henríquez, regularizar estacionamientos y mejorar la accesibilidad a actividades y servicios. Mejorar la calidad espacial y material del espacio público y valorizar la especificidad local.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.
Optimización de los usos existentes.

4.4.1.1.3 (A3) Aceras Julio Montebruno

A3 **ACERAS** **Aceras Julio Montebruno**

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el mejoramiento de las aceras de calle Julio Montebruno, entre Larraín y Nuncio Langhi

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	3.640 m2
Inversión Estimada:	$255.577.150 UF 6.802
Plazos de Ejecución:	1 año

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal N°9



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$16.720.000	UF 445
Tiempo estimado	6 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$238.857.150	UF 6.357
Tiempo estimado	6 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	3.640 m2
Rampas y Escaleras	0

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Mejoramiento Integral Larraín
Plaza Eduardo Alert

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
Dirección de servicios Medioambientales y de Operaciones (DIMAO)
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1 Áreas Verdes y Espacios Públicos, y 3 Transporte público e intermodalidad
Específicos: Mejorar el recorrido peatonal en Julio Montebruno, y mejorar la accesibilidad a actividades y servicios. Mejorar la calidad espacial y material del espacio público.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.

4.4.1.1.4 (A4) Aceras Ictinos

A4

ACERAS

Aceras calle Ictinos

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

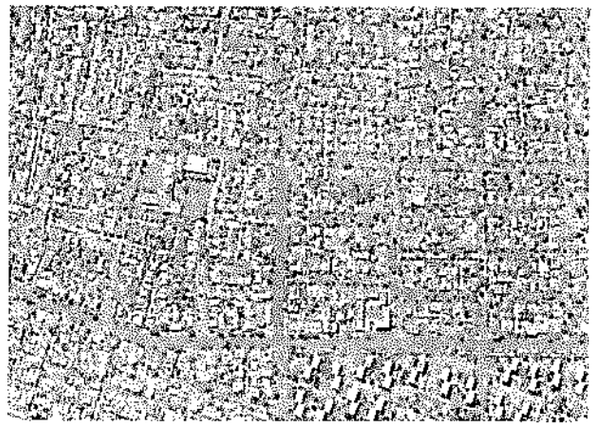
El proyecto consiste en el mejoramiento de las aceras de calle Ictinos, entre las calles Francisco de Villagra y Arrieta

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	2.336 m2
Inversión Estimada:	$164.363.436 UF 4.374
Plazos de Ejecución:	2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal N°8



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$10.752.748	UF 286
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$153.610.688	UF 4.088
Tiempo estimado	1 año	
Año inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	2.336 m2
Rampas y Escaleras	0

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Aceras Julio Montebruno
Reconfiguración Integral Av. Larraín
Accesibilidad Cruces y Veredas

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: En lugares puntuales

Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1 Áreas Verdes y Espacios Públicos, y 3 Transporte público e intermodalidad
Específicos: Consolidar el recorrido peatonal en calle Ictinos, regularizar estacionamientos y mejorar la accesibilidad.
Mejorar la calidad espacial y material del espacio público.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.
Optimización de los usos existentes.

4.4.1.1.5 (A5) Ruta accesible a CESFAM Juan Pablo II

A5

ACERAS

Ruta accesible a CESFAM Juan Pablo II

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el mejoramiento de las aceras de calles Parinacota, Mamiña y Tamarugo

Antecedentes Generales:

Superficie Total: 7.440m2

Inversión Estimada: $523.486.286 UF 13.931

Plazos de Ejecución: 2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal N°12



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$34.246.766	UF 911
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /**Intermedio**/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$489.239.520	UF 13.020
Tiempo estimado	1 año	
Año inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	7.440m2
Edificaciones	0

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Medidas de Seguridad Vial Complejo Educacional La Reina
Ciclovía Talinay

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1 Áreas Verdes y Espacios Públicos, y 3 Transporte público e intermodalidad
Específicos: Mejorar recorrido peatonal para acceder a Cesfam Juan Pablo II mejorando la accesibilidad a transporte, actividades y servicios. Mejorar la calidad espacial y material del espacio público.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.

4.4.1.2 Paseos y Vialidad

A los proyectos de Paseos y Vialidad les corresponde lineamientos estratégicos (LE).

LE1. Áreas Verdes, Espacios Públicos: Elevar el estándar de áreas verdes y espacios públicos, haciéndolos más sostenibles, inclusivos y seguros para la comunidad, al mismo tiempo que se fortalece su capacidad de adaptación al cambio climático.

LE2. Movilidad Activa Áreas Peatonales y Ciclovías: Fortalecer una estructura urbana que integre un sistema de áreas peatonales y ciclovías, promoviendo activamente el uso de modos de transporte no motorizados y garantizando la seguridad de los usuarios más vulnerables.

LE4 Desarrollo Urbano y Sostenibilidad: Generar condiciones para un desarrollo, sostenible, armónico que permita mantener vitalidad de La Reina atrayendo servicios, comercio y oferta residencial diversa y sostenible.

Disponibilidad de Terreno: Todos los proyectos de la categoría se encuentran en un bien nacional de uso público, cuyas vías y fajas se encuentran definidas en el Plan Regulador Comunal.

Instituciones Involucradas: Municipalidad de La Reina, SERVIU.

Normativa Aplicable: los proyectos deberán cumplir con la normativa específica vigente tal como la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción y las normativas de diseño vial aplicable.

Equipo Profesional: los proyectos deberán ser integrales, es decir ser realizados y evaluados por equipos multidisciplinarios, por lo es recomendado contar con profesionales como: Ingeniero Vial, Especialistas en redes húmedas y secas, Arquitectos especialista en Diseño Urbano y Accesibilidad, Paisajistas, Constructores, Especialista en riego, Especialista u Ingeniero en Iluminación.

4.4.1.2.1 (P1) Boulevard Príncipe de Gales

P1 PASEOS Y VIALIDAD Boulevard Príncipe de Gales

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

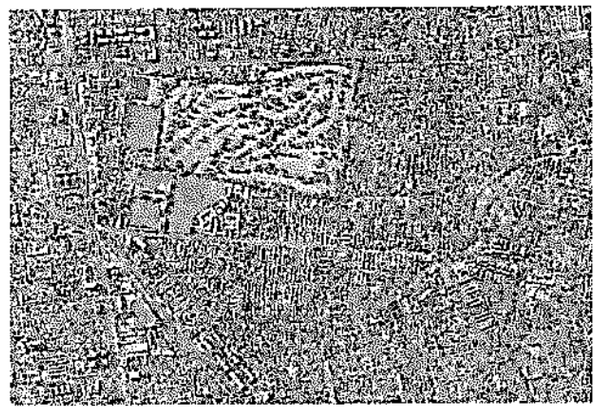
El proyecto consiste en el estudio de diseño de reconfiguración integral de la Av. Príncipe de Gales.

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	22.000m2
Inversión Estimada:	$6.494.173.546 UF 172.828
Plazos de Ejecución:	2 años.

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal 3 y 1



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$102.899.512	UF 2.738
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$6.391.274.034	UF 170.089
Tiempo estimado	1 año	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	12.210 m2
Calzadas	9.790 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Mejoramiento Avenidas
Ciclovía Avenida Tobalaba

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: Sí

Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1. Áreas Verdes, Espacios Públicos, y 4 Desarrollo Urbano y Sostenibilidad
Consolidar el recorrido peatonal y ciclovía a lo largo de Príncipe de Gales, regularizar estacionamientos y mejorar la accesibilidad a actividades y servicios. Mejorar la calidad espacial y material del espacio público y valorizar la especificidad local.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.

Optimización de los usos existentes.

4.4.1.2.2 (P2) Remodelación Integral Vicente Pérez Rosales – Pepe Vila

P2 PASEOS Y VIALIDAD

Reconfiguración Integral Vicente Pérez Rosales – Pepe Vila

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

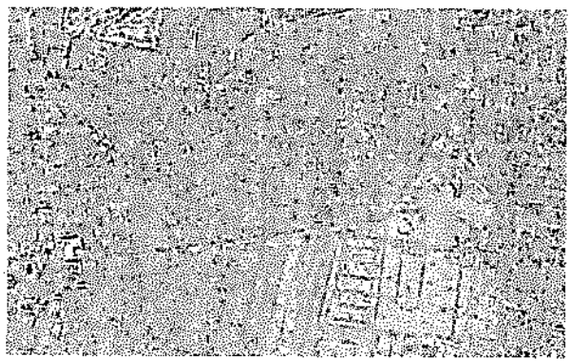
El proyecto consiste en el estudio de diseño de reconfiguración integral de la Av. Vicente Pérez Rosales – Pepe Vila

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	58.140 m2
Inversión Estimada:	$17.162.329.543 UF 456.736
Plazos de Ejecución:	2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidades Vecinales N°2, N°5, N°7, N°11, y N°12



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$271.935.347	UF 7.237
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$16.890.394.196	UF 449.500
Tiempo estimado	1 año	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	23.554 m2
Calzada	26.306 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Ciclovías Valenzuela Puelma y Echeñique
Reconfiguración Integral Av. Alcalde Fernando Castillo Velasco
Remodelación área verde Valenzuela Puelma

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: de ser necesarios.

Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1. Áreas Verdes, Espacios Públicos, y 4 Desarrollo Urbano y Sostenibilidad
Específicos: Consolidar el recorrido peatonal a lo largo de Vicente Pérez Rosales, mejorar la accesibilidad a actividades y servicios. Incorporación de árboles. Mejorar la calidad espacial y material del espacio público

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.

Optimización de los usos existentes.

4.4.1.2.3 (P3) Reconfiguración Integral Avenida Larraín

P3 PASEOS Y VIALIDAD

Reconfiguración Integral Avenida Larraín

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el estudio de diseño de reconfiguración integral de la Av. Larraín entre Av. Ossa y Tobalaba

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	33.000m2
Inversión Estimada:	$9.741.260.319 UF 259.242
Plazos de Ejecución:	2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Larraín Simón Bolívar, Lynch Sur Tobalaba y una porción de Francisco de Villagra



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$154.349.268	UF 4.108
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$9.586.911.051	UF 255.134
Tiempo estimado	1 año	
Año inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	13.640 m2
Calzadas	19.360 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Mejoramiento aceras Julio Montebruno
Mejoramiento aceras Tobalaba
Movilidad gestión y operación

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
Dirección de servicios Medioambientales y de Operaciones (DIMAO)
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1. Áreas Verdes, Espacios Públicos, y 4 Desarrollo Urbano y Sostenibilidad
Consolidar el recorrido peatonal y ciclovía a lo largo de Av. Larraín, mejorar la accesibilidad a actividades y servicios. Mejorar la calidad espacial y material del espacio público y valorizar la especificidad local.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.

Optimización de los usos existentes.

4.4.1.2.4 (P4) Reconfiguración Integral Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco

P4

PASEOS Y VIALIDAD

Reconfiguración Integral Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el estudio de diseño de reconfiguración integral de la Av. Alcalde Fernando Castillo Velasco

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	90.560 m2
Tramo 1:	45.760 m2
Tramo 2 :	44.800 m2
Inversión Estimada	$26.732.379.832 UF 711.422
Tramo 1:	$13.507.880.975 UF 359.482
Tramo 2:	$13.507.880.975 UF 351.940

Plazos de Ejecución: 2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidades vecinales: 7,11,12,13, 14 y15



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Tramo 1	Tramo2
Costo estimado ($)	$214.030.985	$209.540.824
Tiempo estimado	6 meses	6 meses
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Tramo 1	Tramo 2
Costo est.	$13.293.849.990	$13.014.958 .032
Tiempo	6 meses	6 meses
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	0
Aceras	40.752 m2
Calzada	49.808 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Remodelación Integral Vicente Pérez Rosales
Proyecto Laura Rodríguez
Ruta accesible Cesfam Juan Pablo II

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaría de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 1. Áreas Verdes, Espacios Públicos, y 4 Desarrollo Urbano y Sostenibilidad
Específicos: Consolidar el recorrido peatonal a lo largo de Alcalde Fernando Castillo Velasco, regularizar ciclovía y mejorar la accesibilidad a actividades y servicios. Mejorar la calidad espacial y material del espacio público.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y de la accesibilidad universal.
Consolidación de espacios públicos de calidad.

Optimización de los usos existentes.

4.4.1.3 Infraestructura Transporte Público

A los proyectos de Infraestructura y Transporte Público les corresponde 1 lineamiento estratégico (LE).

LE3. Transporte Público e Intermodalidad: Mejorar la experiencia de uso del sistema de transporte público mediante la mejora de su accesibilidad, entorno e infraestructura de apoyo, e integración con red de metro.

Disponibilidad de Terreno: Todos los proyectos de la categoría se encuentran en un bien nacional de uso público, cuyas vías y fajas se encuentran definidas en el Plan Regulador Comunal.

Instituciones Involucradas: Municipalidad de La Reina, Seremi de Transporte y Telecomunicaciones, SERVIU.

Normativa Aplicable: los proyectos deberán cumplir con la normativa específica vigente publicada por el DTPM.

Equipo Profesional: los proyectos deberán ser integrales, es decir ser realizados y evaluados por equipos multidisciplinarios, por lo es recomendado contar con profesionales como: Ingeniero Vial, Arquitectos especialista en Diseño Urbano y Accesibilidad, Especialista en Iluminación.

4.4.1.3.1 (TP1) Accesibilidad Paradas

TP1 INFRAESTRUCTURA TP Accesibilidad Paradas

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

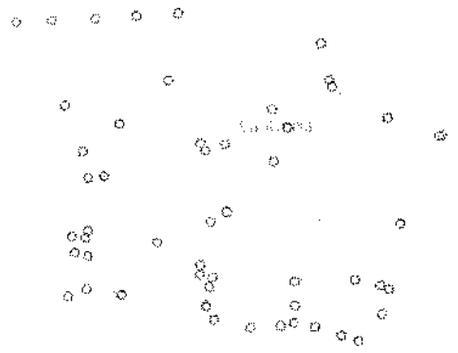
El proyecto consiste en mejorar las condiciones de accesibilidad de 55 paradas de la comuna..

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	660 m2
Inversión Estimada:	$ 66.960.432 UF 1.782
Plazos de Ejecución:	1 año

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación:



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$0	UF 0
Tiempo estimado	3 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$ 66.960.432	UF 1.782
Tiempo estimado	9 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Unidades (un)
Pavimentación	55

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Ensanche de Av. Padre Hurtado
Remodelación de Aceras Av. José Arrieta
Reconfiguración Integral Av. Larrain
Remodelación Acera Vicente Pérez Rosales

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Si

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaría de Planificación Comunal
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégico: 3 Transporte Público e Intermodalidad
Específicos: Mejorar las condiciones de los 55 paraderos con peor estado de la comuna con énfasis en mejorar la accesibilidad.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento de la accesibilidad permitiendo que el transporte público esté a disposición de todos quienes transiten por la comuna volviéndolo accesible a toda la población.

4.4.1.4 Ciclovías

A los proyectos de Ciclovías les corresponde 1 lineamiento estratégicos (LE).

LE2. Movilidad Activa Áreas Peatonales y Ciclovías: Fortalecer una estructura urbana que integre un sistema de áreas peatonales y ciclovías, promoviendo activamente el uso de modos de transporte no motorizados y garantizando la seguridad de los usuarios más vulnerables.

Disponibilidad de Terreno: Todos los proyectos de la categoría se encuentran en un bien nacional de uso público, cuyas vías y fajas se encuentran definidas en el Plan Regulador Comunal.

Instituciones Involucradas: Municipalidad de La Reina, Seremi de Transporte y Telecomunicaciones, SERVIU.

Normativa Aplicable: los proyectos deberán cumplir con los requisitos señalados en el artículo 3° requerimientos de acuerdo a los criterios establecidos en el Decreto Supremo (DS) N° 102, de 2019. Ley N° 21.088, de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que "modifica la Ley de Tránsito, incorporando disposiciones sobre convivencia de los distintos modos de transporte"

Equipo Profesional: los proyectos deberán ser integrales, es decir ser realizados y evaluados por equipos multidisciplinarios, por lo es recomendado contar con profesionales como: Ingeniero Vial, Arquitectos especialista en Diseño Urbano y Accesibilidad, Especialista en Iluminación.

4.4.1.4.1 (CV1)Ciclovía Talinay

CV3 **CICLOVÍAS** **Ciclovía calle Talinay**

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en completar y normalizar la ciclovía de Talinay.

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	3.552 m2
Inversión Estimada:	$ 421.331.677 UF 11. 213
Plazos de Ejecución:	2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal 13



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas		
Costo estimado ($)	$27.563.414	UF 734
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas		
Costo estimado ($)	$393.763.052	UF 10.479
Tiempo estimado	1 año	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Ciclovía	

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Iluminación Diputada Laura Rodríguez

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégicos: 2 Movilidad Activa, Áreas Peatonales Y Ciclovías.
Específicos: Mejoramiento de la ciclovía adecuándola a los requerimientos mínimos exigidos por la legislación completándola en toda la extensión de la calle Talinay.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento de los usuarios de bicicleta.
Consolidación de espacios públicos de calidad que permitan una movilidad segura y eficiente.

4.4.1.4.2 (CV2) Plan Movilidad Activa

CV2 CICLOVÍAS

Plan Movilidad Activa

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en la definición de una red de ciclovías complementada con la aplicación de zonas calmas.

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	NA
Inversión Estimada:	$ 80.000.000 UF 2.129
Plazos de Ejecución:	1 año

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$ 80.000.000	UF 2.129
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$ NA	UF NA
Tiempo estimado	1 año	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Aceras	13.200m2
Rampas y Escaleras	0

6. PROYECTOS ASOCIADOS

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Si

Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
Dirección de Obras
DIMAO
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégicos: 2 Movilidad Activa, Áreas Peatonales Y Ciclovías.

Específicos: Generar un diagnóstico de la situación actual de las ciclovías y su conectividad, definir plan estratégico de movilidad para ciclistas y peatones.

10. BENEFICIOS

Definir los mejoramientos de las ciclovías y ciclo bandas, las proyecciones futuras de extensiones y generación de nuevas ciclovías que mejoren e incentiven el desplazamiento de los usuarios de bicicletas generando espacios públicos de calidad y funcionalidad.

4.4.1.5 Gestión y Operación

A los proyectos de Gestión y Operación les corresponden 2 lineamientos estratégicos (LE).

LE2. Movilidad Activa Áreas Peatonales y Ciclovías: Fortalecer una estructura urbana que integre un sistema de áreas peatonales y ciclovías, promoviendo activamente el uso de modos de transporte no motorizados y garantizando la seguridad de los usuarios más vulnerables.

LE5. Gestión y Operación: Desarrollar una gestión dinámica e integrada del espacio público y el entorno de movilidad, mediante la implementación de estrategias que promuevan el uso eficiente de los recursos y la participación ciudadana

Disponibilidad de Terreno: Todos los proyectos de la categoría se encuentran en un bien nacional de uso público, cuyas vías y fajas se encuentran definidas en el Plan Regulador Comunal.

