



Plan Comunal **De inversión** **en Infraestructura** de movilidad y espacios públicos

Comuna de Peumo



Presentación

El presente documento es un resumen ejecutivo del “Plan Comunal de Inversión en Infraestructura de movilidad y Espacio Público”, que la Municipalidad de Peumo a formulado y trabajado en conjunto con la comunidad en los últimos años, con la publicación de este documento en la Página Web y RRSS del Municipio, estamos generando la última instancia de participación de la ciudadanía, posteriormente se presentara al pleno del Concejo Municipal, para sus sanción final.

Es por esta razón que queremos invitar a las vecinas y vecinos de nuestra comuna a leer estas páginas y poder comentar las propuestas definidas en ellas, con el propósito de recoger todas las opiniones y poder concretar un plan integrador y participativo.

Nos interesa que dejes tu opinión en nuestro sitio Web y RRSS, para sistematizarlas e incorporarlas al documento final, de ante mano agradecemos vuestras sugerencias e inquietudes al respecto.

Introducción

Siempre el desafío de pensar y planear el futuro de una ciudad y en especial de una comunidad o sociedad local, siempre es motivo de múltiples debates, las ideas y las interrogantes surgen sin desmesura y menos si creemos que están fuera o dentro de lo que mal llamamos normativa vigente. Lo percibimos como orden social o urbano; cómo se sostiene y cómo se transforma la sociedad o el espacio físico; qué relaciones sociales ampara y cómo se organizan las sociedades locales; y qué sujetos lo construyen y/o son contruidos por él, son algunos de los cuestionamiento que debemos hacernos siempre cuando iniciamos un proceso de planificación, pensando que si podemos soñar, diseñar y crear espacios más sociales, más amigables y más cercanos a las personas que habitan en esa sociedad.

Desde hace un tiempo en nuestro país y en especial en los espacios locales, se instaló la idea que no siempre el crecimiento de las ciudades se traduce en un mejoramiento de nuestra calidad de vida, y en este sentido la nueva Ley de Aportes al Espacio Público representa un importante avance.

A partir del 17 de noviembre del año 2020, todos los municipios del país deben contar con un “Plan Comunal de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público”. Se trata de un nuevo instrumento creado por la ley denominada “Aportes al Espacio Público” y que se promulgó para que todos los nuevos proyectos de crecimiento urbano por densificación



contribuyan al mejoramiento del entorno urbano. La ley dice que esto podrá hacerse mediante la cesión de terrenos, o bien, mediante un aporte en dinero, que será recaudado por el municipio y podrá ser invertido solo cuando se cuente con un Plan de Inversiones.

En efecto, por primera vez los municipios contarán con un fondo proveniente de la inversión de los nuevos proyectos, que permitirá mitigar efectos adversos y financiar obras de infraestructura vial, pero, también, espacios públicos, veredas, arborización, pavimentos peatonales, iluminación, mobiliario urbano, entre otros.

El déficit en infraestructura urbana en las ciudades chilenas es grande. Por un lado, los datos publicados en abril de este año por el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (Siedu), que elabora el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano en conjunto con el INE, mostraron la verdadera magnitud de este. Por ejemplo, en materia de áreas verdes, las ciudades chilenas deberán duplicar la superficie actualmente destinada a estos fines, si queremos que se aproximen a un estándar aceptable de 10 m²/hab.

En cuanto a la situación de Peumo, podemos señalar como referencia que la Organización Mundial de la Salud recomienda un estándar de 9 m² de Área Verde por persona. En cuanto a los estándares chilenos, en Santiago la expectativa es de 6 m² de Área Verde por Habitante. En base a un promedio de 6 m²/hab. Como óptimo definido podemos determinar que el déficit en Peumo alcanza a 64.970 m² de áreas verdes, correspondiendo a un 67,6%.

Por otro lado, en materia de infraestructura, un estudio encargado por la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) el año 2016 a la Universidad Diego Portales y la consultora Atisba, estimó en 2.380 millones de dólares la inversión necesaria, solo para pavimentar veredas y calles que hoy no cuentan con esta infraestructura, y que en el caso de las veredas representa un déficit de 32% en las principales ciudades chilenas.

En este caso Peumo está sobre este promedio, considerando la gran cantidad de calles de tierra que existen en la zona sur de la ciudad, situación que variara una vez finalizado los proyectos que hoy están en ejecución, pero continuara estando con un significativo déficit.

Ante este desafío surge la pregunta ¿quién? y ¿cómo financiar esta infraestructura?

La Ley de Aportes al Espacio Público ayudará a responder esta interrogante. Si bien, no será la solución para todos los municipios y tampoco para todos los problemas de infraestructura, ella permitirá crear un fondo, que adecuada y estratégicamente utilizado, financiará el mejoramiento de los espacios públicos. No está demás decir que los espacios públicos son la esencia del sentido social y colectivo de una ciudad, por lo cual su renovación y cuidado deben ser siempre nuestra prioridad.



Participación Ciudadana

En este capítulo del plan se entregara un análisis cualitativo, donde se recoge la opinión y participación ciudadana, considerando la situación sanitarias que se vive actualmente (Covid 19), se desarrolló un proceso participativo utilizando instrumentos digitales, principalmente para recopilar adecuadamente la opinión de la comunidad se establecieron las siguientes formas de participación:

- **Taller participativo FODA:** La aplicación de una guía que posteriormente analiza y sistematiza el equipo gestor. El instrumento del FODA fue aplicado a funcionarios municipales que cumplen funciones en diferentes áreas de la gestión municipal, Fomento Productivo, Seguridad Ciudadana, Dideco, Salud, Educación, Administración Municipal, Dirección de Obras, tránsito, etc., La metodología fue que cada uno de los actores elegidos contestara vía cuestionario; las Fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas, que cada uno de ellos deslumbra desde su apreciación en materia de movilidad de personas en la comuna (dicho instrumento se anexa al presente documento).
- **Encuesta de participación dirigida:** Se trata de aplicar una encuesta de participación individual cuyo objetivo es dar respuesta a las temáticas definidas por el equipo gestor y otras que tienen por finalidad obtener del participante una calificación por la vía de otorgar una opinión al respecto, además, de recopilar los antecedentes de las problemáticas del diario vivir en el quehacer comunal.
- **Taller de Validación Ciudadana:** Esta instancia se aplicó con fecha 15 de noviembre del 2021, realizando una ponencia del borrador general que se tenía a la fecha, y posteriormente se recopiló a través de una ficha tipo la opinión de los participantes, destacando los siguientes temas: la educación de la población en el tema de tránsito (educación vial), suprimir en algunas calles del centro los estacionamientos, instalación de semáforos en Carretera de la Fruta, fiscalización a los medios de transportes y un plan de uso de bicicleta en los alumnos de la comuna.

Análisis de Taller FODA

Fortalezas:

- Alumbrado público en buenas condiciones
- Mayor uso de la bicicleta
- Se posee patrimonio material e inmaterial



- Alta participación de organizaciones de la sociedad civil
- Sistemas productivos rurales están bien conectados a la red de transporte
- Los establecimientos educacionales están distribuidos en lugares estratégicos en los territorios de la comuna con mayor movilidad de la población, tanto en la zona urbana como rural.
- Los establecimientos educacionales cuentan con convenios vigentes de transporte el cual se podría potenciar para apoyar de mejor forma a los estudiantes y las distintas iniciativas propuestas por la comunidad educativa.
- Potente plan de inversión comunal para recuperación de espacios públicos y movilidad urbana
- Espacios públicos con diseño uniforme en toda la comuna, dando así, un sentido de pertenencia a la comunidad y la comuna con relación a sus espacios públicos, conservando arborización y áreas verdes.
- Existe una gran intensidad de la vida urbana, siendo el peatón y ciclistas como un factor importante a considerar en proyectos de movilidad.
- Comercio dinámico con capacidad de expandirse.
- Uso de espacio público en torno al comercio y servicios.
- Peumo presenta un entorno seguro y clima apropiado para realizar vida y actividades familiares en torno al espacio público
- Los espacios públicos se vuelven un lugar de encuentro
- Los espacios públicos constituyen un lugar de memoria histórica, se transforman en un lugar central del territorio y en espacios de reflexión (plazas, parques , etc,)

Conclusiones: de acuerdo a los opiniones recogida, se puede depender que la Comuna de Peumo, tiene entre sus fortalezas lo siguiente; una cultura muy arriesgada entre la población por el uso de la bicicleta, tanto como medio de transporte urbano o rural, para dirigirse a sus trabajos u otro tipo de actividades diarias, además, se marca la buena participación de la comunidad en sus organizaciones de base, la existencia de una buena red vial, principalmente por la carretera H-66 (carretera de la fruta), que cruza toda la comuna de oriente a poniente, también se destaca el esfuerzo que el municipio ha realizado en los últimos años por la renovación de los espacios públicos y por la identidad y armonía que se ha tratado de plasmar en ellos, por otro lado se indica que existe una dinámica vida urbana, principalmente por las actividades comerciales y de servicios, y por último se destaca la ocupación y vida comunitaria que se da en los espacios públicos que se disponen.