Instituciones Involucradas: Municipalidad de La Reina, SERVIU, unidad operativa de control de tránsito UOCT, Conaset.

Normativa Aplicable: los proyectos deberán cumplir con la normativa específica vigente tal como OGUC y Redevu.

Equipo Profesional: los proyectos deberán ser integrales, es decir ser realizados y evaluados por equipos multidisciplinarios, por lo es recomendado contar con profesionales como: Ingeniero Vial, Arquitectos especialista en Diseño Urbano y Accesibilidad, Especialista en iluminación.

4.4.1.5.1 (GO1) Medidas de Seguridad Vial Colegios Municipales

GO1 Movilidad

Medidas de seguridad vial en colegios

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

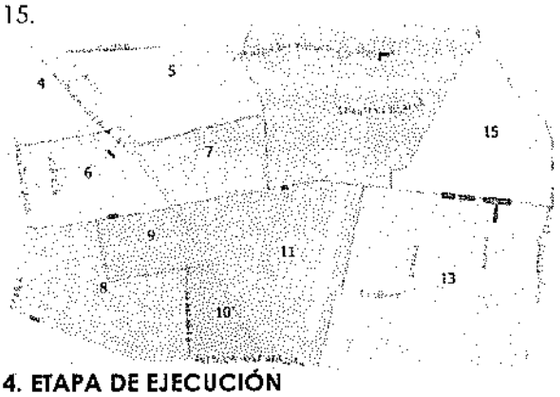
Consiste en la aplicación de medidas de seguridad vial en el frontis y alrededores de colegios municipales.

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	3.069 m²
Inversión Estimada:	$ 527.872.391 UF 14.048
Plazos de Ejecución:	2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidades Vecinales 6, 9, 8, 11, 12, 13, 15.



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	1 etapa	
Costo estimado ($)	$ 34.533.708	UF 919
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	1 etapa	
Costo estimado ($)	$ 493.338.683	UF 13.129
Tiempo estimado	1 año	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m²)
Aceras	2.790
Resaltos	279

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Estudio reconfiguración integral Av. Fernando Castillo Velasco y Av. Larraín.

Aceras entorno Plaza Ossandón

Iluminación Larraín Oriente

Mejora aceras Av. José Arrieta I

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí
Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaría de Planificación Comunal
Dirección de Obras
DIMAO
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Estratégicos: 2. Movilidad Activa Áreas Peatonales y Ciclovías, 5. Gestión y Operación.
Específicos: Mejorar condiciones de vialidad en los entornos de los colegios municipales con el fin de aumentar la seguridad de quienes transiten.

10. BENEFICIOS

Mejora de la seguridad en vialidad en el frontis de colegios municipales.
Aumento de seguridad para niños y peatones en general que circulen por esta zona.

4.4.1.5.2 (GO2) Semáforos Grupo 1

Tabla 4-7: Intersecciones dónde se implementarán semáforos.

ID_1	Nombre	Unidad Vecinal	Priorización
SF	Paula Jaraquemada con Blest Gana	8	Por definir
SF	Carlos Ossandón con Valenzuela Llanos	12	Por definir
SF	Simón Bolívar con Loreley	Límite 5 y 7	Por definir

Fuente: Municipalidad de La Reina

G02 SEMÁFOROS

Semáforos grupo 1

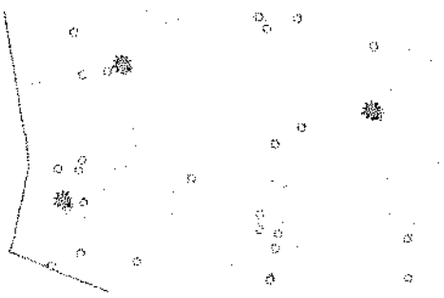
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

Este proyecto consiste en la instalación de un grupo de semáforos.

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	S/I
Inversión Estimada:	$ 259.330.764 UF 6.902
Plazos de Ejecución:	1 año

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	1 etapa	
Costo estimado ($)	$ 16.965.5647	UF 452
Tiempo estimado	6 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	1 etapa	
Costo estimado ($)	$ 242.365.200	UF 6.450
Tiempo estimado	6 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Demolición de pavimentos de aceras.	16m2 x semáforo
Reposición de pavimentos de aceras.	16m2 x semáforo

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Iluminación Valenzuela Llanos

Calzadas troncales dañadas Simón Bolívar

Accesibilidad paradas

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Sí

Calzada de Circulación: Sí

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
Dirección de Obras
DIMAO
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Implementar semáforo en 3 cruces de la comuna.

10. BENEFICIOS

Mejorar la convivencia y seguridad vial de peatones y vehículos que circulan por las intersecciones.
Optimizar los tiempos de espera para todos aquellos que transiten por estos cruces.

4.4.1.5.3 (GO3) Accesibilidad Cruces Veredas UV 10

GO3 MOVILIDAD Accesibilidad cruces veredas UV 10

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

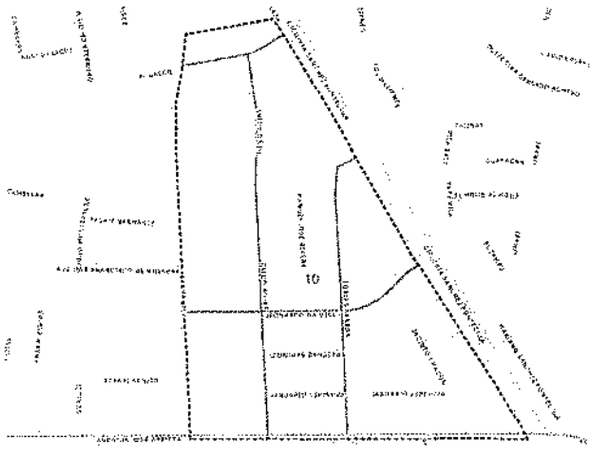
Accesibilidad en todas las aceras de la unidad vecinal 10.

Antecedentes Generales:

Superficie Total dispositivos de rodado:	2.024 m2
Cruces totales:	76
Longitud rutas accesibles:	1.720 m
Inversión Estimada:	$ 142.410.785 UF 3.790
Plazos de Ejecución:	2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal 10



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$9.316.593	UF 248
Tiempo estimado	1 año.	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$133.094.192	UF 3.542
Tiempo estimado	1 año.	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Aceras	304 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Mejoramiento de Aceras Av. José Arrieta

Aceras Av. Tobalaba Poniente

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Si

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
Dirección de Obras
DIMAO
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

9. OBJETIVOS

Mejorar las condiciones de accesibilidad de las aceras en toda la Unidad Vecinal 10.

10. BENEFICIOS

Mejoramiento del desplazamiento peatonal y la accesibilidad universal, otorgando autonomía a las personas con movilidad reducida que viven en la unidad vecinal 10 y a todos quienes transiten por esta zona.

4.4.2 Proyectos, Obras y Estudios de Espacio Público

4.4.2.1 Plazas y Parques

A los proyectos de Plazas y Parques les corresponde 1 lineamiento estratégico (LE).

LE1. Áreas Verdes, Espacios Públicos: Elevar el estándar de áreas verdes y espacios públicos, haciéndolos más sostenibles, inclusivos y seguros para la comunidad, al mismo tiempo que se fortalece su capacidad de adaptación al cambio climático.

Disponibilidad de Terreno: Todos los proyectos de Plazas y Parques se encuentran en un bien nacional de uso público, cuyas vías y fajas se encuentran definidas en el Plan Regulador Comunal.

Instituciones Involucradas: Municipalidad de La Reina.

Normativa Aplicable: Los proyectos deberán cumplir con la normativa específica vigente tal como la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción y las normativas de diseño vial aplicable.

Equipo Profesional: Los proyectos deberán ser integrales, es decir ser realizados y evaluados por equipos multidisciplinarios, por lo que se recomienda contar con profesionales como: Arquitectos especialista en Diseño Urbano y Accesibilidad, Especialista en riego, Especialista en iluminación.

4.4.2.1.1 (PP1) Remodelación Plaza Ossandón Oriente

PP1

PLAZAS Y PARQUES

Mejoramiento Plaza Ossandón Oriente

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

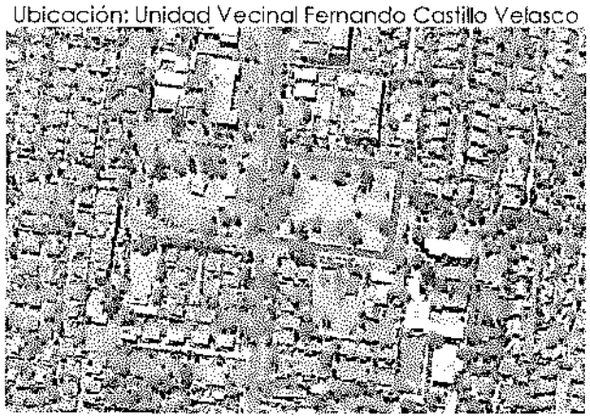
El proyecto consiste en el mejoramiento de Plaza Ossandón Oriente, con equipamiento, pavimentos peatonales, paisajismo

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	7.173m2
Inversión Estimada:	$737.245.402 UF 19.620
Plazos de Ejecución:	16 meses

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal Fernando Castillo Velasco



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado	$48.231.008	UF 1.284
Tiempo estimado	8 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado	$689.014.394	UF 18.337
Tiempo estimado	8 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	7.173m2
Aceras	0 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Movilidad Gestión y operación Colegios

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Área Verde: Si

Acera: Si

Estacionamientos: Si

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO.
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

7. OBJETIVOS

Objetivo Estratégicos 1 Áreas Verdes, Espacios Públicos

Objetivo específico: Mejorar áreas verdes para incentivar su uso, tiempo de esparcimiento y ocio, mejorando la accesibilidad.

8. BENEFICIOS

Mejorar la calidad de vida de los habitantes, sobre todo en contexto de cambio climático.
Regeneración de áreas verdes

4.4.2.1.2 (PP2) Remodelación Plazas Eduardo Alert

PP2

PLAZAS Y PARQUES

Remodelación Plazas Eduardo Alert

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

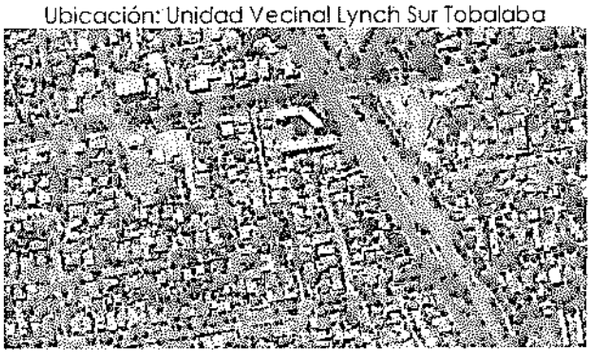
El proyecto consiste en el mejoramiento de Plaza Eduardo Alert, con equipamiento, pavimentos peatonales, paisajismo

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	1.057m2
Inversión Estimada:	$108.639.117 UF 2.891
Plazos de Ejecución:	12 meses

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal Lynch Sur Tobalaba



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado	$7.107.232	UF 189
Tiempo estimado	6 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado	$101.531.885	UF 2.702
Tiempo estimado	6 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	1.057 m2
Aceras	0 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Aceras Julio Montebruno

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Área Verde: Si

Acera: Si

Estacionamientos: Si

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

7. OBJETIVOS

Objetivo Estratégicos 1 Áreas Verdes, Espacios Públicos

Específico: Mejorar áreas verdes para incentivar su uso, tiempo de esparcimiento y ocio, mejorando la accesibilidad.

8. BENEFICIOS

Mejorar la calidad de vida de los habitantes, sobre todo en contexto de cambio climático.
Regeneración de áreas verdes

4.4.2.1.3 (PP3) Remodelación Área Verde Valenzuela Puelma

PP3

PLAZAS Y PARQUES

Remodelación Área Verde Valenzuela Puelma

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

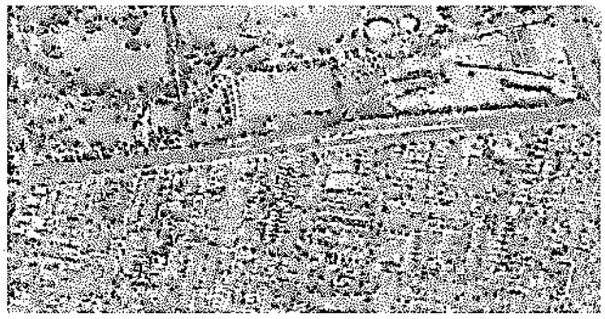
El proyecto consiste en el mejoramiento de Plaza Ossandón Oriente, con equipamiento, pavimentos peatonales, paisajismo

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	18.345 m2
Inversión Estimada:	$1.885.510.511 UF 50.179
Plazos de Ejecución:	2 años

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal 12



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado	$123.351.155	UF 3.283
Tiempo estimado	1 año	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado	$1.762.159.356	UF 46.896
Tiempo estimado	1 año	
Año inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	18.345 m2
Aceras	0 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Remodelación Integral Vicente Pérez Rosales

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Área Verde: Si

Acera: Si

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

7. OBJETIVOS

Objetivo Estratégicos 1 Áreas Verdes, Espacios Públicos

Específico: Incorporar áreas verdes para incentivar tiempo de esparcimiento y ocio, mejorando la accesibilidad a áreas verdes.

8. BENEFICIOS

Mejorar la calidad de vida de los habitantes, sobre todo en contexto de cambio climático.
Regeneración de áreas verdes

4.4.2.1.4 (P4) Remodelación Plaza La Reina

PP4

PLAZAS Y PARQUES

Remodelación Plaza La Reina

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el mejoramiento de Plaza La Reina, con equipamiento, pavimentos peatonales, paisajismo

Antecedentes Generales:

Superficie Total:	6.160 m2
Inversión Estimada:	$633.128.632 UF 16.849
Plazos de Ejecución:	16 meses

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal Fernando Castillo Velasco



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado	$41.419.630	UF 1.102
Tiempo estimado	8 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado	$591.709.001	UF 15.747
Tiempo estimado	8 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	Superficie (m2)
Áreas Verdes	6.160 m2
Aceras	0 m2

6. PROYECTOS ASOCIADOS

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Área Verde: Si

Acera: Si

Estacionamientos: Si

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)

7. OBJETIVOS

Objetivo Estratégicos 1 Áreas Verdes, Espacios Públicos

Específico: Mejorar áreas verdes para incentivar su uso, tiempo de esparcimiento y ocio, mejorando la accesibilidad.

8. BENEFICIOS

Mejorar la calidad de vida de los habitantes, sobre todo en contexto de cambio climático.
Regeneración de áreas verdes

4.4.2.2 Iluminación

A los proyectos de Gestión y Operación les corresponden 2 lineamientos estratégicos (LE).

LE4 Desarrollo Urbano y Sostenibilidad: Generar condiciones para un desarrollo, sostenible, armónico que permita mantener vitalidad de La Reina atrayendo servicios, comercio y oferta residencial diversa y sostenible.

LE5. Gestión y Operación: Desarrollar una gestión dinámica e integrada del espacio público y el entorno de movilidad, mediante la implementación de estrategias que promuevan el uso eficiente de los recursos y la participación ciudadana

Disponibilidad de Terreno: El proyecto se inserta dentro del bien nacional de uso público, el cual se encuentra definido en el Plano Regulador Comunal.

Instituciones Involucradas: Municipalidad de La Reina.

Normativa Aplicable: los proyectos deberán cumplir con la normativa específica vigente tal como la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción y las normativas de diseño vial aplicable.

Equipo Profesional: los proyectos deberán ser integrales, es decir ser realizados y evaluados por equipos multidisciplinarios, por lo es recomendado contar con profesionales como: Especialista en Iluminación, Arquitectos especialista en Diseño Urbano y Accesibilidad..

Tabla 4-8: Listado de proyectos de iluminación incluidos en el plan

ID_1	Nombre	Unidad Vecinal	Priorización	Costo unitario (UF)
IL_1	Iluminación Laura Rodríguez	13	Prioritario	2.529
IL_2	Iluminación Valenzuela Llanos	15	Intermedio	1.247
IL_3	Iluminación Larraín Oriente	14	Largo Plazo	2.043

Fuente: Elaboración propia en base a requerimiento municipal.

4.4.2.2.1 (IL1) Iluminación Laura Rodríguez

IL1 ILUMINACION Iluminación Laura Rodríguez

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en incorporar postes e iluminación peatonales entre postes viales existentes.

Antecedentes Generales:

Longitud Total:	1235ml
Inversión Estimada:	$132.950.741 UF 3.538
Plazos de Ejecución:	9 meses

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal N°13



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$8.697.712	UF231
Tiempo estimado	3 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$124.253.029	UF 3.307
Tiempo estimado	6 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	
Longitud (ml)	1.235
Postes peatonales	40
Reposición de superficies	Si

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Reconfiguración Integral Alcalde Fernando Castillo Velasco
Iluminación Valenzuela Llanos

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Si

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)
Servicios de Luminaria

9. OBJETIVOS

Objetivo Estratégico: 4. Desarrollo Urbano Y Sostenibilidad

Objetivo Específico: Mejorar condiciones de iluminación peatonal.

10. BENEFICIOS

Mejorar la calidad de iluminación aumentando seguridad peatonal y ciudadana en el sector.

4.4.2.2.2 (IL2) Iluminación Valenzuela Llanos

IL2 ILUMINACION Iluminación Valenzuela Llanos

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en incorporar postes e iluminación peatonales entre postes viales existentes.

Antecedentes Generales:

Longitud Total:	609 ml
Inversión Estimada:	$65.560.325 UF 1.745
Plazos de Ejecución:	9 meses

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal 12



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$ $4.288.993	UF 114
Tiempo estimado	3 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$61.271.332	UF 1.631
Tiempo estimado	6 meses	
Año Inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	
Longitud (ml)	609
Postes peatonales	20
Reposición de superficies	Si

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Reconfiguración Integral Alcalde Fernando Castillo Velasco
Iluminación Laura Rodríguez

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Si

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)
Servicios de Luminaria

9. OBJETIVOS

Objetivo Estratégico: 4. Desarrollo Urbano Y Sostenibilidad

Objetivo Específico: Mejorar condiciones de iluminación peatonal.

10. BENEFICIOS

Mejorar la calidad de iluminación aumentando seguridad peatonal y ciudadana en el sector.

4.4.2.2.3 (IL3) Iluminación Larraín Oriente

IL3 ILUMINACION Iluminación Larraín Oriente

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en incorporar postes e iluminación peatonales entre postes viales existentes.