Debilidades:

- Deterioro y desnivel de aceras en el centro de la comuna
- Falta de espacios de recreación y esparcimiento con áreas verdes para la familia
- Falta de red de ciclo-vías
- Mejoramiento de feria libre de la comuna
- Falta de espacios que apunten a la integración urbana en ejes peatonales (bulevares, paseos, avenidas) ejemplo, W. Martínez (centro)
- Falta de espacios públicos que acojan la vida social, económica e integre comercios locales y servicios. lugar que acoja frecuentes actividades para pequeños emprendedores y pyme de la comuna (Peumo, Codao y La Esperanza)
- Falta de obras artísticas en espacios abiertos, revalorización urbanística y ordenación del diseño urbano (arte participativo para la creación de una identidad ejemplo; letreros de las calles con figuras locales).
- Nula presencia de infraestructura vial, en sectores rurales donde residen una parte significativa de los estudiantes de los establecimientos educativos.
- En los establecimientos educativos próximos a la carretera, no existe señalética que demarque claramente los pasos habilitados para peatones con las medidas de seguridad necesarias.
- Ausencia de señaléticas adecuadas en torno al espacio público, en materia de tránsito, información al peatón, etc.
- Espacios públicos, calles y veredas ocupadas por automóviles.
- Falta de sentido de pertenencia en materia de cuidado y valorización de los espacios públicos por parte de la comunidad, tanto en las zonas rurales y urbanas.
- Cruces peatonales con reducida accesibilidad peatonal, sin contar con baldosas especiales para personas con capacidad de movilidad reducida, discapacidad visual
- Alta velocidad de conductores en zonas residenciales y rurales de la comuna, sin señalización.
- Alta contaminación acústica
- Sectores utilizados en otras actividades (consumo de alcohol y droga y otros)
- Muchos lugares públicos no son atractivos para ser visitados
- Espacios públicos con poca iluminaria
- Mala mantención de áreas verdes.
- Poco equipamiento urbano en espacios públicos
- Inexistencia de un plan de mejoras en espacios recreativos.
- Ausencia de iluminación en refugios peatonales, provocando así nudos críticos de generación de inseguridad ciudadana.



- Ausencia de espacios de carga y descarga en centro de la comuna, provocando así un caos vial en horario de mayor congestión vehicular.

Conclusiones: en este aspecto del FODA, se puede apreciar que las grandes debilidades que la comuna tiene son; escaso equipamiento para el desplazamiento de personas con capacidades reducidas, tanto en la zona urbana como en las zonas rurales donde es nulo, falta de espacios verdes, que puedan proyectar una mayor identidad, poner en valor el patrimonio local y donde la población pueda tener espacios de encuentro con equipamiento urbano adecuado y confortables, en otro orden se indica la inexistencia de red de ciclo vías, también se indica la nula existencia de infraestructura cercana a los colegios para una movilidad segura de los niños que asisten a ellos, además, se indica la gran concentración de vehículos en las vías principales de la zona urbana en especial los estacionados, y por último se indica la escasez señalización vial e informativa en todo el territorio de la comuna.

Oportunidades:

- Mayor conocimiento de parte de la comunidad, emprendedores y pyme de distintas herramientas de la tecnología
- Actualmente en la comuna se encuentran activas organizaciones productivas que favorecen el desarrollo local que podrían funcionar en un centro empresarial municipal y acceder a capacitaciones, laboratorios de análisis entre otros.
- Existen espacios colindantes a los establecimientos educativos para la ejecución de obras que faciliten y resguarden la movilidad en esta zona.
- Disposición de la comunidad educativa a utilizar medios de transportes no motorizados (bicicletas, caminar, etc.) para asistir a los establecimientos educacionales, siempre que estén las medidas de seguridad necesarias.
- Generar planes de movilidad en espacio público a escala humana, con participación ciudadana y generar sentido de pertenencia en la comunidad
- Poner al ciudadano como un eje principal en la recuperación de la movilidad en la ciudad, adecuando los proyectos de inversión en la cultura de la comuna, evitando así, un abandono de espacios públicos
- Implementar y mantener arborización y espacio libre para el peatón, ciclista y comercio, en donde, el espacio público sea un lugar de encuentro entre todos
- Demarcaciones en las calles para mejorar la seguridad vial, realizando un plan maestro de señaléticas, demarcaciones
- Ordenamiento del centro de la comuna, realizando alguna intervención en horarios peak y de carga y descarga
- Evaluar diseños en calzadas para la disminución de la velocidad de vehículos motorizados en zonas residenciales



- Evaluar cambio de luminarias en espacios públicos como veredas, refugios peatonales y plazas, incorporando iluminación led y de alta eficiencia.
- Los espacios públicos podrían ser lugares de congregación de actividad social.
- Existencia de proyectos dirigidos a mejoramiento de espacios públicos
- fomentar la convivencia familiar

Conclusiones: en el proceso de sistematización de esta parte del FODA, se puede apreciar que las oportunidades que la comuna tiene son las siguientes; una gran cantidad de organizaciones de base activas, la existencia de espacios o terrenos colindantes con colegios en especial para la instalación o construcción de infraestructura para mejorar la movilidad de los niños que van a estos centros educacionales, y por último la posibilidad de dar un giro y ordenamiento a la comuna en materia de movilidad, tanto a nivel peatonal, como también del uso de bicicletas y vehículos.