Antecedentes Generales:

Longitud Total:	998 ml
Inversión Estimada:	$107.437.117 UF 2.859
Plazos de Ejecución:	9 meses

2. UBICACIÓN / PLANO DE EMPLAZAMIENTO

Ubicación: Unidad Vecinal N°14



3. ETAPA DE DISEÑO

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$7.028.596	UF 187
Tiempo estimado	3 meses	
Grupo	Prioritario /Intermedio/Largo plazo	

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

Etapas	Etapa Única	
Costo estimado ($)	$100.408.521	UF 2.672
Tiempo estimado	6 meses	
Año inicio estimado	Por definir	

5. OBRAS INVOLUCRADAS

Obra	
Longitud (ml)	998
Postes peatonales	32
Reposición de superficies	Si

6. PROYECTOS ASOCIADOS

Reconfiguración Integral Alcalde Fernando Castillo Velasco

7. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Acera: Si

Estacionamientos: No

Calzada de Circulación: No

8. UNIDADES OPERATIVAS

Secretaria de Planificación Comunal
DIMAO
Dirección de Obras
Dirección de Tránsito y Transporte Público
Dirección de Administración y Finanzas (DAF)
Servicios de Luminaria

9. OBJETIVOS

Objetivo Estratégico: 4. Desarrollo Urbano Y Sostenibilidad

Objetivo Específico: Mejorar condiciones de iluminación peatonal.

10. BENEFICIOS

Mejorar la calidad de iluminación aumentando seguridad peatonal y ciudadana en el sector.

4.4.3 Cálculos de Tramos, Superficies, Emplazamientos, Expropiaciones, Equipamientos y Costos según Priorización

Para la estimación de costos se revisaron antecedentes de proyectos materializados previamente al interior de la comuna o en la región, sobre esta base se definió los costos de referencia de obras considerados en la valorización del plan.

4.4.3.1 Valores Considerados por Tipología de Proyectos

Los proyectos fueron valorizados considerando monto de obras y estudio de diseño. Para la valorización de las obras se considera superficie intervenida y valor metro cuadrado en el cual fue estimado considerando antecedentes de proyectos anteriores, valores de referencia entregados por el municipio, composición del tipo de proyecto y programa probable a considerar.

Tabla 4-9: Valores de obra referencial por tipo de proyectos (UF/m²)

Ítem	Aceras	Paseos y Vialidad	Ciclovías	Infraestructura TP	Gestión y operación	Plazas y Parques
Pavimentación vial	-	3,00	1,50	-	1,20	-
Pavimento peatonal	0,75	-	-	1,50	1,50	0,60
Dispositivos Tráfico Calmado	-	-	-	-	0,23	
Señalización y demarcación	-	0,36	0,36	-	0,36	-
Diseño urbano	0,53	1,05	-	-	0,85	0,53
Riego	0,09	0,09	-	-	-	0,09
Aguas lluvias	-	0,39	0,23	-	-	-
Iluminación	0,24	1,20	0,72	1,20	0,00	1,20
Mod. Servicios. Húmedos	-	0,90	-	-	-	-
Mod. Servicios Secos	-	0,60	-	-	-	-
Demolición y retiro	0,14	0,14	0,14	-	0,14	0,14
Total	1,75	7,73	2,95	2,70	4,28	2,56

Fuente: Elaboración propia

5 Plan y Memoria Explicativa

El plan de inversión elaborado es presentado a través de una Memoria Explicativa que consolida la visión, obtenida como resultado del proceso de trabajo con actores Institucionales y autoridades, la síntesis de la Etapa I y II del estudio, la cartera de proyectos priorizada y las disposiciones reglamentarias pertinentes.

Se elaboró un plano de localización de todas las iniciativas que constituyen la cartera priorizada del PIIMEP. Para lo cual, se preparó una planimetría base de la comuna.

Posteriormente, las iniciativas fueron clasificadas en función de sus categorías y tipologías, para dar paso a la localización de ellas sobre la planimetría base, conformando la planimetría del Plan.

Finalmente, sevrealiza un taller o **reunión de cierre (Taller 5)** para dar a conocer el PIIMEP en forma consolidada a la contraparte técnica.

5.1 Síntesis de Etapas I y II

La primera etapa del plan se centró en dos tareas clave: la elaboración del diagnóstico comunal y la definición de la visión objetivo. También se establecieron precisiones metodológicas y una propuesta de plan de participación, que será utilizada en las etapas siguientes. El diagnóstico se llevó a cabo en dos niveles: uno cuantitativo, que considera información objetiva, y otro cualitativo, basado en entrevistas a expertos locales sobre temas relevantes para el plan. Como cierre de la primera etapa del estudio se elaboró una visión para la comuna en relación con la movilidad y el espacio público, en ella se reflejaron las intenciones y aspiraciones de la comunidad y el municipio. Esta visión se fundamenta en tres aspectos: la visión de desarrollo comunal en instrumentos normativos existentes, las aspiraciones locales y el diagnóstico comunal.

OBJETIVOS ETAPA I

Objetivo Específico 1: Ajustar la Metodología para comenzar las etapas y elaboración de productos con claridad respecto de los requerimientos municipales y así garantizar que se cuente con las condiciones, coordinaciones y compromisos necesarios.

Objetivo Específico 2: Elaborar un diagnóstico respecto a las condiciones de movilidad y espacio público comunal a través de un análisis cuantitativo, cualitativo y percepción de la ciudadanía de las condiciones actuales de la comuna.

Objetivo Específico 3: Establecer una Imagen Objetivo para la comuna respecto de la movilidad urbana y el espacio público.

Objetivo Específico 4: Proponer una metodología de participación ciudadana y un método de validación de proyectos e iniciativas por parte de la comunidad.

En la Etapa 2 del PIIMEP para La Reina, tuvo como objetivo definir la cartera priorizada de proyectos. Con este fin elaboró y evaluó una cartera preliminar de proyectos de

movilidad y espacio público. Se realizó un análisis multicriterio basado en criterios estratégicos, y se recogieron opiniones a través de una consulta pública y actividades presenciales de participación ciudadana. A partir de estos resultados, se configuró una cartera priorizada de proyectos clasificados por plazos de ejecución, considerando viabilidad técnica y equidad territorial. Finalmente, se detallaron los proyectos priorizados y se validaron ante la Contraparte Técnica y la ciudadanía.

OBJETIVOS ETAPA II

Objetivo Específico 5: Proponer en base a la Imagen Objetivo iniciativas y/o proyectos en infraestructura para movilidad y espacio público con un horizonte de 10 años, considerando una priorización preliminar.

Tabla 5-1: Proyectos priorizados en grupos 1, 2 y 3 (UF)

ID	Tipo	Criterio Priorización	Proyecto	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca I			✓
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca II			✓
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca III			✓
A_2	ACERAS	PAC-AMC	Aceras Clorinda Henriquez		✓	
A_3	ACERAS	PAC-AMC	Aceras Julio Montebruno		✓	
A_4	ACERAS	PAC	Aceras Ictinos		✓	
A_5	ACERAS	PAC	Ruta accesible a CESFAM Juan Pablo II	✓		
P_1	PASEOS Y V.	PAC	Boulevard Príncipe de Gales I		✓	
P_2	PASEOS Y V.	PAC	Reconfig. Integral Vicente Pérez Rosales		✓	
P_3	PASEOS Y V.	PAC	Reconfig. Integral Av. Larrain	✓		
P_4	PASEOS Y V.	BC	Reconfig. Integral Av. Alc. Fdo. C. Velasco			✓
TP_1	INFRA. TP	PAC-AMC	Accesibilidad Paradas (50)	✓		
CV_1	CICLOVIAS	PAC	Ciclovía Talinay			✓
CV_2	CICLOVIAS	BC-CT	Plan Movilidad Activa	✓		
GO_1	GESTION Y OP.	PAC-AMC	Medidas de Seg. Vial Colegios Municipales	✓		
GO_2	GESTION Y OP.	PAC-CT	Semáforos Grupo 1 (3)	✓		
GO_3	GESTION Y OP.	PAC	Accesibilidad Cruces Veredas UV 10	✓		
PP_1	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Plaza Ossandón Oriente			✓
PP_2	P. Y PARQUES	PAC	Remodelación Plazas Eduardo Alert			✓
PP_3	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Á. Verde Valenzuela Puelma			✓
PP_4	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Plaza La Reina		✓	
IL_1	ILUMINACION	PAC	Iluminación Laura Rodríguez	✓		
IL_2	ILUMINACION	PAC	Iluminación Valenzuela Llanos	✓		
IL_3	ILUMINACION	PAC	Iluminación Larrain Oriente	✓		

Fuente: Elaboración propia

5.2 Visión Objetivo y Lineamientos Estratégicos

5.2.1 Síntesis Visión Objetivo

A partir de los elementos recogidos tanto en la revisión del diagnóstico como en la ejecución de las actividades asociadas a la co-construcción de la visión del PIIMEP de La Reina, se establecieron los lineamientos estratégicos y las acciones correspondientes. Estos son el resultado de la elaboración del diagnóstico de la situación base, en conjunto con las aspiraciones locales, valores y principios identificados en la primera etapa de este estudio, los cuales se traducen en la siguiente Visión Objetivo para el plan.

VISIÓN

"Consolidar a La Reina como una comuna caracterizada por un entorno verde y sostenible, donde la naturaleza se integre armoniosamente, desde parques hasta bosques de pie de monte. Preservar su carácter residencial de barrio, promoviendo un desarrollo urbano equilibrado que brinde una amplia oferta de servicios, equipamientos y oportunidades laborales accesibles para todos sus habitantes. Atraer y retener a jóvenes, fomentando su participación en la vida urbana. Asimismo, generar espacios seguros para todos poniendo énfasis en adultos mayores, niños y mujeres, mientras se promueve el uso de modos de movilidad sostenible que privilegia a peatones, ciclistas y el acceso al transporte público para consolidar una comuna más amigable con el medio ambiente y sus habitantes."

La visión deseada del Plan de Inversiones en Infraestructura y Mejoramiento del Espacio Público (PIIMEP) de La Reina, fue consensuada con las autoridades y especialistas municipales, y se definió como aquella que puede satisfacer y amalgamar los deseos y necesidades de la comunidad en los ámbitos de acción específicos de este plan. Sin embargo, ella también debe cumplir con las pautas establecidas en documentos orientadores como el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) y el Plan Regulador Comunal.

Así, este Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público se orienta a avanzar dentro de sus márgenes de acción en la consecución de la imagen objetivo que se propone, acotando su actuar por medio de la definición de lineamientos estratégico y acciones que debieran ser abordadas mediante la implementación de la cartera de proyectos de movilidad espacio público priorizadas por el PIIMEP La Reina 2024.

5.2.2 Lineamientos Estratégicos

El Plan PIMEP de La Reina se encuentra estrechamente ligado al sistema de espacios públicos, áreas naturales y áreas peatonales estructurantes de la comuna. Para su consolidación, es crucial comprender cómo interactúan las áreas verdes, los espacios públicos ya existentes y las actividades que ocurren en ellos como parte esencial del

entramado territorial de la comuna. Los sectores con mayor intensidad de uso, las zonas donde se concentran las actividades comerciales y los espacios públicos ya establecidos conforman el esqueleto fundamental del sistema urbano. Dentro de este contexto, se han delineado cinco directrices estratégicas que guiarán las acciones y proyectos del plan hacia su cumplimiento.

Tabla 5-2: Ejes temáticos.

EJES TEMATICOS				
1 AREAS VERDES Y ESPACIOS PUBLICOS	2 MOVILIDAD ACTIVA, AREAS PEATONALES Y CICLOVIAS	3 TRANSPORTE PÚBLICO E INTERMODALIDAD	4 DESARROLLO URBANO Y SOSTENIBILIDAD	5. GESTION Y OPERACION
LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS				
Elevar el estándar de áreas verdes y espacios públicos, haciéndolos más sostenibles, inclusivos y seguros para la comunidad, al mismo tiempo que se fortalece su capacidad de adaptación al cambio climático.	Fortalecer una estructura urbana que integre un sistema de áreas peatonales y ciclovías, promoviendo activamente el uso de modos de transporte no motorizados y garantizando la seguridad de los usuarios más vulnerables.	Mejorar la experiencia de uso del sistema de transporte público mediante la mejora de su accesibilidad, entorno e infraestructura de apoyo, e integración con red de metro.	Generar condiciones para un desarrollo, sostenible, armónico que permita mantener vitalidad de La Reina atrayendo servicios, comercio y oferta residencial diversa y sostenible.	Desarrollar una gestión dinámica e integrada del espacio público y el entorno de movilidad, mediante la implementación de estrategias que promuevan el uso eficiente de los recursos y la participación ciudadana.

Fuente: Elaboración propia

5.3 Planimetría del Plan

5.3.1 Plano PIIMEP La Reina 2024-2034

La cartera priorizada del PIIMEP, está graficada en el plano PIIMEP en el cual están codificados y ubicados todas las iniciativas del Plan, agrupadas según categorías de intervención en función de las características y tipología de cada proyecto. Se ha utilizado una paleta de colores diferenciados para cada categoría y una diferenciación gráfica de la codificación por categoría y proyecto. El plano se elaboró sobre planimetría municipal en plataforma ArcGIS 10.4.1.

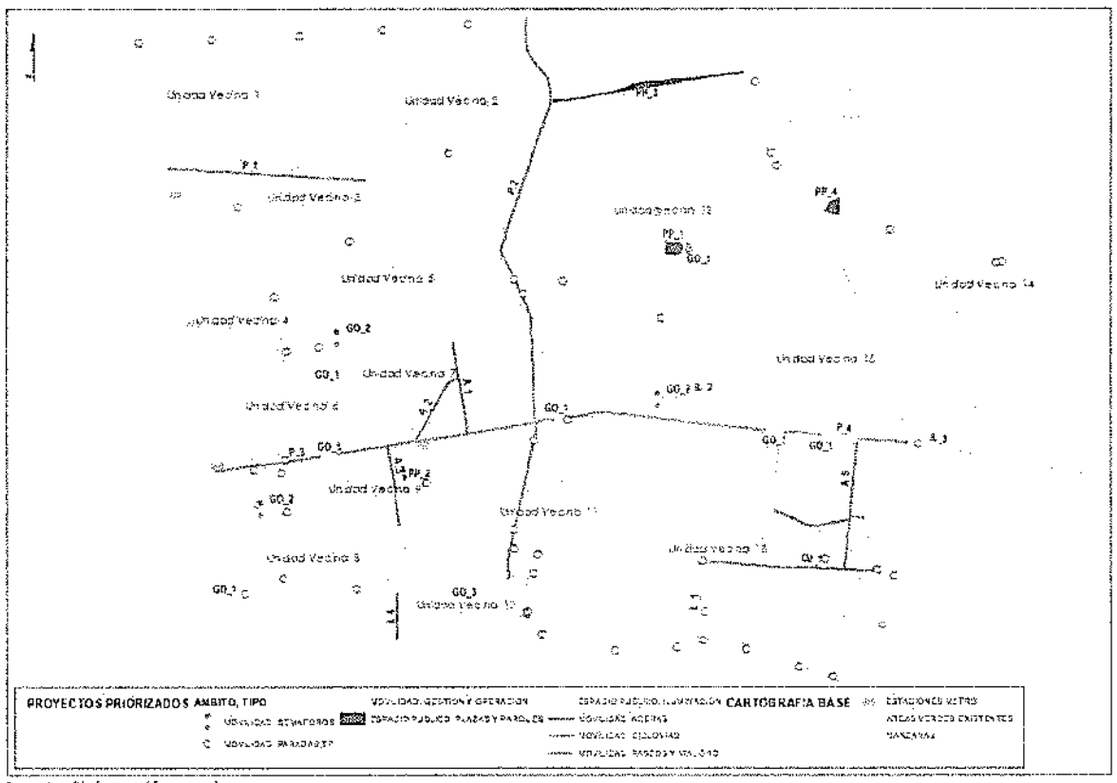
Respecto al SIG (Sistema de Información Geográfica) que contiene la planimetría del PIIMEP, se compone de un Shape para cada tipo de geometría de proyecto. En cada uno de los shapes, la información que contiene trae los siguientes campos:

Tabla 5-3: Diccionario de datos shapes Planimetría PIIMEP

Atributos	Definición del campo	Tipo Campo	Categorías o Dominio
ID	ID asignado al proyecto	Categórico	Código único según inicial del tipo de proyecto y un número
Tipo	Tipo de proyecto en el espacio público o movilidad	Categórico	Aceras Ciclovías Gestión Y Operación Iluminación Infraestructura TP Paseos Y Vialidad Plazas Y Parques Semáforos
Alcance	Alcance del proyecto	Categórico	Estudio Ejecución Proyecto
Proyecto	Nombre del proyecto	Categórico	Nombre único para cada proyecto
EMC	Evaluación Multicriterio (puntaje)	Numérico	Números]0-1[
Ámbito	Ámbito del territorio	Categórico	Movilidad Espacio Público
Grupo	Grupo de priorización	Categórico	1: Corto Plazo 2: Mediano Plazo 3: Largo Plazo
Uvecinal	Unidad(es) Vecinal(es) donde se emplaza el proyecto	Categórico	Unidades vecinales de la comuna
Costo	Costo total del proyecto en CLP	Numérico	Valores $
Costo U	Costo unitario de semáforos y paradas municipales en CLP	Numérico	Valores $
Cant_U	Cantidad de unidades por proyecto	Numérico	Números]1-44[
Costo_UF	Costo total del proyecto en UF	Numérico	Valores UF

Fuente: Elaboración propia.

Figura 5-1: Plano y localización de iniciativas del PIIMEP La Reina 2024-2034



Fuente: Elaboración propia.

6 Monitoreo y Evaluación del Plan

Durante esta tarea, se desarrollaron procedimientos y métodos destinados a controlar y monitorear el avance de los proyectos, obras, medidas y estudios que conforman el Plan Integral de Inversiones y Mejoras en Espacios Públicos (PIIMEP). Este sistema de control permite revisar el progreso de cada iniciativa, realizar ajustes, incorporar antecedentes y sumar nuevos proyectos al plan según sea necesario.

Anualmente, se enviará un reporte al Concejo Municipal y al Gobierno Regional, detallando el progreso y el cumplimiento de las metas establecidas en el PIIMEP. Además, se realizará una rendición de cuentas anual que incluye el seguimiento del gasto y de los fondos recaudados bajo esta ley.

Aunque la ley establece una actualización cada 10 años, se recomienda ajustar este primer plan tras 5 años o cuando se apruebe un nuevo instrumento de planificación comunal.