Amenazas:

- Sedentarismo en la población por el aumento del uso de los automóviles.
- Vandalismo urbano en ciertos lugares de la comuna
- Falta de información de la cultura ciclista, asociado solo como una práctica deportiva en lugar de un transporte alternativo de bajo costo.
- Territorios poco atractivos y relevantes para el desarrollo de actividades económicas y productivas, cayendo en un estado de estancamiento, retroceso y abandono.
- Poca integración en un sistema productivo y social en lo local, que permita lograr economías de escalas y alcances suficientes para competir con grandes empresas.
- Dos de las escuelas municipales de la comuna (escuela Juan Valdés Ortuzar y Rosario de Codao) se encuentran ubicadas en sectores rurales colindantes con la carretera, es por esto que en cuanto una ampliación o construcción cercana existe un riesgo debido a este factor.
- En la carretera aledaña a las escuelas, antes mencionadas, existe alto tránsito de camiones de carga pesada, de manera constante, al ser uno de los principales accesos al puerto de san Antonio.
- Deficiencia en materia de ordenamiento del tránsito en la comuna.
- burocracia de instituciones públicas con relación a gestiones en mejoramiento de seguridad vial en materia de ruta de la fruta
- La presencia de conductas indeseadas en los espacios públicos, aleja a la población de estos lugares
- Poca organización e interés de los vecinos por mantener el cuidado de los espacios públicos
- Los factores climáticos



- Percepción de la población de espacios públicos inseguros

Conclusiones: en lo referido al capítulo de amenazas del FODA, se puede desprender lo siguiente; el aumento del uso de vehículo según lo demuestra la estadística en los últimos años, lo que puede provocar un alto sedentarismo en la población y por ende una disminución en su calidad de vida, también se señala el nulo orden en cuanto a normas señalética de tránsito vehicular, peatonal y uso de la bicicleta, en otra materia se indica que los espacios públicos se transformen en poco atractivos, inseguros afectando la vida comunitaria existente, también se indica el tema de la carretera de la fruta por su alto tráfico y las zonas de los colegios no existen restricciones para tener una movilidad segura de los niños y niñas que asisten a dichos colegios, y por último la falta de una planificación y ordenamiento para incorporar de una mejor manera la red productiva de la comuna.

Análisis Encuesta

El presente instrumento se ha desarrollado con el propósito de poder asegurar una amplia participación de la comunidad, tanto en la zona urbana y rural de la comuna, este proceso se ha planeado como una estrategia que permita alcanzar un número adecuado de opiniones y datos de la comunidad en cuanto a su movilidad, por lo tanto, la metodología para aplicar y sistematizar esta encuesta se definió de la siguiente manera:

Objetivo de la Encuesta, consolidar y profundizar la opinión de la comunidad, con relación a sus problemáticas, necesidades y anhelos, en relación a su movilidad.

Determinación de la Población y/o Universo, para esta situación se consideró la población total de la comuna 14.313 personas, dato obtenido según la información existente según censo del 2017.

Identificación de la Información a Recopilar, se determinó de acuerdo con la priorización de problemáticas definidas para estos efectos, como además, de la opinión del equipo municipal, es decir, a partir de dicha información se consultó a la comunidad sobre sus problemáticas y necesidades.

Diseño del Cuestionario o Encuesta, el instrumento que se aplicó fue estructurado con preguntas cerradas en una primera parte, además, en una segunda parte se estructuraron preguntas abiertas, para que cada encuestado pudiera indicar su opinión al respecto.



Calculo de la Muestra, para conocer con exactitud y validación de la muestra, se aplicó a través de una fórmula estadística (muestra para universos finitos) con un margen de error del 8% y con un nivel de confiabilidad 95%:

Ecuacion Estadistica para Proporciones poblacionales

$$n = \frac{z^2(p \cdot q)}{e^2 + \frac{z^2(p \cdot q)}{N}}$$

n= Tamaño de la muestra

Z= Nivel de confianza deseado

p= Proporción de la población con la característica deseada (éxito)

q= Proporción de la población sin la característica deseada (fracaso)

e= Nivel de error dispuesto a cometer

N= Tamaño de la población

Resultado de la Muestra, aplicada la ecuación indicada anteriormente, arrojó como resultado una muestra 148 encuestas.

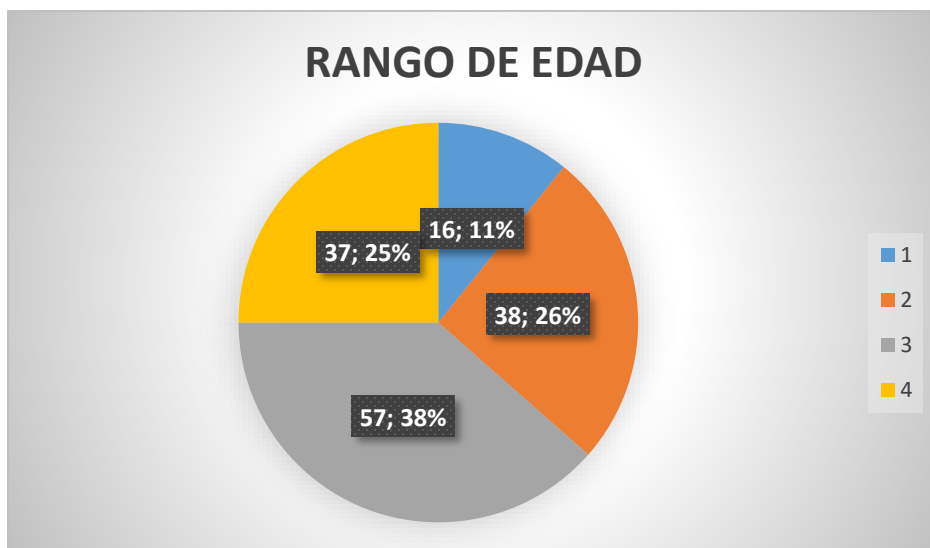
Recolección de la Información, fue aplicada en terreno por funcionarios municipales.

Contabilización y Procesamiento de la Información, una vez obtenida la información esta se procedió a ser tabulada, con sus respectivos porcentajes y la confección de los gráficos que den cuenta de los resultados, como también se efectuó una breve sistematización de las ideas más relevantes obtenidas de las preguntas abiertas.

Análisis de la Información, finalmente, una vez contabilizada y procesada la información, se procedió a analizar e interpretar y por ende a obtener las conclusiones correspondientes, según el siguiente detalle:

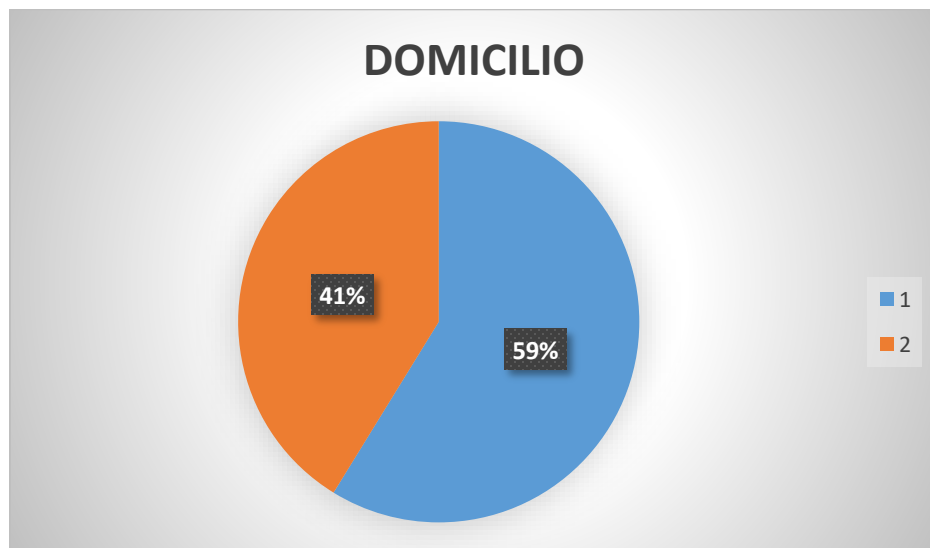


Rango de Edad



La distribución de los grupos etarios es de la siguiente manera, rango 1 menores de quince años con 16%, rango 2 entre quince años y treinta y cinco años con 38%, rango 3 entre treinta y cinco y sesenta años con 57% y mayores de sesenta años en el rango 4, con un 37%.

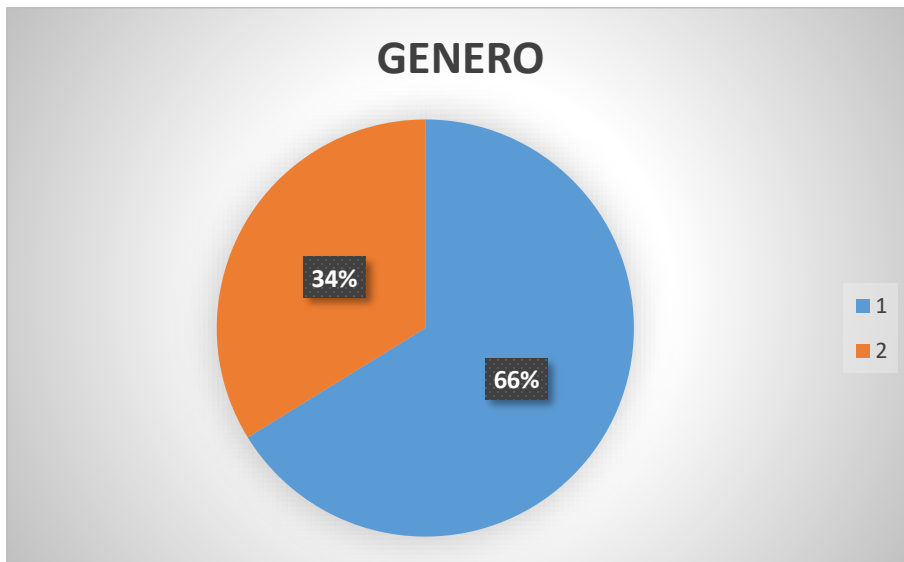
Domicilio



La distribución en relación al domicilio de los encuestados fue distribuida de la siguiente manera, en el rango 1 sector urbano con un 59% y en el sector rural con un 41%.