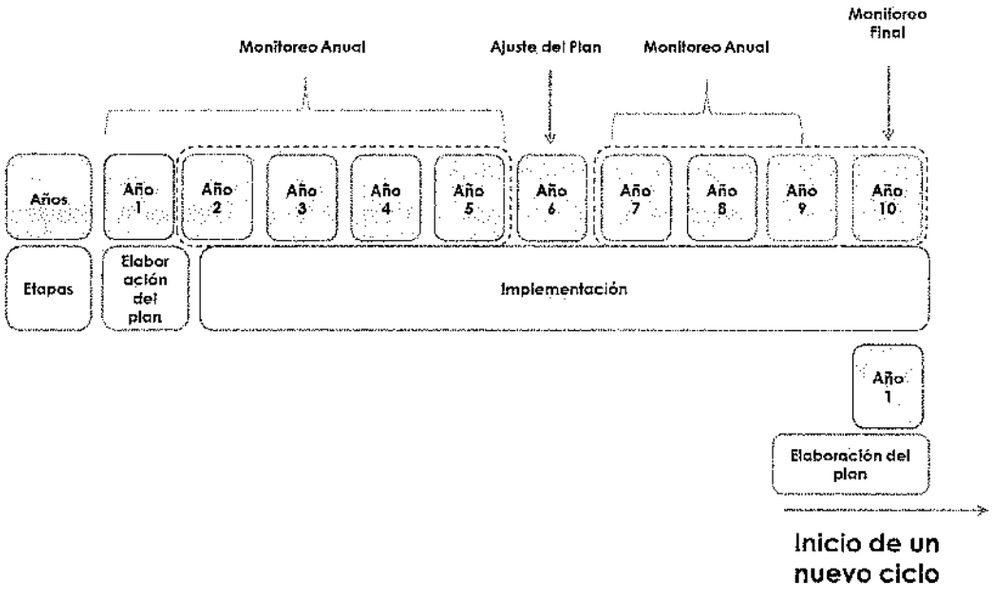
Monitoreo Fondos Disponibles: En este punto se incluyen recomendaciones de monitoreo de fondos asociados al Plan Integral de Inversiones y Mejoras en Espacios Públicos (PIIMEP) para el periodo 2024-2034.

Monitoreo del Plan: Se metodología para la generación de una base de datos que contenga todas las iniciativas del plan. Este seguimiento permitirá agrupar los proyectos por ámbito, tipología, ubicación o fuente de financiamiento.

Evaluación del Plan: La evaluación del Plan buscará mirar indicadores de cumplimiento del plan propuesto, de acuerdo al gasto ejecutado. Además, interesará revisar los supuestos iniciales del plan y su comparación con lo realmente ejecutado, ya sea de estimaciones de costos y cuantías, así como su priorización y fuentes de financiamiento.

Ajuste del Plan: Se define criterios y procedimientos para revisión y ajuste del plan.

Figura 6-1: Seguimiento y Ajuste del PIIMEP



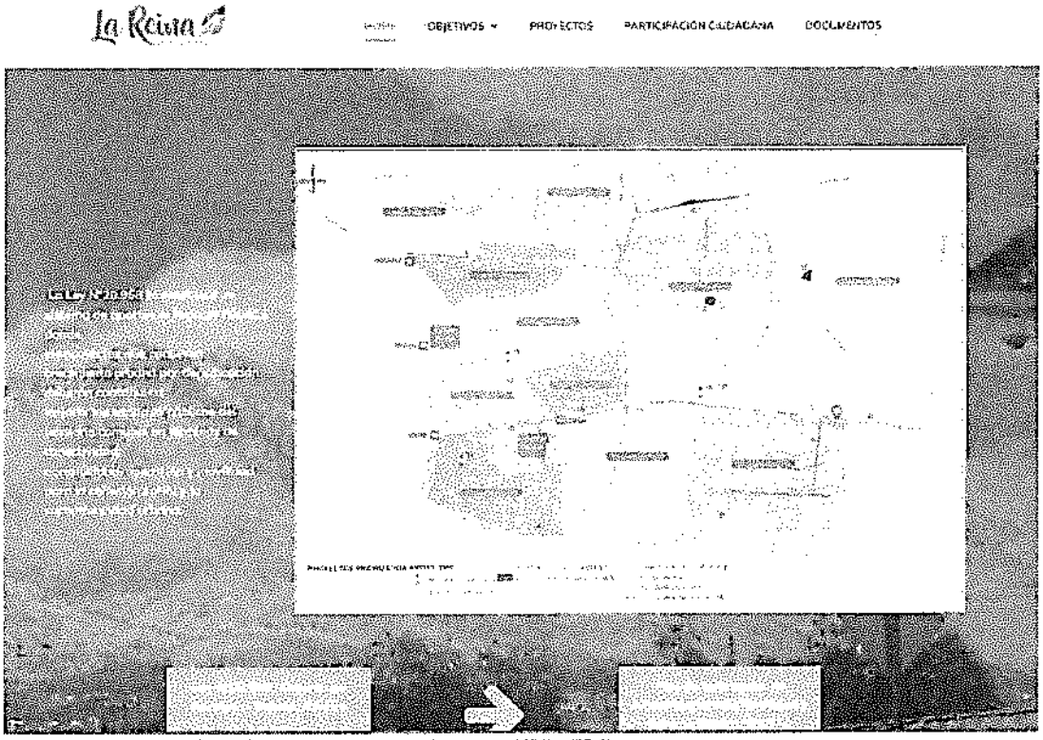
Fuente: Elaboración Propia

7 Micrositio web

De acuerdo a lo requerido en las bases técnicas del presente estudio y lo comprometido en la Propuesta Técnica, que señala en el numeral 3.9 de la misma, el desarrollo e implementación en formato web, de un micrositio para ser alojado al interior de la página del municipio.

Por lo anterior, se presenta en el presente acápite la plataforma web en ambiente de desarrollo incorporando en la arquitectura de esta la información que se ha coordinado con la unidad de informática y relaciones públicas, a través de la contraparte técnica del estudio.

Figura 7-1: Vista Micrositio PIIMEP La Reina



Fuente: Elaboración Propia (https://samtecno.cl/PIIMEP/)

8 Referencias

BCN. (1984). Ley N°18.290, Ley de Tránsito. *Santiago.*

BCN. (1988). Ley N°18.695, Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. *Santiago.*

BCN. (1994). Ley N°19.300, Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente. *Santiago.*

BCN. (2010). Ley Nº20.422, Sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad. *Santiago.*

BCN. (2020). Ley N°20958. *Santiago.*

BCN MINVU. (s.f.). Reglamentación sobre urbanización, normas, instrucciones y reglamentos de la superintendencia de servicios sanitarios, de servicios eléctricos y combustibles, SERVIU, Empresas de servicios de electricidad y combustibles y sanitarias. *Santiago.*

Carabineros de Chile. (2022). Informe de Estadísticas sobre los Delitos en cada uno de los Cuadrantes donde se está Aplicando el Plan -cuadrante de Seguridad PReventiva.

CNDU. (2014). Politica Nacional de Desarrollo Urbano. *Santiago.*

CNDU. (2014). Politica Nacional de Ordenamiento Territorial. *Santiago.*

CNDU. (2019). Guia para la elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público. *Santiago.*

CONASET. (2021). Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. *Santiago.*

CONASET. (2024). Accidentes de tránsito ocurridos en la comuna en los últimos año. *Santiago.*

DTPM. (2024). Información de velocidad de buses . *Santiago.*

DTPM. (2024). Recorridos de transporte público que operan en la comuna. *Santiago.*

GORE RM. (2012). Estrategía Regional de Desarrollo. *Santiago.*

GORE RM. (2012). Estrategia Regional de Desarrollo 2012-2021 - Gobierno Regional Metropolitano de Santiago. *Santiago.*

GORE RM. (2021). Plan Maestro de Ciclovías 2021 (PMC). *Santiago.*

GORE STGO. (2012). Politica de Áreas Verdes de la Región Metropolitana de Santiago 2012-2015 Gobierno Regional Metropolitano. *Santiago.*

INE. (2018). Censo 2017. *Santiago.*

INE. (2018). Censo 2017. *Santiago.*

INE. (2018-2020). SIEDU.

INE. (2019). Indicadores de calidad de plazas y parques urbanos en Chile 2019.

INE. (2023). Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana ENUSC 2022.

La Reina, D. d. (2024). Delitos Espacio Público Comna de La Reina.

MDSF. (2022). Encuesta CASEN 2022. *Santiago.*

MDSF. (2024). Registro Social de Hogares. *Sanrtiago.*

MIDESO. (2024). Ingresos por Quintiles Serie 1990 - 2022.

MinEnergia. (2017). Estrategia Nacional de Electromovilidad, Gobierno de Chile . *Santiago.*

MINVU. (2009). Manual de Vialidad Urbana "Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana", Ministerio de Vivienda y Urbanismo . *Santiago.*

MINVU. (2013). Manual de Bici estacionamientos . *Santiago.*

MINVU. (2013). Plan Regulador Metropolitano de Santiago. *Santiago .*

MINVU. (2015). Manual de Vialidad ciclo-inclusiva. *Santiago.*

MINVU. (2016). LGUC. *Santiago.*

MINVU. (2020). OGUC. *Santiago.*

MINVU. (s.f.). Circulares de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. *Santiago.*

MMA. (2016). Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible. *Santiago.*

MMA. (2017). Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana. Decreto Supremo N°31 del Ministerio de Medio Ambiente . *Santiago.*

MMA. (2019). Estrategia Climática de Largo Plazo de Chile, Ministerio de Medio Ambiente . *Santiago.*

MOP. (2014). Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión CHILE 30.30. Ministerio de Obras Públicas . *Santiago.*

MOP. (2021). Manual de Carreteras, Ministerio de Obras Públicas. *Santiago.*

Moris, R., Fercovic, M., Ugalde, R., & Zegers, F. (25 de 05 de 2015). Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC. *Recuperado el 05 de 04 de 2024, de https://estudiosurbanos.uc.cl/investigacion/estudio-de-atributos-urbanos-y-escenarios-de-desarrollo-para-la-comuna-de-la-reina/*

MTT. (2012). Manual de Señalización de Tránsito, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. *Santiago.*

MTT. (2013). Plan Maestro de Transporte Santiago 2025. *Santiago.*

MTT. (2014). Problemas de la Movilidad Urbana: Estrategias y Medidas para su Mitigación, Informe Resultados Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana. *Santiago.*

MTT. (2021). Decreto 102.

MTT. (2021). Estrategia Nacional Movilida Sostenible. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina . (2024). Permisos de circulación históricos otorgados en la comuna. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (2010). Plan Regulador Comunal. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (2010). Plan Regulador Comunal . *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (2017). Plano Ciclovias La Reina. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (2021). Plan de Desarrollo Comunal 2019-2025. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (s.f.). Ordenanzas municipales que regulen la circulación y estacionamiento de transporte de carga. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (s.f.). Reglamento que regula los procedimientos de USO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROPIEDAD MUNICIPAL. *Santiago.*

Municipalidad de Ñuñoa. (2023). Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, comuna de Ñuñoa. *Santiago.*

Municipalidad de Peñalolén. (14 de Mayo de 2023). penalolen.cl. Obtenido de penalolen.cl: https://www.penalolen.cl/participacionpimep/

Municipalidad de Santiago . (2023). Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público Metropolitano de Santiago. *Santiago.*

ONU. (2016). Nueva Agenda Urbana Habitat III. Naciones Unidas . *Quito.*

ONU. (2018). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Una oportunidad para América Latina y el Caribe. Naciones Unidas 2018. *Santiago.*

ONU. (2018). Plan de Acción Regional (PAR) para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y El Caribe (2016 - 2036). Naciones Unidas 2018. *Quito.*

Pontificia Universidad Católica. (2015). Estudio de Atributos Urbanos Comuna de La Reina. *Santiago.*

SECTRA. (1988). Manual de Diseño y Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana. *Santiago.*

SECTRA. (2013). Manual de Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (MESPIVU).

SECTRA. (2013). Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago, Secretaría de Planificación de Transportes . *Santiago.*

SECTRA. (2014). Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX etapa: Encuesta. *Santiago.*

SECTRA. (2020). Corrección y expansión encuesta origen destino de viajes en hogares en Santiago usando datos Censo. *Santiago.*

SECTRA. (2021). Plan Metropolitano de Movilidad 2030. *Santiago.*

SECTRA. (s.f.). Cartera de Proyectos de la Región Metropolitana actualizada. Secretaría de Planificación de Transportes. *Santiago.*

SII. (2023). Catastro Servicio de Impuestos Internos .

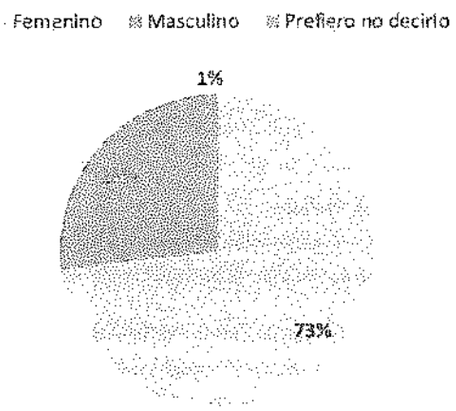
SII. (2023). SII, Descarga de Información Vigente por Comuna. *Recuperado el Enero de 2024, de https://www4.sii.cl/sismuninternet6/?caller=DETALLE_CAT_Y_ROL_COBRO*

9 Anexos

9.1 Reporte 2do Ciclo Instancias Participación Ciudadana - **Consulta Ciudadana**

9.1.1 Caracterización encuestados

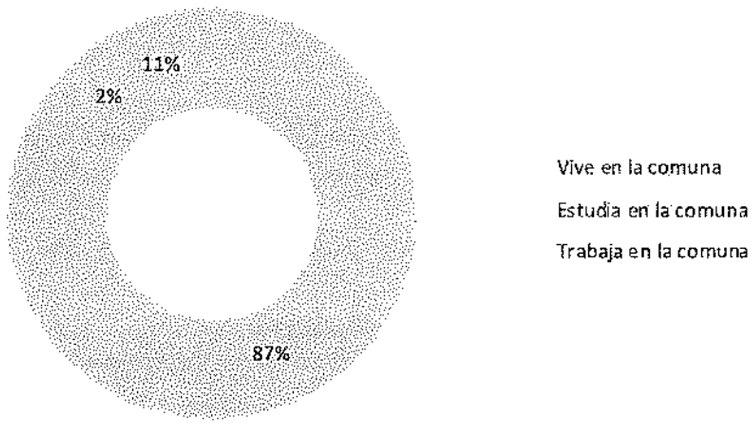
Figura 9-1: Género declarado por encuestados y encuestadas



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al vínculo de las personas que participaron de la consulta con la comuna de La Reina, se recoge que un 87% declaró vivir en la comuna, un 11% declara que trabaja en la comuna y un 2% que estudia en la comuna.

Figura 9-2: Vínculo con la comuna por respondientes



Fuente: Elaboración propia.

9.1.2 Priorización de proyectos de movilidad

La consulta respecto a Movilidad consideró la priorización de:

- Ámbitos de la Movilidad
- Medidas asociadas a cada ámbito
    - Circulación de peatones
    - Infraestructura de ciclos
    - Infraestructura asociada al Transporte Público
    - Circulación de Vehículos Particulares Motorizados

9.1.3 Priorización de proyectos de espacio público

La consulta respecto a espacio Público consideró la priorización de:

- Ámbitos del espacio público
- Medidas asociadas a cada ámbito
    - Mejorar Parques y Plazas
    - Estrategia del Plan de Arborización
    - Estrategia de Desarrollo Urbano

9.2 Reporte 3er Ciclo Instancias Participación Ciudadana

Durante el mes de agosto, se realizó el tercer ciclo de instancias del proceso de participación ciudadana asociado a la segunda etapa del estudio. La segunda instancia de participación ciudadana tuvo los siguientes objetivos:

1. Presentación de los avances del estudio
2. Presentación de la cartera priorizada de proyectos de movilidad y espacio público
3. Ejecución de ejercicio de priorización de proyectos de movilidad y espacio público

Las actividades fueron coordinadas y calendarizadas junto al equipo técnico del Municipio, el calendario de ejecución de las actividades fue el siguiente:

Tabla 9-1: Resumen instancias de participación ciudadana 2do ciclo PIIMEP La Reina

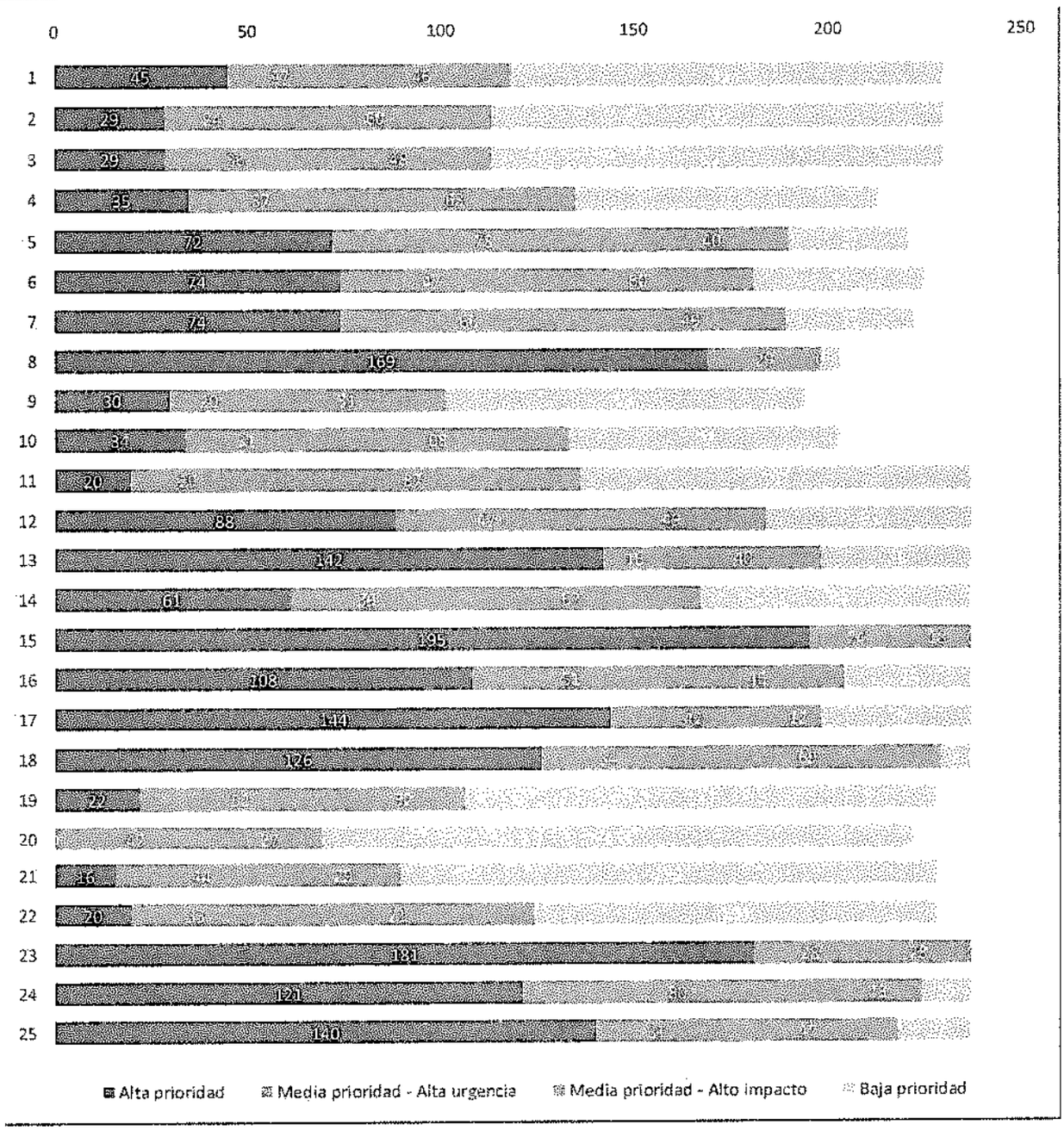
Actividad	Fecha	Modalidad	Lugar	Horario	N° asistentes
PAC N°1	08-08-2024	Presencial	Salón municipal: Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco N°9925	18:30 hrs.	16
PAC N°2	10-08-2024	Presencial	Casona Nemesio Antúnez; Carlos Ossandón N° 11	10:30 hrs.	12
PAC N°3	13-08-2024	Presencial	Salón municipal: Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco N°9925	18:30 hrs.	13
PAC N°4	29-08-2024	Presencial	Centro cultural Vicente Bianchi: Santa Rita N° 1153	18:30 hrs.	224

Fuente: Elaboración propia

9.2.1 Resultados del trabajo grupal

A continuación, se presentan una síntesis de los resultados recogidos en la priorización de los proyectos que componen la cartera priorizada del PIIMEP, de las cuatro actividades participativas ejecutadas.