Genero



La distribución del género de los encuestados fue de la siguiente manera, rango 1 femenino con un 66% y en el rango 2 masculino con un 34%.

Cantidad de Personas por Vivienda



En la distribución de personas que residen en cada vivienda de los encuestados, se desprende lo siguiente, en el rango 1 de menos de dos personas con un 16%, en el rango 2 que considera de dos a cuatro personas representa un 46%, en el rango 3 que representa de cuatro a 8 personas con un 26% y en el rango 4 que representa a más de ocho personas por vivienda con un 12%.



Situación Laboral



En la distribución en cuanto a la situación laboral de las personas encuestadas, se demuestra lo siguiente, en el rango 1 representa a las personas empleadas o contratadas laboralmente con un 84%, en el rango 2 representa a las personas desempleadas con un 16%, en preciso indicar que la recopilación de la información en este último rango la mayoría de las personas que se encasillaron son dueñas de casas y estudiantes.

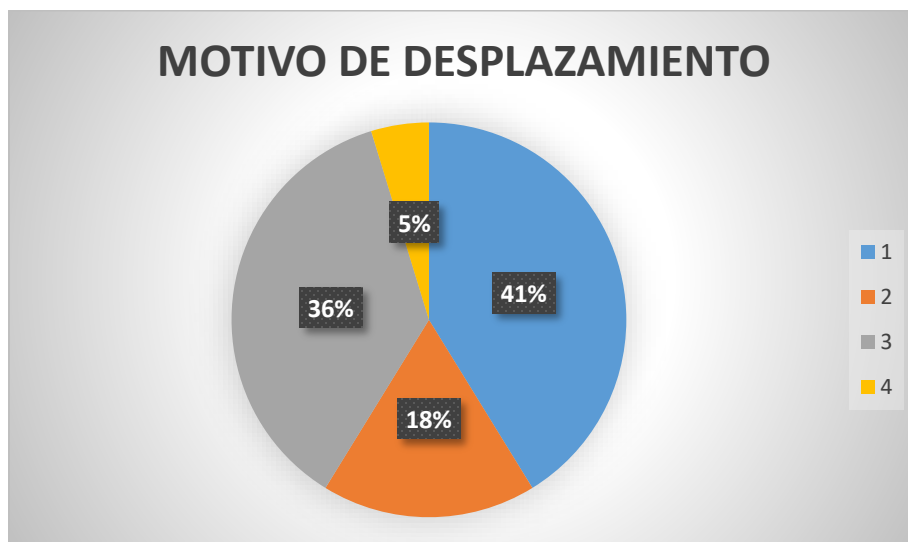
Permiso de Conducir



En esta distribución se consulta sobre si poseen permiso para conducir vehículos motorizados, el rango 1 indica que el 77% tiene licencia de conducir, en cambio que en el rango 2 indica que el 23% no tiene licencia de conducir.

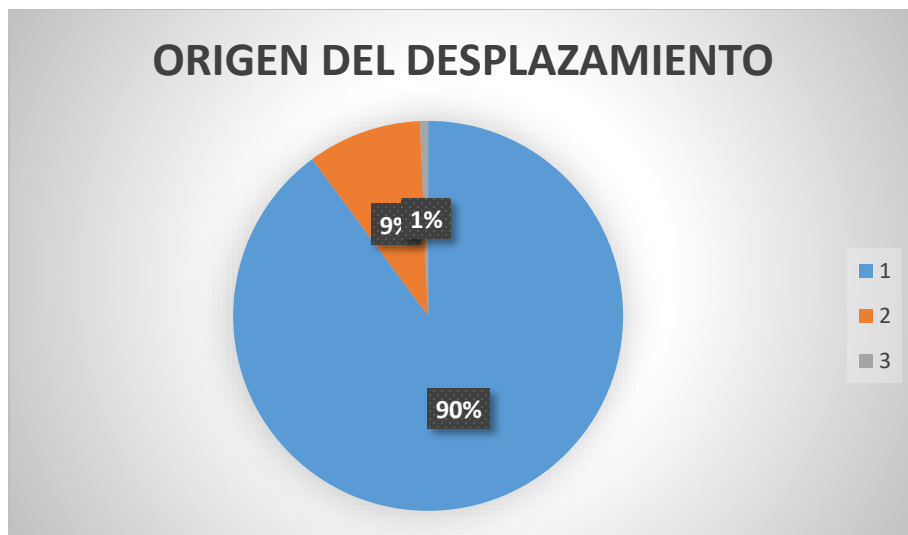


Motivo de Desplazamiento



En esta frecuencia se tiene como objetivo conocer los motivos de desplazamiento de las personas en la comuna, para tal efecto el rango 1 indica que el 41% se desplaza para efectuar compras, el rango 2 indica que el 18% lo realiza por estudios, el rango 3 indica que el 36% es por motivos de trabajo y el rango 4 con un 5% es por otras razones menores.

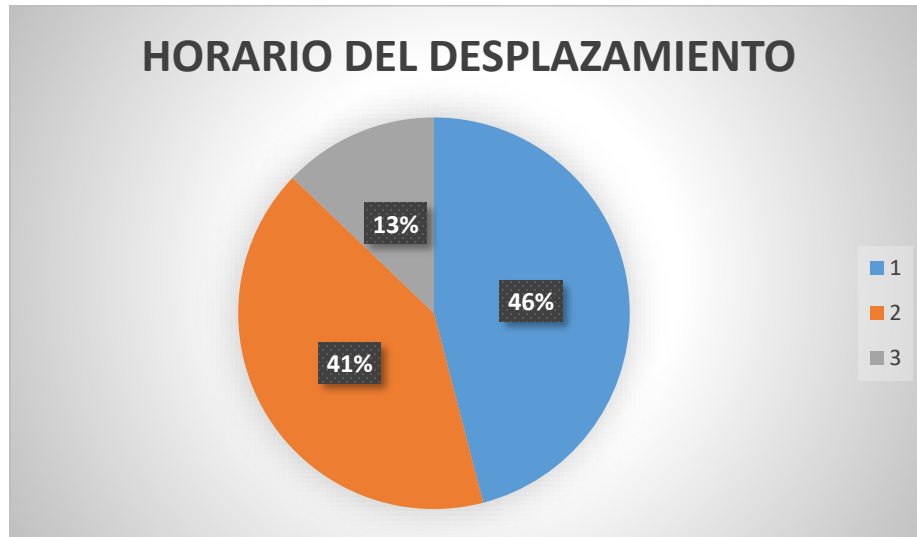
Origen del Desplazamiento



En esta frecuencia tiene como objetivo conocer cuál sería el origen de los desplazamiento de las personas de la comuna, arrojando en el rango 1 que el 90% lo hace desde su casa habitacional y en el rango 2 con un 9% lo efectúa desde el trabajo, en el rango 3 con un 1% lo hace de otros lugares sin clasificación.

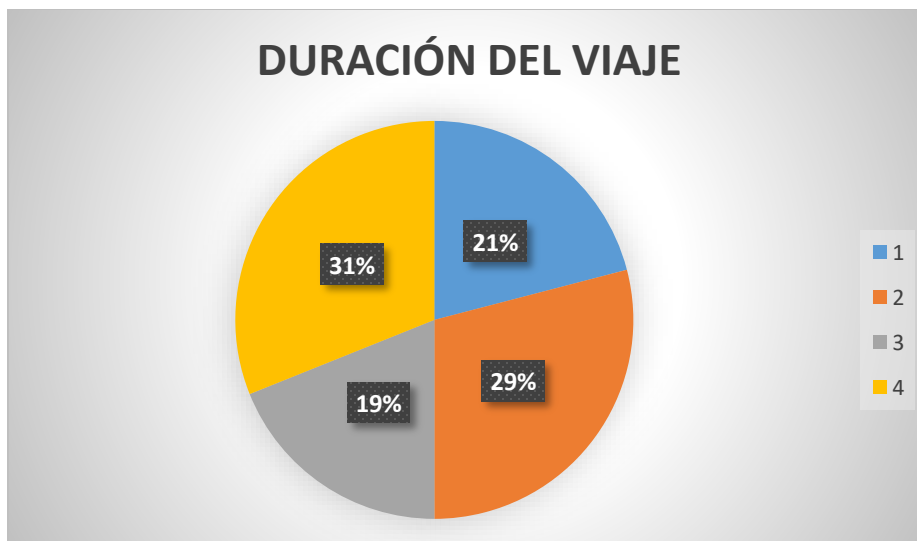


Horario del Desplazamiento



En esta frecuencia que proyecta el conocer en que horarios existe un mayor desplazamiento de la población en la comuna, para tal efecto la encuesta arroja lo siguiente; en el rango 1 con 46% en horario de mañana, en el rango 2 con 41% en horario de tarde y en el rango 3 con 13% durante toda la jornada.