Figura 9-3: Resultado consolidado ejercicio priorización proyectos de la cartera PIIMEP La Reina



Fuente: Elaboración propia

Tal como se recogiera en los resultados de la cuarta actividad de participación ciudadana, los proyectos de aceras como Paseo de Palma Mallorca I, Paseo de Palma Mallorca II, Paseo de Palma Mallorca III y Paseo peatonal Clorinda Henríquez mantienen su clasificación en baja prioridad, al igual que los proyectos asociados a mejoramientos del espacio público en la categoría parques y plazas. También en la categoría de baja prioridad, se encuentra el proyecto de vialidad correspondiente a la Reconfiguración de Boulevard de Príncipe de Gales I y los proyectos de la categoría ciclovías; ciclovía Talinay y Plan de movilidad activa.

En cuanto a los proyectos calificados como alta prioridad se observan proyectos correspondientes a la categoría de gestión y operación, como Medidas de Seguridad Vial de Colegios Municipales, que obtiene un 82,3% de las preferencias en alta prioridad, el proyecto de instalación de semáforos, con un 60,8% de las respuestas en alta prioridad. Otro de los proyectos que destacan corresponde al proyecto de aceras Ruta accesible a CESFAM Juan Pablo II, con un 71,3% de preferencias en la categoría, en paseos y vialidad, , el proyecto Reconfiguración integral de Av. Larraín, con un 59,9% de respuestas en alta prioridad, en infraestructura de transporte público, el proyecto de accesibilidad en paraderos, que obtiene un 53,2% de las preferencias en alta prioridad.

También en la categoría de alta prioridad destacan los tres proyectos de luminarias propuestos en la cartera: el Proyecto de instalación/reposición de luminarias en calle Diputada Laura Rodríguez obtiene un 76,4% de los votos en alta prioridad, al igual que el Proyecto de instalación/reposición de luminarias en calle Valenzuela Llanos, que obtiene un 51,1% de la preferencias en alta prioridad, y el Proyecto de instalación/reposición de luminarias en calle Larraín Oriente, con un 59,1% de los votos en la categoría.

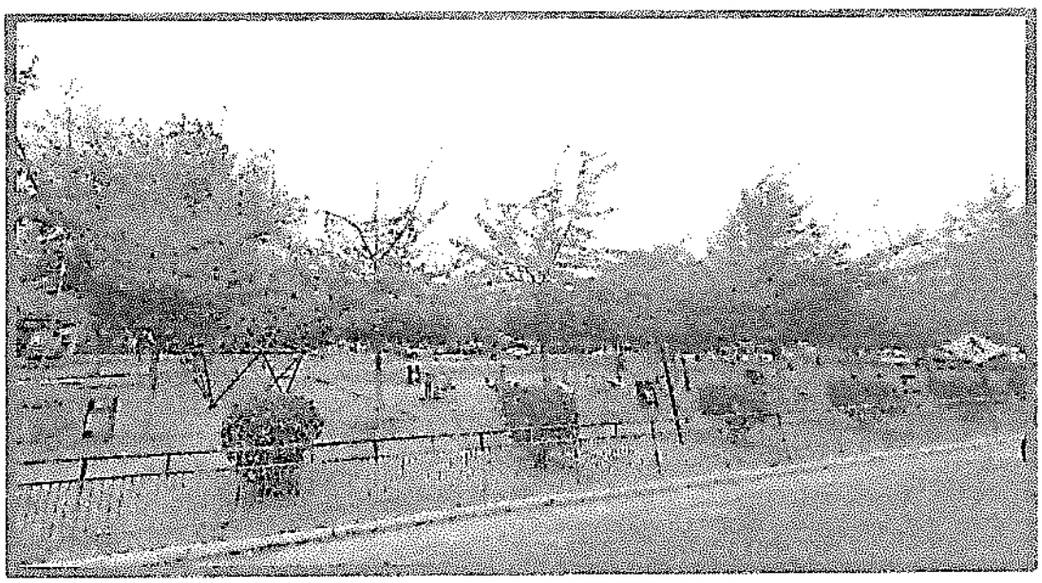
cityPlanning

La Reina, octubre de 2024.-

Formulación Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2024-2034

La Reina
alma de barrio

Memoria Explicativa



Contenido

1 Introducción 5
1.1 Objetivos 5
1.2 Memoria Explicativa del Plan 6
2 Bibliografía 29

Índice de Tablas

Tabla 1-1: Criterios de análisis y aspectos específicos asociados 9
Tabla 1-2: Proyectos priorizados en grupos 1, 2 y 3 (UF) 11
Tabla 1-3: Ejes temáticos 13
Tabla 1-4: Objetivo áreas verdes. 14
Tabla 1-5: Acciones y tipo de iniciativas de áreas verdes y espacio público. 14
Tabla 1-6: Caracterización de proyectos de platabandas 15
Tabla 1-7: Objetivo movilidad activa, áreas peatonales y ciclovías. 16
Tabla 1-8: Acciones y tipo de iniciativas de movilidad activa, áreas peatonales y ciclovías. 16
Tabla 1-9: Caracterización de iniciativas movilidad activa, aceras 17
Tabla 1-10: Caracterización de iniciativas movilidad activa, paseos y vialidad 18
Tabla 1-11: Caracterización de iniciativas movilidad activa ciclovías 19
Tabla 1-12: Objetivo transporte público e intermodalidad 19
Tabla 1-13: Acciones y tipo de iniciativas de transporte público y modos compartidos. 20
Tabla 1-14: Caracterización de iniciativas transporte público y modos compartidos 20
Tabla 1-15: Objetivo desarrollo urbanos y sostenibilidad. 21
Tabla 1-16: Acciones y tipo de iniciativas de desarrollo urbano y sostenibilidad. 21
Tabla 1-17: Caracterización de iniciativas desarrollo urbano y sostenibilidad 22
Tabla 1-18: Objetivo gestión y operación. 22
Tabla 1-19: Acciones y tipo de iniciativas de gestión y operación. 23
Tabla 1-20: Caracterización de iniciativas gestión y operación 24
Tabla 1-21: Diccionario de datos shapes Planimetría PIIMEP 26
Tabla 1-22: Cartera priorizada y costos en UF 28

Índice de Figuras

Figura 1-1: Planimetría Base 25
Figura 1-2: Plano y localización de iniciativas del PIIMEP La Reina 2024-2034 27

1 Introducción

De acuerdo a la Ley N°20.958 se establece un sistema de aportes al Espacio Público, donde los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación deberán contribuir a mejorar los espacios públicos del territorio comunal en términos de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad para la cohesión social y la sustentabilidad urbana.

En este nuevo contexto normativo, se reemplazan los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU), por un sistema de mitigación de externalidades sobre el entorno del proyecto y de aportes al espacio público. Ahora cada municipio, de acuerdo al artículo 176 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), debe elaborar un **Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)** con el fin de acordar una cartera de proyectos, obras, medidas y estudios para el desarrollo de la comuna en un horizonte de diez años.

1.1 Objetivos

El presente estudio busca elaborar el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) para la comuna de La Reina, es decir, el diseño de un plan con una cartera de proyectos priorizados que permita el mejoramiento de la movilidad urbana y condiciones del espacio público y áreas verdes.

El ámbito de acción del PIIMEP se encuentra acotado al cumplimiento de los siguientes lineamientos transversales.

- Mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad a través de la elaboración y ejecución del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.
- Mejorar la calidad de espacios públicos, la cohesión social y la sustentabilidad urbana a raíz de la ejecución del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.

1.2 Memoria Explicativa del Plan

1.2.1 Síntesis de Etapas I y II

1.2.1.1 Síntesis Etapa I: Ajuste Metodológico, Diagnóstico e Imagen Objetivo

La primera etapa del plan se centró en dos tareas clave: la elaboración del diagnóstico comunal y la definición de la visión objetivo. También se establecieron precisiones metodológicas y una propuesta de plan de participación, que será utilizada en las etapas siguientes.

OBJETIVOS ETAPA I

Objetivo Específico 1: Ajustar la Metodología para comenzar las etapas y elaboración de productos con claridad respecto de los requerimientos municipales y así garantizar que se cuente con las condiciones, coordinaciones y compromisos necesarios.

Objetivo Específico 2: Elaborar un diagnóstico respecto a las condiciones de movilidad y espacio público comunal a través de un análisis cuantitativo, cualitativo y percepción de la ciudadanía de las condiciones actuales de la comuna.

Objetivo Específico 3: Establecer una Imagen Objetivo para la comuna respecto de la movilidad urbana y el espacio público.

Objetivo Específico 4: Proponer una metodología de participación ciudadana y un método de validación de proyectos e iniciativas por parte de la comunidad.

1.2.1.1.1 Diagnóstico

El diagnóstico se llevó a cabo en dos niveles: uno cuantitativo, que considera información objetiva, y otro cualitativo, basado en entrevistas a expertos locales sobre temas relevantes para el plan.

Se realizó un **análisis cuantitativo** del sistema urbano de La Reina, focalizándose en la movilidad y el uso de espacios públicos. Se utilizaron indicadores del Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU), complementados con información adicional y datos proporcionados por el municipio.

De manera complementaria el **análisis cualitativo** se sustentó en entrevistas y talleres con actores clave del municipio, así como actividades participativas con la sociedad civil, incluyendo el Consejo de la Sociedad Civil. A partir de esta información, se desarrolló una síntesis de diagnóstico sobre movilidad y espacio público.

Síntesis del Diagnóstico Movilidad:

La Reina presenta diversas deficiencias. Solo el 33,5% de las aceras están en buen estado, con los sectores de Reina Alta, Las Campanas y Príncipe de Gales siendo los más afectados. Aunque existen 20 km de ciclovías, ninguna cumple con estándares adecuados. El transporte público tiene una cobertura del 95%, pero algunas áreas, como La Reina Alta, carecen de acceso adecuado. La congestión cerca de colegios y cruces peatonales en Tobalaba son problemáticas destacadas.

Síntesis del Diagnóstico Espacio Público:

La comuna destaca por contar con 13,99 m² de áreas verdes públicas por habitante, superando el estándar de 10 m² del CNDU. Las distancias promedio a plazas y parques cumplen con los estándares nacionales, pero solo el 52,49% de la población está cubierta por el sistema de plazas. El estado cualitativo de las áreas verdes es favorable en términos de manutención y seguridad, aunque la vegetación es menos valorada.

1.2.1.1.2 Elaboración de la Visión Objetivo del PIIMEP

Como cierre de la primera etapa del estudio se elaboró una visión para la comuna en relación con la movilidad y el espacio público, en ella se reflejaron las intenciones y aspiraciones de la comunidad y el municipio. Esta visión se fundamenta en tres aspectos: la visión de desarrollo comunal en instrumentos normativos existentes, las aspiraciones locales y el diagnóstico comunal.

(a) Orientaciones Estratégicas Identificadas

Sobre la base de la revisión de los instrumentos de planificación y planes estratégicos sectoriales desarrollados para la comuna como para la ciudad y la Región, que resultan relevantes en los ámbitos de movilidad y espacio público se estableció una serie de orientaciones estratégicas que se detectaron de manera recurrente tanto en políticas, planes y programas como en instancias de participación anteriores. De esta manera se pudo identificar los siguientes principios que aparecen de manera explícita o implícita en los distintos instrumentos.

- *Mantener la esencia familiar, la tranquilidad y la seguridad de la comuna.*
- *Promover la sostenibilidad y un desarrollo urbano respetuoso con el medio ambiente en los espacios públicos.*
- *Mejorar la conectividad, la accesibilidad y garantizar una movilidad eficiente para todos los usuarios, incluyendo opciones de electromovilidad, ciclovías y modos de transporte activos y saludables.*
- *Aumentar la calidad, el mantenimiento y la extensión de las áreas verdes, potenciando sistemas de espacios peatonales, corredores, parques y plazas.*
- *Fomentar un consumo responsable de agua y energía, así como el uso eficiente del agua para riego.*
- *Garantizar un desarrollo continuo y próspero, renovando las áreas deterioradas y desarrollando la comuna como un parque residencial.*
- *Asegurar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y accesibles para todos, mejorando la seguridad vial y ampliando el transporte público, con especial atención a las personas vulnerables.*

(b) Valores y Principios Identificados

Sobre la base de la revisión de información desarrollada en la etapa 1se estableció una serie de valores y principios que se presentan de manera recurrente. De esta manera se pudo identificar los siguientes principios que aparecen de manera explícita o implícita.

- *Propender a incentivar y facilitar un estilo de vida saludable*
- *Ofrecer espacios públicos y áreas verdes de calidad para todos*
- *Ciudad inclusiva y equitativa*
- *Propender a aumentar equidad territorial y social*
- *Generar condiciones de accesibilidad universal*
- *Participación ciudadana en toma de decisiones*
- *Seguridad ciudadana para todos y todas los habitantes*
- *Sustentabilidad como eje rector en toma de decisiones*
- *Generar una ciudad con espacios públicos ordenados limpios y seguros*

Ellos orientaron la propuesta de la visión y líneas de acción del PIMEP y fueron abordados tanto de manera directa como indirecta y transversal en las distintas líneas de acción que se presentan en punto 6.1.2.

1.2.1.2 Síntesis Etapa II: Cartera Priorizada de Proyectos de Inversión

En la Etapa 2 del PIIMEP para La Reina, tuvo como objetivo definir la cartera priorizada de proyectos. Con este fin elaboró y evaluó una cartera preliminar de proyectos de movilidad y espacio público. Se realizó un análisis multicriterio basado en criterios estratégicos, y se recogieron opiniones a través de una consulta pública y actividades presenciales de participación ciudadana.

OBJETIVOS ETAPA II
Objetivo Específico 5: Proponer en base a la Imagen Objetivo iniciativas y/o proyectos en infraestructura para movilidad y espacio público con un horizonte de 10 años, considerando una priorización preliminar.

A partir de estos resultados, se configuró una cartera priorizada de proyectos clasificados por plazos de ejecución, considerando viabilidad técnica y equidad territorial. Finalmente, se detallaron los proyectos priorizados y se validaron ante la Contraparte Técnica y la ciudadanía.

1.2.1.2.1 Cartera Preliminar de Proyectos de Inversión

Se elaboró la cartera preliminar de proyectos, obras y medidas asegurando en todo momento su adecuación a las disposiciones contenidas en la OGUC. Con este fin se definió un listado preliminar que incluyó las iniciativas del catastro de proyectos, junto con otras propuestas surgidas en el marco del desarrollo del estudio. La pertinencia de cada una de las iniciativas fue evaluada en función de su pertinencia con respecto a la visión y las orientaciones estratégicas del PIIMEP, según lo revisado en los instrumentos de planificación existentes en la comuna.

1.2.1.2.2 Análisis Multicriterio

El proceso de selección de la cartera definitiva se apoyó en la evaluación y priorización de cartera preliminar de proyectos mediante un análisis multicriterio. Se consideraron los siguientes criterios: i) estrategia y factibilidad; ii) población; iii) paisaje; y iv) Desarrollo urbano. Para cada criterio, se abordaron aspectos específicos relativos a cada dimensión.

Tabla 1-1: Criterios de análisis y aspectos específicos asociados

Criterio	Aspectos Específicos
Estrategia y Factibilidad	(1) Prioridad local y sinergias (2) Concordancia con Visión Estratégica (3) Inversión y factibilidad
Población	(4) Rutas y seguridad de modos no motorizados (MNM) (5) Integración social (6) Actividades y usos de suelo
Paisaje	(7) Impacto en el uso de espacio público (8) Impacto paisajístico
Desarrollo Urbano	(9) Regeneración y desarrollo urbano (10) Normativa

Fuente: Basado en Guía para la elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público. (CNDU, 2019)

En el análisis multidimensional se utilizó una plantilla base de evaluación con el método de ponderación lineal, mecanismo definido en el documento guía para la elaboración de PIIMEP desarrollado por el CNDU el año 2019. Este método se basa en los cuatro criterios y 10 aspectos específicos de análisis definidos anteriormente, incluyendo una serie de marcadores que permiten establecer una estimación previa de los impactos esperados de las iniciativas en cada uno de los aspectos evaluados.

1.2.1.2.3 Participación Ciudadana: Consulta Pública e Instancias de Participación

(c) Consulta pública

En el marco del proceso de participación ciudadana del estudio PIIMEP para la comuna de La Reina, y conforme a la Ley N° 20.958 de aportes al espacio público, se realizó una consulta pública virtual durante 30 días. El objetivo fue recoger las preferencias de la ciudadanía.

El instrumento de recolección de información consistió en una encuesta auto-completada, disponible online a través de Google Forms, dirigida a personas mayores de 15 años que viven, trabajan y/o estudian en la comuna. La encuesta, estructurada en trece preguntas, abarcó temas de movilidad y espacio público, además de recoger comentarios generales sobre mejoras a nivel comunal. Se recibieron 374 encuestas válidas.

(d) Instancias de participación

En agosto se llevó a cabo el segundo ciclo de instancias de participación ciudadana, asociado a la segunda etapa del estudio. En estas instancias se presentaron los avances del estudio, la cartera priorizada de proyectos de movilidad y espacio público, y se ejecutó un ejercicio de priorización de los mismos. Se realizaron cuatro actividades presenciales con la participación de organizaciones territoriales, el COSOC comunal, vecinos y funcionarios municipales.

Prioridades Ciudadanas: Las prioridades levantadas en el proceso de participación fueron incluidas tanto en la definición de los proyectos como en la priorización de losen la evaluación multicriterio y priorización de las iniciativas.

1.2.1.2.4 Definición de Cartera Priorizada

Con base en los resultados obtenidos en las tareas anteriores, se configuró la cartera definitiva de proyectos, obras, medidas y estudios. En la definición de esta cartera se consideraron los criterios de equidad territorial y los beneficios a la población. Los resultados del análisis multicriterio y las opiniones recogidas desde la sociedad civil permitieron consolidar la lista final de iniciativas.

No todas las iniciativas de la cartera preliminar fueron incluidas en la definitiva, descartándose aquellas sin factibilidad institucional o presupuestaria, o aquellas que la comisión técnica municipal consideró no pertinentes en el contexto del PIIMEP. Las iniciativas seleccionadas fueron priorizadas para su ejecución en tres grupos:

- Grupo Prioritario (1 a 3 años),
- Grupo Intermedio (4 a 6 años),
- Grupo Largo Plazo (7 a 10 años).

Los resultados fueron presentados y validados en el Taller 4 por la Contraparte Técnica (Comité Evaluador de Iniciativas).

Tabla 1-2: Proyectos priorizados en grupos 1, 2 y 3 (UF)

ID	Tipo	Criterio Priorización	Proyecto	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	EMC (*)	PAC (*)
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca I			3.292	0,58	3
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca II			5.335	0,58	3
A_1	ACERAS	PAC	Aceras Palma de Mallorca III			3.292	0,58	3
A_2	ACERAS	PAC-AMC	Aceras Clorinda Henríquez		14.463		0,58	2
A_3	ACERAS	PAC-AMC	Aceras Julio Montebruno		6.802		0,58	2
A_4	ACERAS	PAC	Aceras Latinos		4.374		0,47	2
A_5	ACERAS	PAC	Ruta accesible a CESFAM Juan Pablo II	13.931			0,58	1
P_1	PASEOS Y V.	PAC	Boulevard Príncipe de Gales I		2.738		0,67	2
P_2	PASEOS Y V.	PAC	Reconfig. Integral Vicente Pérez Rosales		7.237		0,60	2
P_3	PASEOS Y V.	PAC	Reconfig. Integral Av. Larraín	4.108			0,58	1
P_4	PASEOS Y V.	BC	Reconfig. Integral Av. Alc. Fdo. C. Velasco		0	11.272	0,68	2
TP_1	INFRA. TP	PAC-AMC	Accesibilidad Paradas (50)	1.782			0,64	1
CV_1	CICLOVIAS	PAC	Ciclovía Tajmoy			11.213	NA	3
CV_2	CICLOVIAS	BC-CT	Plan Movilidad Activa	2.129	0		NA	2
GO_1	GESTION Y OP.	PAC-AMC	Medidas de Seg. Vial Colegios Municipales	14.048			0,67	1
GO_2	GESTION Y OP.	PAC-CT	Semáforos Grupo 1 (3)	6.902			0,28	1
GO_3	GESTION Y OP.	PAC	Accesibilidad Cruces Veredas UV 10	3.790			0,57	1
PP_1	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Plaza Ossandón Oriente			19.621	0,40	3
PP_2	P. Y PARQUES	PAC	Remodelación Plazas Eduardo Alert			2.702	0,50	3
PP_3	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Á. Verde Valenzuela Puelma			3.283	0,41	3
PP_4	P. Y PARQUES	PAC-AMC	Remodelación Plaza La Reina		16.849		0,55	2
IL_1	ILUMINACION	PAC	Iluminación Laura Rodríguez	3.538			0,53	1
IL_2	ILUMINACION	PAC	Iluminación Valenzuela Llanos	1.745			0,53	1
IL_3	ILUMINACION	PAC	Iluminación Larraín Oriente	2.859			0,53	1
	Total			**54.832**	**52.463**	**60.009**		

(*) EMC Puntaje consolidado de evaluación multicriterio
(**) PAC priorización asistentes taller 4, (1) Alta, (2) Media, (3) Baja
Fuente: Elaboración propia

1.2.1.2.5 Descripción de Proyectos, Obras, Medidas y Estudios Priorizados

Como ultima tarea de la etapa 2 se realizó una descripción detallada de los proyectos, obras, medidas y estudios priorizados, profundizando en la información contenida en las fichas simplificadas elaboradas previamente. Se especificaron los tramos, superficies, emplazamientos, expropiaciones (cuando fue necesario), equipamientos y costos asociados a cada iniciativa. Esta información robusteció la fase final del PIIMEP, garantizando su adecuada planificación y ejecución.

1.2.2 Lineamientos y Componentes del Plan PIMEP La Reina 2024

1.2.2.1 Síntesis Visión Objetivo

A partir de los elementos recogidos tanto en la revisión del diagnóstico como en la ejecución de las actividades asociadas a la co-construcción de la visión del PIIMEP de La Reina, se establecieron los lineamientos estratégicos y las acciones correspondientes. Estos son el resultado de la elaboración del diagnóstico de la situación base, en conjunto con las aspiraciones locales, valores y principios identificados en la primera etapa de este estudio, los cuales se traducen en la siguiente Visión Objetivo para el plan.

VISIÓN

"Consolidar a La Reina como una comuna caracterizada por un entorno verde y sostenible, donde la naturaleza se integre armoniosamente, desde parques hasta bosques de pie de monte. Preservar su carácter residencial de barrio, promoviendo un desarrollo urbano equilibrado que brinde una amplia oferta de servicios, equipamientos y oportunidades laborales accesibles para todos sus habitantes. Atraer y retener a jóvenes, fomentando su participación en la vida urbana. Asimismo, generar espacios seguros para todos poniendo énfasis en adultos mayores, niños y mujeres, mientras se promueve el uso de modos de movilidad sostenible que privilegia a peatones, ciclistas y el acceso al transporte público para consolidar una comuna más amigable con el medio ambiente y sus habitantes."

La visión deseada del Plan de Inversiones en Infraestructura y Mejoramiento del Espacio Público (PIIMEP) de La Reina, fue consensuada con las autoridades y especialistas municipales, y se definió como aquella que puede satisfacer y amalgamar los deseos y necesidades de la comunidad en los ámbitos de acción específicos de este plan. Sin embargo, ella también debe cumplir con las pautas establecidas en documentos orientadores como el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) y el Plan Regulador Comunal. Es fundamental considerar que el PIIMEP se integra en una visión comunitaria más amplia, abarcando aspectos de desarrollo urbano y bienestar colectivo.

Así, este Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público se orienta a avanzar dentro de sus márgenes de acción en la consecución de la imagen objetivo que se propone, acotando su actuar por medio de la definición de lineamientos estratégico y acciones que debieran ser abordadas mediante la implementación de la cartera de proyectos de movilidad espacio público priorizadas por el PIIMEP La Reina 2024.

1.2.2.2 Lineamientos Estratégicos

El Plan PIMEP de La Reina se encuentra estrechamente ligado al sistema de espacios públicos, áreas naturales y áreas peatonales estructurantes de la comuna. Para su consolidación, es crucial comprender cómo interactúan las áreas verdes, los espacios públicos ya existentes y las actividades que ocurren en ellos como parte esencial del

entramado territorial de la comuna. Los sectores con mayor intensidad de uso, las zonas donde se concentran las actividades comerciales y los espacios públicos ya establecidos conforman el esqueleto fundamental del sistema urbano. Dentro de este contexto, se han delineado cinco directrices estratégicas que guiarán las acciones y proyectos del plan hacia su cumplimiento.

Tabla 1-3: Ejes temáticos.

EJES TEMATICOS				
1 AREAS VERDES Y ESPACIOS PUBLICOS	2 MOVILIDAD ACTIVA, AREAS PEATONALES Y CICLOVIAS	3 TRANSPORTE PÚBLICO E INTERMODALIDAD	4 DESARROLLO URBANO Y SOSTENIBILIDAD	5. GESTION Y OPERACION
LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS				
Elevar el estándar de áreas verdes y espacios públicos, haciéndolos más sostenibles, inclusivos y seguros para la comunidad, al mismo tiempo que se fortalece su capacidad de adaptación al cambio climático.	Fortalecer una estructura urbana que integre un sistema de áreas peatonales y ciclovías, promoviendo activamente el uso de modos de transporte no motorizados y garantizando la seguridad de los usuarios más vulnerables.	Mejorar la experiencia de uso del sistema de transporte público mediante la mejora de su accesibilidad, entorno e infraestructura de apoyo, e integración con red de metro.	Generar condiciones para un desarrollo, sostenible, armónico que permita mantener vitalidad de La Reina atrayendo servicios, comercio y oferta residencial diversa y sostenible.	Desarrollar una gestión dinámica e integrada del espacio público y el entorno de movilidad, mediante la implementación de estrategias que promuevan el uso eficiente de los recursos y la participación ciudadana.

Fuente: Elaboración propia

1.2.3 Ejes Temáticos, Líneas de Acción e Iniciativas

1.2.3.1 EJE AREAS VERDES Y ESPACIOS PUBLICOS

Tabla 1-4: Objetivo áreas verdes.

Objetivo	**Elevar el estándar de áreas verdes y espacios públicos, haciéndolos más sostenibles, inclusivos y seguros para la comunidad, al mismo tiempo que se fortalece su capacidad de adaptación al cambio climático.**

Fuente: Elaboración propia.

El eje temático de áreas verdes y espacios públicos se alinea con las definiciones estratégicas comunales incorporando proyectos que permitan avanzar en la constitución de estas. Como contexto tenemos que, en primer término, el Plan de Desarrollo Comunal se plantea entre sus objetivos estratégicos la (1) *Mejoramiento de la calidad, inclusividad y sustentabilidad de los espacios públicos.* (2) *Mejorar la calidad, mantenimiento y cobertura de las áreas verdes y arbolado urbano*

Complementando lo anterior tenemos que el Plan Local de Cambio Climático plantea la necesidad de avanzar en (1) *Fomentar el consumo hídrico y energético responsable en la comuna y en el municipio Y (2) Proteger ecosistemas vulnerables y gestionar alianzas para su conservación*. Por último, debemos considerar que en la consulta ciudadana desarrollada en el marco de este estudio se identificó como temas prioritarios el (1) *mantener carácter de barrio y comuna verde*, además de (2) *mantener rol de pie de monte y consolidar cobertura arbórea de La Reina.*

En este contexto, la propuesta establece acciones, iniciativas y proyectos concretos que se alinean con las directrices de la comuna, teniendo en cuenta un progreso gradual y buscando conciliar la visión y los objetivos a largo plazo con los recursos limitados disponibles.

Tabla 1-5: Acciones y tipo de iniciativas de areas verdes y espacio público.

Ámbito de Acción		Acciones	Tipo de Iniciativas
Espacio Público	(1)	Consolidar una red cohesiva y accesible de ejes arborizados y áreas verdes que enlace los diferentes espacios naturales y urbanos de la comuna.	- Plazas y Parques (PP)
	(2)	Revitalizar plazas con estándares deficitarios, mejorando su infraestructura, diseño y funcionalidad.	
	(3)	Aumentar oferta de superficies verdes en barrios deficitarios.	

Fuente: Elaboración propia.

Iniciativas de áreas verdes y espacios públicos

En el ámbito del Espacio Público, se prioriza una serie de proyectos que abarca tanto la ejecución de obras como el desarrollo de estudios, con el fin de generar una combinación adaptable de iniciativas que permitan actuar de manera progresiva ante necesidades de corto, mediano y largo plazo. A partir de un análisis multicriterio, se seleccionó proyectos que se complementan con el resto de las iniciativas, formando parte de un único plan integral. De este modo, se pretende avanzar hacia la construcción de la imagen-objetivo deseada. Cada proyecto puede alinearse con uno o varios lineamientos, así como con distintas líneas de acción. En total, se contemplan cuatro iniciativas de tipo plazas y parques (PP).

Tabla 1-6: Caracterización de proyectos de platabandas

Proyecto	Tipología	Objetivos	Descripción
PP1-Remodelación Plaza Ossandón Oriente	(PP) Plazas y Parques	▪ Mejorar calidad de áreas verdes de UV 14 de manera de incentivar su uso. ▪ Incorporar un paisajismo sostenible y renovar la cobertura arbórea.	El proyecto consiste en la renovación de la plaza, considerando incorporación de pavimentos accesibles, equipamiento urbano, mejoramiento de las áreas verdes y árboles. Involucra un área total de intervención de 7.173 m2.
PP2-Remodelación Plazas Eduardo Alert	(PP) Plazas y Parques	▪ Mejorar calidad de áreas verdes de UV 9 de manera de incentivar su uso. ▪ Mejorar la accesibilidad. ▪ Incorporar un paisajismo sostenible y renovar la cobertura arbórea.	El proyecto contempla la inclusión de equipamiento como juegos infantiles, mobiliario, iluminación y paisajismo, esto como recuperación de espacios públicos. Considera un área total de intervención de 1.057 m2.
PP3-Remodelación Área Verde Valenzuela Puelma	(PP) Plazas y Parques	▪ Mejorar calidad de áreas verdes de UV 12 de manera de incentivar su uso. ▪ Generar conexión entre red de áreas verdes comunal. ▪ Mejorar la accesibilidad. ▪ Incorporar un paisajismo sostenible y renovar la cobertura arbórea.	El proyecto incluye la renovación del espacio, considerando incorporación de pavimentos accesibles, equipamiento urbano, mejoramiento de las áreas verdes con la introducción de plantas ornamentales sustentables e incremento del arbolado existente. Involucra una área e intervención de 18.345m2
PP4-Remodelación Plaza La Reina	(PP) Plazas y Parques	▪ Mejorar calidad de áreas verdes de UV 12 de manera de incentivar su uso. ▪ Mejorar la accesibilidad. ▪ Incorporar un paisajismo sostenible y renovar la cobertura arbórea.	El proyecto consiste en la renovación de la plaza, considerando incorporación de pavimentos accesibles, equipamiento urbano, mejoramiento de las áreas verdes y árboles. Involucra un área total de intervención de 6.160 m2.

Fuente: Elaboración propia

1.2.3.2 EJE MOVILIDAD ACTIVA, AREAS PEATONALES Y CICLOVIAS

Tabla 1-7: Objetivo movilidad activa, áreas peatonales y ciclovías.

Objetivo	**Fortalecer el sistema de transporte comunal que promueva el uso de modos transporte no contaminantes y eficientes en el uso del espacio público. En particular, se busca potenciar la infraestructura de aquellos modos no motorizados a través del mejoramiento de rutas peatonales y de ciclorutas para garantizar la seguridad de todos los usuarios, especialmente de los más vulnerables.**

Fuente: Elaboración propia.

El eje de movilidad activa se fundamenta en primera instancia en uno de los lineamientos estratégicos del Plan de Desarrollo Comunal, como es el de desarrollar infraestructura y equipamiento público de calidad que esté al servicio de los habitantes de la comuna cuyos objetivos estratégicos consideran ente otros mejorar la accesibilidad a equipamiento, espacios públicos y áreas verdes. Es así como se identifican los siguientes lineamientos (1) mejorar la seguridad en veredas, (2) el incentivo del uso del transporte público, (3) promocionar el uso de la bicicleta y (4) fomentar el uso racional del vehículo.

Este objetivo es coherente tanto a nivel regional como nacional por planes como el el Plan Metropolitano de Movilidad Santiago 2030, la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible (2021) y la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito (2021). Asimismo, en distintas instancias del proceso de elaboración del PIIMEP se ha planteado la necesidad de aumentar y mejorar el espacio destinado a peatones, así como de mejorar y conectar las ciclovías de la comuna. En este contexto, se han propuesto una serie de acciones en el ámbito de la movilidad que abordan los principales desafíos y requerimientos de la comuna de La Reina, que se enmarcan en los instrumentos de planificación vigentes, las deficiencias identificadas y los requerimientos de los vecinos.

Tabla 1-8: Acciones y tipo de iniciativas de movilidad activa, áreas peatonales y ciclovías.

Ámbito de Acción	Acciones	Tipo de Iniciativas
Movilidad	(1) Mejorar calidad de aceras y áreas peatonales dando condiciones de accesibilidad universal. (2) Crear una red de calles y pasajes seguros que faciliten el desplazamiento a pie y garanticen travesías seguras para los peatones. (3) Ampliar y mejorar los espacios peatonales en los ejes comerciales, mediante la implementación de diseño urbano que promueva la comodidad y seguridad de los peatones. (4) Normalizar infraestructura de Ciclovías. (5) Mejorar diseño urbano entorno y generar rutas seguras a colegios, parques, centros culturales e hitos urbanos en general.	- Aceras (A) - Paseos y Vialidad (P) - Ciclovías (CV)

Fuente: Elaboración propia.

Iniciativas de movilidad activa, áreas peatonales y ciclovías

En el ámbito de Movilidad Activa, se prioriza una serie de proyectos y estudios destinados a generar propuestas de diversas escalas, que se implementarán de manera progresiva para atender necesidades a corto, mediano y largo plazo. La cartera de proyectos, definida a través de un análisis multicriterio y un proceso de participación ciudadana, busca integrar iniciativas que se complementen entre sí, potenciando su impacto y formando parte de un único Plan. Con ello, se pretende optimizar los recursos disponibles para alcanzar la imagen-objetivo deseada. Cada proyecto puede alinearse con uno o varios lineamientos y abarcar distintas líneas de acción. En total, se contemplan 12 iniciativas: cinco proyectos de aceras (A), cuatro de paseos y vialidad (P), y dos de ciclovías (CV).

Tabla 1-9: Caracterización de iniciativas movilidad activa, aceras

Proyecto	Tipología	Objetivos	Descripción
A1- Paseo Peatonal Palma de Mallorca	(A) Acera	▪ Consolidar y mejorar veredas, áreas verdes y arborización para establecer un eje estructural norte sur entre Simón González y Avenida Alcalde Fernando Castillo.	El proyecto consiste en mejorar las aceras, con mobiliario y paisajismo, de la calle Palma de Mallorca. Involucra una superficie aproximada de 6.825 m2.
A2-Paseo Peatonal Clorinda Henríquez	(A) Acera	▪ Consolidar y mejorar veredas, áreas verdes y arborización para establecer un eje entre Palma de Mallorca y Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco.	Mejoramiento de las aceras de Clorinda Henríquez, incorporando mobiliario urbano y paisajismo. Involucra una superficie aproximada de 7.740 m2.
A3-Aceras Julio Montebruno	(A) Acera	▪ Consolidar veredas, áreas verdes y arborización con el fin de mejorar el recorrido peatonal norte sur en l sector sur poniente de la comuna.	El proyecto consiste en renovación de las aceras de Julio Montebruno incorporando mobiliario urbano y paisajismo. Involucra una superficie aproximada de 3.640 m2
A4-Aceras Ictinos	(A) Acera	▪ Consolidar veredas, áreas verdes y arborización con el fin de mejorar el recorrido peatonal norte sur en el sector sur poniente de la comuna.	El proyecto consiste en mejorar las aceras de calle Ictinos entre las calles Francisco de Villagra y Avenida José Arrieta, involucra una superficie aproximada de 2.336m2.
A4- Ruta accesible a Cesfam Juan Pablo II	(A) Acera	▪ Consolidar aceras para mejorar el recorrido peatonal desde una vía principal de conexión (Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco y Talinay) hacia el Cesfam Juan Pablo II, mejorando la accesibilidad universal.	El proyecto consiste en mejorar las Aceras de acceso al Cesfam, Calles Parinacota, Mamiña y Tamarugo. La iniciativa incorpora pavimentos de acera y paisajismo. Involucra una superficie aproximada de 7.440 m2

Fuente: Elaboración propia

Tabla 1-10: Caracterización de iniciativas movilidad activa, paseos y vialidad

Proyecto	Tipología	Objetivos	Descripción
P1-Boulevard Príncipe de Gales I	(P) Paseos y vialidad	▪ Mejorar configuración de la avenida, para optimizar accesibilidad a centros de atracción. ▪ Consolidarla como un eje mixto con un adecuados espacios peatonales, ordenamiento de calzada vehicular e inclusión de ciclovía.	El proyecto consiste en la remodelación de Avenida Príncipe de Gales , entre Avenida Ossa y Monseñor Edwards. Abarcando una superficie aproximada de 22.000 m2.
P2-Reconfiguración Integral Vicente Pérez Rosales	(P) Paseos y vialidad	▪ Mejorar de manera integral a operación y accesibilidad vehicular y peatonal.	El proyecto consiste en reconfiguración integral Vicente Pérez Rosales sobre una superficie aproximada de 58.140m2.
P3-Reconfiguración Integral Avenida Larraín	(P) Paseos y vialidad	▪ Consolidar el eje comercial en cuadrante sur poniente de la comuna mejorar la accesibilidad y potenciar rol de eje mixto actividades comerciales, residenciales y servicios.	El proyecto consiste en reconfiguración integral de aceras, ciclovía y calzada y área verde central, abarcando una superficie aproximada de 33.000 m2.
P4-Reconfiguración Integral Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco	(P) Paseos y vialidad	▪ Mejorar la operación y accesibilidad vehicular, bicicios y peatonal a actividades y servicios del eje.	El proyecto consiste en reconfiguración integral de aceras, ciclovía y calzada y área verde central, abarcando una superficie aproximada de 90.560 m2.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 1-11: Caracterización de iniciativas movilidad activa ciclovías

Proyecto	Tipología	Objetivos	Descripción
CV1-Ciclovía Talinay	(CV) Ciclovía	▪ Mejoramiento y Reposición Segregadores, Demarcación y Señalética Ciclovías;	El proyecto consiste en el mejoramiento del estándar de eje Talinay con un total de 3.552 metros.
CV2-Plan Movilidad Activa	(CV) Ciclovía	▪ Mejorar la red de ciclovías existente y habilitar zonas calmas en la comuna, cumpliendo con la normativa vigente de acuerdo con el Decreto 102 del MTT. Aplica en toda la comuna.	Consiste en la elaboración de un plan comunal de ciclovías y ciclo bandas en el que a partir de un diagnóstico de la infraestructura actual para ciclos de la comuna se elabore un plan de infraestructura que considere ciclovías y la habilitación de zonas calmas

Fuente: Elaboración propia

1.2.3.3 EJE TRANSPORTE PÚBLICO E INTERMODALIDAD

Tabla 1-12: Objetivo transporte público e intermodalidad

Objetivo	**Mejorar la experiencia de uso del sistema de transporte público mediante la mejora de su accesibilidad, entorno e infraestructura de apoyo, e integración con red de metro.**

Fuente: Elaboración propia.

El eje de Transporte Público y modos compartidos tiene su origen en los mismos instrumentos de planificación que el eje de Movilidad Activa, como el Plan de Desarrollo Comunal, el Plan Metropolitano de Movilidad Santiago 2030, la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible (2021) y la estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito (2021).

Lo anterior se explica teniendo en consideración que los modos de acceso al transporte público son justamente los modos activos como la caminata y la bicicleta. Por lo tanto, todas las acciones abordadas en el eje de movilidad activa, también tendrá un impacto positivo en el incentivo del transporte público.

Dicho lo anterior, las acciones propuestas en este eje buscan mejorar los tiempos de permanencia de los usuarios de transporte público en las paradas y mejorar los tiempos de viaje en los servicios de transporte público. Es importante destacar que La Reina cuenta con transporte público comunal gratuito que es operado por el municipio.

Finalmente, se debe considerar que la infraestructura del transporte público es gestionada por el DTPM, por lo que las iniciativas deberán ser gestionadas y coordinadas con dicho organismo.

Tabla 1-13: Acciones y tipo de iniciativas de transporte público y modos compartidos.

Ámbito de Acción	Acciones	Tipo de Iniciativas
Movilidad	(1) Mejorar infraestructura y gestión de zonas de intercambio en estaciones de metro. (2) Renovación y/o mejoramiento estándar de seguridad, iluminación y accesibilidad universal de refugios peatonales. (3) Mejorar infraestructura de transporte público. (4) Aumento frecuencia y cobertura bus eléctrico comunal.	- Infraestructura T. Público (TP)

Fuente: Elaboración propia.

Iniciativas de transporte público y modos compartidos

El eje de Transporte Público y modos compartidos está vinculado a la tipología de proyectos de Infraestructura de Transporte Público (TP). En este contexto, se propone un proyecto que responde a la principal demanda identificada por los vecinos y usuarios de la comuna de La Reina durante la consulta pública realizada para la elaboración del PIIMEP. El objetivo del proyecto es mejorar la accesibilidad a las paradas de transporte público dentro de la comuna, atendiendo a las necesidades planteadas por la comunidad.

Tabla 1-14: Caracterización de iniciativas transporte público y modos compartidos

Proyecto	Tipología	Objetivos	Descripción
TP1-Accesibilidad Paradas	(TP) Infraestructura de transporte público	▪ Mejorar las condiciones de los paraderos con énfasis en mejorar la accesibilidad. ▪ Garantizar que todos los usuarios accedan al transporte público de manera segura.	El proyecto consiste en el mejoramiento de las 55 paradas más críticas de comuna y la ejecución de obras de pavimentación para permitir accesibilidad universal en todas ellas.

Fuente: Elaboración propia

1.2.3.4 EJE DESARROLLO URBANO Y SOSTENIBILIDAD

Tabla 1-15: Objetivo desarrollo urbanos y sostenibilidad.

Objetivo	**Generar condiciones para un desarrollo, sostenible, armónico que permita mantener vitalidad de La Reina atrayendo servicios, comercio y oferta residencial diversa y sostenible.**

Fuente: Elaboración propia.

El tema del desarrollo urbano y la sostenibilidad se aborda en las definiciones estratégicas de la comunidad, lo que crea un contexto propicio para que el PIMEP avance en sus áreas de acción hacia la realización gradual de algunas de esas definiciones. En primer lugar, el Plan de Desarrollo Comunal establece como objetivos estratégicos generar (1) Ordenamiento territorial equilibrado y sustentable que promueva la calidad de vida para los habitantes de La Reina, (2) Disminuir la congestión fortaleciendo la intermodalidad, (3) Mejorar conectividad y accesibilidad de la red vial interna y conexiones intercomunales

Adicionalmente el Plan Local de Cambio Climático plantea la necesidad de avanzar en el manejo sustentable de áreas verdes. Por último, en la consulta ciudadana desarrollada en el marco de este estudio. Se identificó como temas prioritarios el (1) Fomentar el consumo hídrico y energético responsable en la comuna y en el municipio, además de (2) Proteger ecosistemas vulnerables y gestionar alianzas para su conservación

En este contexto, la propuesta integra acciones, estudios y proyectos específicos destinados a desarrollar iniciativas y directrices de diseño que impulsen el avance hacia la realización de la visión y los objetivos a largo plazo.

Tabla 1-16: Acciones y tipo de iniciativas de desarrollo urbano y sostenibilidad.

Ámbito de Acción		Acciones	Tipo de Iniciativas
Movilidad	(1)	Incentivar desarrollo de ejes urbanos que ofrezcan servicios y comercio vitales, mixtos y orientados al transporte público.	- Iluminación (IL) - Plazas y Parques (PP)* - Aceras (A)* - Paseos y Vialidad (P)* - Ciclovías (CV)*
	(2)	Iniciar una transición hacia un paisajismo con menor requerimiento hídrico, más diverso y sostenible en la comuna.	
	(3)	Renovar y consolidar la cobertura arbórea, aumentando la densidad de especies adaptadas a las condiciones de la comuna.	
	(4)	Completar discontinuidades de la trama (Puentes y fajas PRC).	
	(5)	Elevar el estándar de iluminación en áreas con deficiencias lumínicas.	

(*) Tipo de iniciativas indirectas cuyos proyectos estan incluidos en otros ejes pero contribuyen de manera indirecta a acciones del eje Desarrollo Urbano y Sostenibilidad son Plazas y Parques (PP), Aceras (A), Paseos y Vialidad (P), Ciclovias (CV).

Fuente: Elaboración propia.

Iniciativas de desarrollo urbano y sostenibilidad

En el ámbito del desarrollo urbano y la sostenibilidad, se priorizó una cartera de proyectos que incluye el mejoramiento de la iluminación en sectores con déficits. A partir del análisis diagnóstico, se definieron intervenciones en tres áreas clave, identificadas como prioritarias por la necesidad de elevar el estándar y la cobertura de la iluminación. Además, se aseguró que estos proyectos se complementaran de manera sinérgica con el resto del Plan, garantizando una cobertura territorial equilibrada.

Tabla 1-17: Caracterización de iniciativas desarrollo urbano y sostenibilidad

Proyecto	Tipología	Objetivos	Descripción
IL1-Iluminación Laura Rodríguez	(IL) Iluminación	▪ Mejoramiento iluminación de Diputada Laura Rodríguez entre Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco y Avenida José Arrieta.	Considera reposición, recambio o instalación de nuevas luminarias.
IL2-Iluminación Valenzuela Llanos	(IL) Iluminación	▪ Mejoramiento iluminación de Valenzuela Llanos entre Carlos Ossandón y Avenida Alcalde Fernando Castillo.	Considera reposición, recambio o instalación de nuevas luminarias.
IL3-Iluminación Larraín Oriente	(IL) Iluminación	▪ Mejoramiento iluminación de Avenida Larraín Oriente entre Avenida Las Perdices y Álvaro Casanova.	Considera reposición, recambio o instalación de nuevas luminarias.

Fuente: Elaboración propia

1.2.3.5 EJE GESTIÓN Y OPERACIÓN

Tabla 1-18: Objetivo gestión y operación.

Objetivo	**Desarrollar una gestión dinámica e integrada del espacio público y el entorno de movilidad, mediante la implementación de estrategias que promuevan el uso eficiente de los recursos y la participación ciudadana.**

Fuente: Elaboración propia.

El eje de Gestión y Operación complementa los cuatro ejes temáticos anteriores, fomentando cambios en las dinámicas presentes en la comuna que afectan la movilidad fluida y segura de los residentes y usuarios en los espacios públicos.

Las acciones propuestas para este eje de gestión y operación se fundamentan en necesidades detectadas en el diagnóstico [1] los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial de la comuna, que van desde el Plan de Desarrollo Comunal y el Plan Integral de Movilidad hasta la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible. En estos documentos se establecen medidas que destacan la relevancia de la calidad y configuración de espacio público para la incentivar la intermodalidad, la movilidad activa y el uso racional del automóvil.

Tabla 1-19: Acciones y tipo de iniciativas de gestión y operación.

Ámbito de Acción	Acciones	Tipo de Iniciativas
Movilidad	(1) Implementar zonas de tráfico calmado en barrios residenciales. (2) Mejorar estándar de mantención y reposición de pavimentos y demarcaciones viales. (3) Implementar medidas de gestión y educación para entornos seguros en colegios (4) Mejorar semaforización	- Gestión y Operación (GO)

Fuente: Elaboración propia.

[1] *Mejorar mantención de pavimentos y demarcaciones viales, mejorar dimensión y pavimentos de aceras.*

Iniciativas de gestión y operación

En el ámbito de Gestión y Operación, se propone una cartera de proyectos destinada a mejorar la seguridad de los peatones en el espacio público y optimizar la operación de la red vial de manera progresiva, atendiendo a las necesidades identificadas a corto, mediano y largo plazo. Cada proyecto puede alinearse con uno o varios lineamientos y líneas de acción estratégicas. Se incluyen tres iniciativas en esta área: dos enfocadas en la mejora de la circulación peatonal y la accesibilidad universal, y una dedicada a la instalación de nuevos semáforos.

Tabla 1-20: Caracterización de iniciativas gestión y operación

Proyecto	Tipología	Objetivos	Descripción
GO1-Medidas de Seguridad Vial Colegios Municipales	(GO) Gestión y Operación	▪ Mejorar condiciones de seguridad vial y accesibilidad en los entornos de los colegios municipales con el fin de aumentar la seguridad y confort de quienes transiten.	El proyecto tiene como objetivo mejorar la pavimentación de las aceras, la iluminación, la demarcación vial y la señalética en los alrededores de los colegios municipales.
GO2-Semáforos Grupo 1 (3)	(GO) Gestión y Operación	▪ Mejorar la seguridad vial y la fluidez del tránsito en estos puntos críticos.	Este proyecto consiste en la instalación de semáforos en tres intersecciones priorizadas de la comuna. Estas intervenciones buscan mejorar la seguridad vial y la fluidez del tránsito en estos puntos críticos.
GO3-Accesibilidad Cruces Veredas UV 10	(GO) Gestión y Operación	▪ Mejorar las condiciones de accesibilidad universal y seguridad peatonal de las aceras en toda la Unidad Vecinal 10.	Este proyecto consiste en la construcción de dispositivos de rodado en los cruces peatonales y la generación de rutas accesibles de la UV 10.

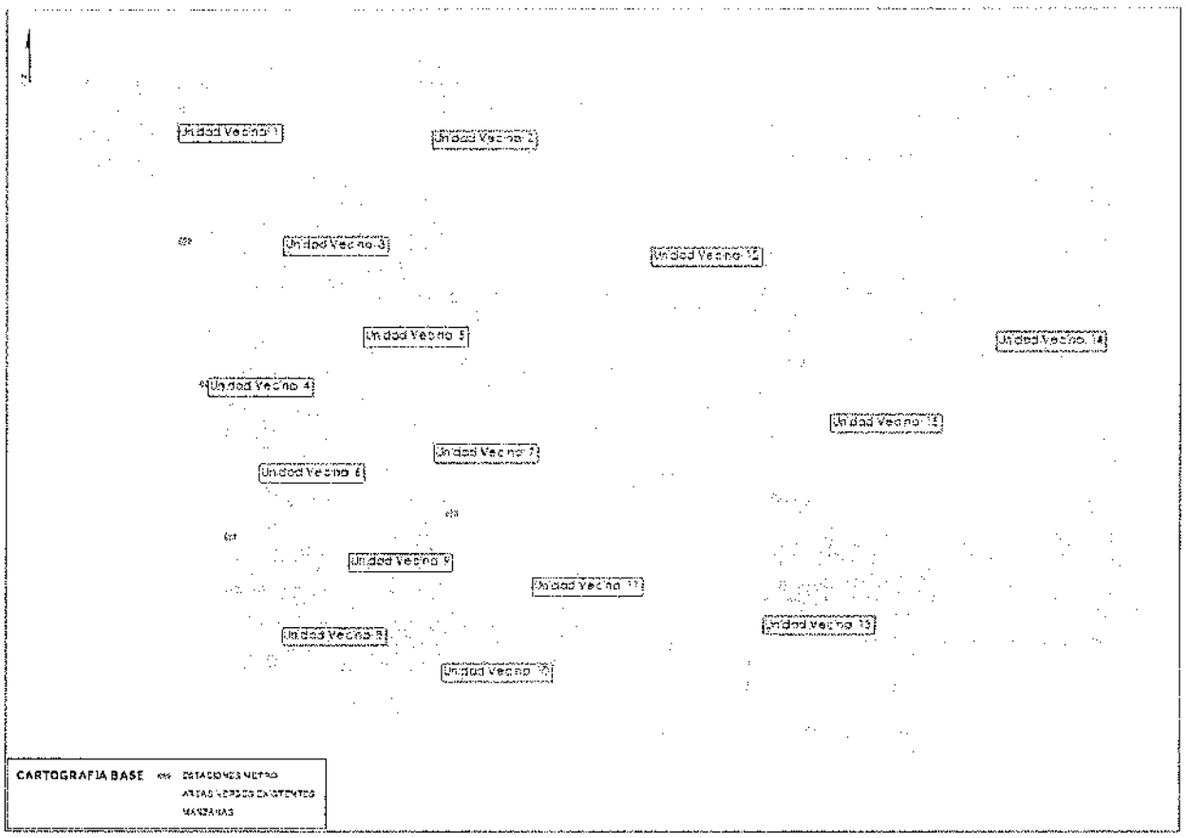
Fuente: Elaboración propia

1.2.4 Planimetría del Plan

1.2.4.1 Planimetría Base

Los proyectos propuestos y priorizados para el PIIMEP de la comuna de La Reina son presentados considerando como planimetría base la cobertura de manzanas y la red vial dispuestas por la I.M de La Reina como parte de los antecedentes asociados a la cartografía levantada el año 2014. Estas coberturas fueron proyectadas al sistema de referencia WGS_1984_UTM_Zone_19S en formato shapefile y serán dispuestas junto con las coberturas de los proyectos priorizados para el PIIMEP.

Figura 1-1: Planimetría Base



Fuente: Elaboración Propia

1.2.4.2 Plano PIIMEP La Reina 2024-2034

La cartera priorizada del PIIMEP, está graficada en el plano PIIMEP en el cual están codificados y ubicados todas las iniciativas del Plan, agrupadas según categorías de intervención en función de las características y tipología de cada proyecto. Se ha utilizado una paleta de colores diferenciados para cada categoría y una diferenciación gráfica de la codificación por categoría y proyecto. El plano se elaboró sobre planimetría municipal en plataforma ArcGIS 10.4.1.

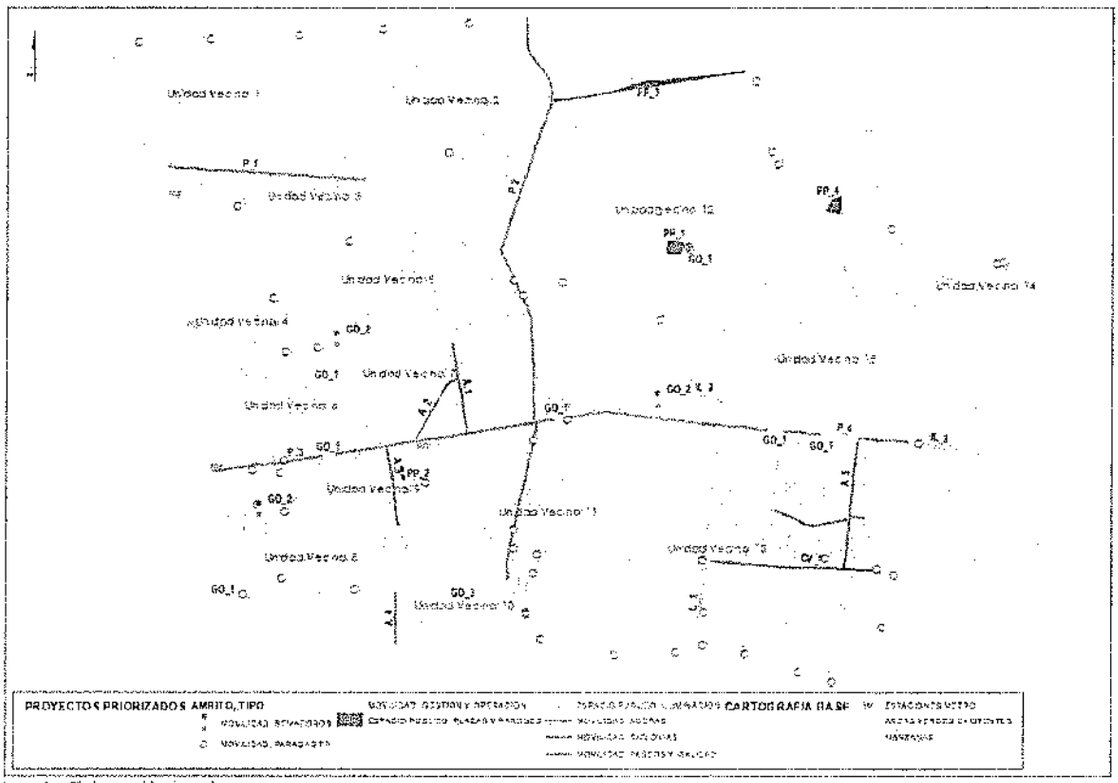
Respecto al SIG (Sistema de Información Geográfica) que contiene la planimetría del PIIMEP, se compone de un Shape para cada tipo de geometría de proyecto. En cada uno de los shapes, la información que contiene trae los siguientes campos:

Tabla 1-21: Diccionario de datos shapes Planimetría PIIMEP

Atributos	Definición del campo	Tipo Campo	Categorías o Dominio
ID	ID asignado al proyecto	Categórico	Código único según inicial del tipo de proyecto y un número
Tipo	Tipo de proyecto en el espacio público o movilidad	Categórico	Aceras Ciclovías Gestión Y Operación Iluminación Infraestructura TP Paseos Y Vialidad Plazas Y Parques Semáforos
Alcance	Alcance del proyecto	Categórico	Estudio Ejecución Proyecto
Proyecto	Nombre del proyecto	Categórico	Nombre único para cada proyecto
EMC	Evaluación Multicriterio (puntaje)	Numérico	Números]0-1[
Ámbito	Ámbito del territorio	Categórico	Movilidad Espacio Público
Grupo	Grupo de priorización	Categórico	1: Corto Plazo 2: Mediano Plazo 3: Largo Plazo
Uvecinal	Unidad(es) Vecinal(es) donde se emplaza el proyecto	Categórico	Unidades vecinales de la comuna
Costo	Costo total del proyecto en CLP	Numérico	Valores $
Costo U	Costo unitario de semáforos y paradas municipales en CLP	Numérico	Valores $
Cant_U	Cantidad de unidades por proyecto	Numérico	Números]1-44[
Costo_UF	Costo total del proyecto en UF	Numérico	Valores UF

Fuente: Elaboración propia.

Figura 1-2: Plano y localización de iniciativas del PlIMEP La Reina 2024-2034



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 1-22: Cartera priorizada y costos en UF

ID	Tipo	Alcance	Proyecto	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3
A_1	ACERAS	Ejecución	Aceras Palma de Mallorca I			3.292
A_1	ACERAS	Ejecución	Aceras Palma de Mallorca II			5.335
A_1	ACERAS	Ejecución	Aceras Palma de Mallorca III			3.292
A_2	ACERAS	Proyecto	Aceras Clorinda Henríquez		14.463	
A_3	ACERAS	Proyecto	Aceras Julio Montebruno		6.802	
A_4	ACERAS	Proyecto	Aceras Ictinos		4.374	
A_5	ACERAS	Proyecto	Ruta accesible a CESFAM Juan Pablo II	13.931		
P_1	PASEOS Y V.	Estudio	Boulevard Príncipe de Gales I		2.738	
P_2	PASEOS Y V.	Estudio	Reconfig. Integral Vicente Pérez Rosales		7.237	
P_3	PASEOS Y V.	Estudio	Reconfig. Integral Av. Larraín	4.108		
P_4	PASEOS Y V.	Estudio	Reconfig. Integral Av. Alc. Fdo. C. Velasco		0	11.272
TP_1	INFRA. TP	Proyecto	Accesibilidad Paradas (50)	1.782		
CV_1	CICLOVIAS	Proyecto	Ciclovía Talinay			11.213
CV_2	CICLOVIAS	Estudio	Plan Movilidad Activa	2.129	0	
GO_1	GESTION Y OP.	Proyecto	Medidas de Seg. Vial Colegios Municipales	14.048		
GO_2	GESTION Y OP.	Proyecto	Semáforos Grupo 1 (3)	6.902		
GO_3	GESTION Y OP.	Proyecto	Accesibilidad Cruces Veredas UV 10	3.790		
PP_1	P. Y PARQUES	Ejecución	Remodelación Plaza Ossandón Oriente			19.621
PP_2	P. Y PARQUES	Ejecución	Remodelación Plazas Eduardo Alert			2.702
PP_3	P. Y PARQUES	Estudio	Remodelación A. Verde Valenzuela Puelma			3.283
PP_4	P. Y PARQUES	Proyecto	Remodelación Plaza La Reina		16.849	
IL_1	ILUMINACION	Proyecto	Iluminación Laura Rodríguez	3.538		
IL_2	ILUMINACION	Proyecto	Iluminación Valenzuela Llanos	1.745		
IL_3	ILUMINACION	Proyecto	Iluminación Larraín Oriente	2.859		
	Total			**54.832**	**52.463**	**60.009**

Fuente: Elaboración propia

2 Bibliografía

BCN. (1984). Ley N°18.290, Ley de Tránsito. *Santiago.*

BCN. (1988). Ley N°18.695, Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. *Santiago.*

BCN. (1994). Ley N°19.300, Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente. *Santiago.*

BCN. (2010). Ley Nº20.422, Sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad. *Santiago.*

BCN. (2020). Ley N°20958. *Santiago.*

BCN MINVU. (s.f.). Reglamentación sobre urbanización, normas, instrucciones y reglamentos de la superintendencia de servicios sanitarios, de servicios eléctricos y combustibles, SERVIU, Empresas de servicios de electricidad y combustibles y sanitarias. *Santiago.*

CNDU. (2014). Política Nacional de Desarrollo Urbano. *Santiago.*

CNDU. (2014). Política Nacional de Ordenamiento Territorial. *Santiago.*

CNDU. (2019). Guía para la elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público. *Santiago.*

CONASET. (2021). Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. *Santiago.*

CONASET. (2024). Accidentes de tránsito ocurridos en la comuna en los últimos año. *Santiago.*

DTPM. (2024). Información de velocidad de buses . *Santiago.*

DTPM. (2024). Recorridos de transporte público que operan en la comuna. *Santiago.*

GORE RM. (2012). Estrategia Regional de Desarrollo. *Santiago.*

GORE RM. (2012). Estrategia Regional de Desarrollo 2012-2021 - Gobierno Regional Metropolitano de Santiago. *Santiago.*

GORE RM. (2021). Plan Maestro de Ciclovías 2021 (PMC). *Santiago.*

GORE STGO. (2012). Política de Áreas Verdes de la Región Metropolitana de Santiago 2012-2015 Gobierno Regional Metropolitano. *Santiago.*

INE. (2018). Censo 2017. *Santiago.*

INE. (2018-2020). SIEDU.

INE. (2019). Indicadores de calidad de plazas y parques urbanos en Chile 2019.

La Reina, D. d. (2024). Delitos Espacio Público Comna de La Reina.

MDSF. (2022). Encuesta CASEN 2022. *Santiago.*

MDSF. (2024). Registro Social de Hogares. *Sanrtiago.*

MinEnergía. (2017). Estrategia Nacional de Electromovilidad, Gobierno de Chile . *Santiago.*

MINVU. (2009). Manual de Vialidad Urbana "Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana", Ministerio de Vivienda y Urbanismo . *Santiago.*

MINVU. (2013). Manual de Bici estacionamientos . *Santiago.*

MINVU. (2013). Plan Regulador Metropolitano de Santiago. *Santiago* .

MINVU. (2015). Manual de Vialidad ciclo-inclusiva. *Santiago.*

MINVU. (2016). LGUC. *Santiago.*

MINVU. (2020). OGUC. *Santiago.*

MINVU. (s.f.). Circulares de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. *Santiago.*

MMA. (2016). Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible. *Santiago.*

MMA. (2017). Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana. Decreto Supremo N°31 del Ministerio de Medio Ambiente . *Santiago.*

MMA. (2019). Estrategia Climática de Largo Plazo de Chile, Ministerio de Medio Ambiente . *Santiago.*

MOP. (2014). Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión CHILE 30.30. Ministerio de Obras Públicas . *Santiago.*

MOP. (2021). Manual de Carreteras, Ministerio de Obras Públicas. *Santiago.*

Moris, R., Fercovic, M., Ugalde, R., & Zegers, F. (25 de 05 de 2015). Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC. *Recuperado el 05 de 04 de 2024, de https://estudiosurbanos.uc.cl/investigacion/estudio-de-atributos-urbanos-y-escenarios-de-desarrollo-para-la-comuna-de-la-reina/*

MTT. (2012). Manual de Señalización de Tránsito, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. *Santiago.*

MTT. (2013). Plan Maestro de Transporte Santiago 2025. *Santiago.*

MTT. (2014). Problemas de la Movilidad Urbana: Estrategias y Medidas para su Mitigación. Informe Resultados Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana. *Santiago.*

MTT. (2021). Decreto 102.

MTT. (2021). Estrategia Nacional Movilida Sostenible. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina . (2024). Permisos de circulación históricos otorgados en la comuna. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (2010). Plan Regulador Comunal. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (2010). Plan Regulador Comunal . *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (2017). Plano Ciclovias La Reina. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (2021). Plan de Desarrollo Comunal 2019-2025. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (s.f.). Ordenanzas municipales que regulen la circulación y estacionamiento de transporte de carga. *Santiago.*

Municipalidad de La Reina. (s.f.). Reglamento que regula los procedimientos de USO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROPIEDAD MUNICIPAL. *Santiago.*

Municipalidad de Ñuñoa. (2023). Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, comuna de Ñuñoa. *Santiago.*

Municipalidad de Peñalolén. (14 de Mayo de 2023). penalolen.cl. Obtenido de penalolen.cl: https://www.penalolen.cl/participacionpimep/

Municipalidad de Santiago . (2023). Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público Metropolitano de Santiago. *Santiago.*

ONU. (2016). Nueva Agenda Urbana Habitat III. Naciones Unidas . *Quito.*

ONU. (2018). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Una oportunidad para América Latina y el Caribe. Naciones Unidas 2018. *Santiago.*

ONU. (2018). Plan de Acción Regional (PAR) para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y El Caribe (2016 - 2036). Naciones Unidas 2018. *Quito.*

Pontificia Universidad Católica. (2015). Estudio de Atributos Urbanos Comuna de La Reina. *Santiago.*

SECTRA. (1988). Manual de Diseño y Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana. *Santiago.*

SECTRA. (2013). Manual de Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (MESPIVU).

SECTRA. (2013). Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago, Secretaría de Planificación de Transportes . *Santiago.*

SECTRA. (2014). Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX etapa: Encuesta. *Santiago.*

SECTRA. (2020). Corrección y expansión encuesta origen destino de viajes en hogares en Santiago usando datos Censo. *Santiago.*

SECTRA. (2021). Plan Metropolitano de Movilidad 2030. *Santiago.*

SECTRA. (s.f.). Cartera de Proyectos de la Región Metropolitana actualizada. Secretaría de Planificación de Transportes. *Santiago.*

www.lareina.cl
MUNICIPALIDAD DE LA REINA
SECRETARIA MUNICIPAL
==========
EOE/JEC/ism

RECIBIDO

DECRETO Nº 2193
==========

LA REINA, - 3 NOV 2023

VISTOS: Memorándum N°679, de fecha 23 de Octubre de 2023, de la Secretaría Comunal de Planificación, que solicita contratación directa con la empresa Asesorías profesionales Cityplanning Limitada, para el servicio de Formulación Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Púbico, La Reina 2023-2033; el conforme del Administrador Municipal; Certificado de Factibilidad Económica N° 873, de fecha 16 de Diciembre de 2022, de la Dirección de Administración y Finanzas; Acuerdo del Concejo Municipal N° 515, de 17 de Octubre de 2023; términos de referencia y técnicos; Memorándum N° 1038, de fecha 26 de Septiembre de 2023, de la Dirección Jurídica; Decreto Alcaldicio N° 2.104, de fecha 31 de Diciembre de 2019, que fija texto refundido y sistematizado del Reglamento sobre Delegación de Atribuciones Alcaldicias de la Comuna de La Reina, Artículo 1, punto N° 3, letra a); y en uso de las atribuciones que me confieren los artículos 20 y 63, de la Ley N.18.695, Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

CONSIDERANDO:

1. Que, el trato directo se fundamenta en el artículo 8, letra g) de la Ley N° 19.886 de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios que señala, en lo importa, que se procederá con contratación directa "cuando, por la naturaleza de la negociación, existan circunstancias o características del contrato que hagan del todo indispensable acudir al trato o contratación directa". Las características de la contratación se basan en la exigencia impuesta por la Ley N° 20.958, que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público, dicha Ley modifica la normativa que regula el urbanismo y construcción, que incorpora el Título V "de las mitigaciones y aportes al espacio público", en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, precisamente en el artículo 176 de la LGUC se estipula que cada municipio deberá elaborar un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.
2. Que, por otro lado, el trato directo se encuentra fundamentado en el artículo 10, numeral 7, letra l) del Decreto Supremo N° 250/2004 Reglamento de la Ley N° 19.886 de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios, que señala "cuando habiendo realizado una licitación pública previa para el suministro de bienes o contratación de servicios, no se recibieran ofertas o éstas resultaran inadmisibles por no ajustarse a los requisitos esenciales establecidos en las bases y la contratación es indispensable para el organismo", en virtud de:

    1. Revocada la licitación pública ID 2699-27-LP22 mediante Decreto Alcaldicio N° 1978, de fecha 15 de Diciembre de 2022;
    2. Declarada desierta la licitación pública ID 2699-7-LP23 mediante Decreto Alcaldicio N° 389, de fecha 13 de Marzo de 2023;
    3. Declarado inadmisible el único oferente de la licitación pública segundo llamado ID 2699-19-LP23 y posteriormente declarado desierta dicha licitación mediante Decreto Alcaldicio N° 824 de fecha 12 de mayo de 2023;
    4. Habiendo declarado desierta la licitación privada ID 2699-30-B30 mediante Decreto Alcaldicio N° 1075, de 29 de Junio de 2023

DECRETO :
==========

1. **AUTORIZASE** a realizar una contratación vía trato directo del servicio *"Formulación Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, La Reina 2023-2033"*, con la Empresa ***Asesorías Profesionales Cityplanning Limitada,*** RUT 77.247.614-0, por un monto de $ 68.000.000.- exento de IVA, con un plazo de la consultoría de 340 días corridos que contemplan 240 días corridos de ejecución por la consultoría y 100 días corridos de revisión de la Unidad Técnica, a partir de la entrega que dé inicio al estudio.

2. Los antecedentes serán publicados en el Sistema de Información de Compras y Contrataciones Públicas www.mercadopúblico.cl, dentro del plazo de 24 horas a contar de la dictación del Decreto Alcaldicio.

3. La Dirección Jurídica redactará el contrato correspondiente en base a los términos de referencia administrativos y técnicos del servicio.

4. Impútese el gasto a la cuenta 22 11 001 "Estudios e investigaciones"

ANÓTESE, COMUNIQUESE Y ARCHIVESE

POR ORDEN DEL ALCALDE

JUAN ECHEVERRIA CABRERA
SECRETARIO MUNICIPAL

ENRIQUE ORREGO ESPINOSA
ADMINISTRADOR MUNICIPAL

La Reina

www.lareina.cl
MUNICIPALIDAD DE LA REINA
SECRETARIA MUNICIPAL
==========
EOE/JEC/jcl

D E C R E T O Nº 13
==========

LA REINA, - 5 ENE 2024

VISTOS: Memorándum N° 1364, de fecha 20 de Diciembre de 2023, de la Dirección Jurídica, con el conforme del Señor Administrador Municipal; Memorándum N° 825, de fecha 18 de Diciembre de 2023, de la Secretaría Comunal de Planificación; Memorándum N° 1334, de fecha 12 de Diciembre de 2023, de la Dirección Jurídica; Contrato de fecha 27 de Noviembre de 2023, celebrado con la Asesoría Profesionales Cityplanning Ltda., por la Contratación Directa para la "Formulación plan de inversiones de infraestructura de movilidad y espacio público"; Decreto Alcaldicio N° 2193, de fecha 03 de Noviembre de 2023, por el cual autoriza la Contratación Vía Trato Directo por el servicio antes mencionado; Certificado de Fianza N° 139291WEB-F, de FinFast S.A.G.R.; Certificado de Factibilidad Económica N° 873, de fecha 16 de Diciembre de 2023, de la Dirección de Administración y Finanzas; Acuerdo del Concejo Municipal N° 515, de fecha 17 de Octubre de 2023; Decreto Alcaldicio N° 1478, de fecha 21 de Septiembre de 2022, que fija orden de subrogancia; y en uso de las atribuciones que me confieren los artículos 20 y 63, de la Ley Nº 18.695, Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

D E C R E T O :
==========

1. APRUEBASE Contrato de fecha 27 de Noviembre de 2023, celebrado con la **ASESORÍA PROFESIONALES CITYPLANNING LTDA.**, Rut N° 77.247.614-0, por la Contratación Directa para la "Formulación plan de inversiones de infraestructura de movilidad y espacio público", en los términos y condiciones que se señalan en su texto, que adjunto al presente decreto, se entiende formar parte integrante del mismo.

2. Impútese el gasto a la siguiente cuenta: 22 11 001, "Estudios e Investigaciones"

ANOTESE, COMUNIQUESE Y ARCHIVESE

JUAN ECHEVERRIA CABRERA
SECRETARIO MUNICIPAL

ENRIQUE ORREGO ESPINOSA
ALCALDE SUBROGANTE