Duración del Viaje

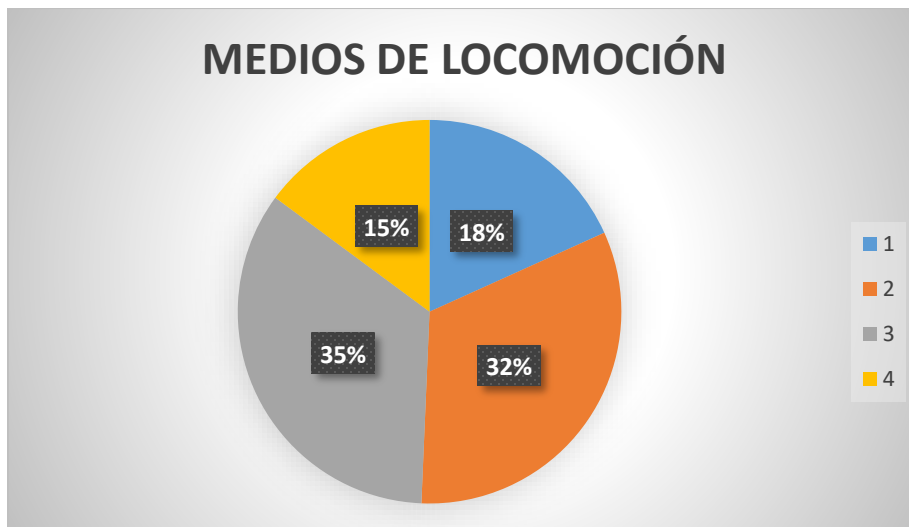


En esta frecuencia se desea conocer cuánto es el tiempo de los viajes que normalmente realizan las personas en la comuna, con los siguientes resultados; en el rango 1 con un 21% indica que el tiempo que utilizan para movilizarse es de menos de quince minutos, en el rango 2 con 29% señalan que utilizan un tiempo de quince a treinta minutos, en el rango 3



con un 19%, señalan que el tiempo de viaje es de 30 a 60 minutos y en el rango 4 con un 31% su tiempo de movilidad es sobre los 60 minutos.

Medios de Locomoción



En esta frecuencia se deseaba conocer los medios que la población utiliza principalmente para su movilidad, para tal efecto se cuenta con los siguientes resultados; en el rango 1 con 18% indican que utilizan locomoción colectiva, en el rango 2 con un 32% señalan que utilizan vehículo particular para movilizarse, en el rango 3 con un 35% marcan la preferencia de utilización de bicicleta y en rango 4 con un 15%, indican que se trasladan caminando.

En la segunda parte de la encuesta se aplicaron una batería de consultas abiertas, para tal efecto se ha sistematizado considerando las principales ideas de fuerza indicada por los entrevistados, de lo cual se desprende lo siguiente:

¿Qué opinión tiene sobre la funcionalidad de los espacios e infraestructuras peatonales?, Para este apartado especificar el estado de las infraestructuras: aceras, pasos de peatones, recorridos urbanos, etc.

En esta materia mayoritariamente indican que en la zona centro del sector urbano, este tipo de infraestructura en buena, pero en cuanto a lo referido a poblaciones y espacios rurales indican que los existente está en mal estado, existe déficit, como también indican que algunos sectores las veredas son muy angostas y que hace muchos años que no se reparan. También se indica que existen algunos proyectos nuevos que están recuperando este tipo de infraestructura, en especial en la zona urbana de la comuna. Además, indican la falta de mantención y mala calidad del alumbrado público, como también de las áreas verdes en plazas y vías.



¿Qué opinión tiene acerca del sistema de transporte público y su periodicidad horaria?

La mayoría de la población entrevistada indica que la movilización colectiva es buena, indican que en horario de 7,00 a 8,00 hrs., de la mañana pasan con buena frecuencia, pero consideran que el resto del día la frecuencias de pasadas disminuye, también indican que los horarios de los buses se debería ordenar y por ultimo señalan la falta de recorridos a sectores rurales.

¿Qué opinión tiene acerca de la movilidad ciclista?

En esta consulta destacan que la relación existente entre conductores de vehículos y ciclistas no es la más adecuada, no respetando principalmente a los ciclistas, la poca cultura de los ciclista para utilizar equipamiento de seguridad, la falta de señalética vial e informativa para la movilidad en bicicleta, la no existencia de ciclo vías en la zona urbana, como también la utilización de veredas para el tránsito de bicicletas perjudicando al peatón, y por ultimo indican que existe en la comuna un porcentaje de población que utiliza este medio de transporte.

¿Qué opinión tiene acerca del modo de transporte usado por las personas en edad escolar para acudir a su Escuela?

En esta materia indican que en cuanto a la movilidad de los alumnos a los colegios de la comuna, es buena, debido a que el municipio les coloca medios de transporte gratuito, pero además, señalan que para el traslado a colegios de otras comunas los medios de transporte no es bueno.

¿Qué opinión tiene sobre el estado de conservación de las vías (calles)?

Lo indicado en su mayoría por los entrevistados, señalan que la mantención de vías es mala, en un menor porcentaje que es regular y que se están efectuando obras en este orden, como también indican la mala mantención de vías rurales y también indican el alto deterioro que ha tendió la ciclo vía en la zona rural. En esta misma consulta destacan la falta y mal estado del alumbrado público y de señalética vial e informativa.

¿Qué opinión tiene sobre zonas de estacionamiento?

En el marco de esta consulta la ciudadanía indica la falta de zonas de estacionamiento, la saturación de las zonas permitidas para estacionar en las calles céntricas de la zona urbana, en las población los vehículos estacionan sobre las veredas, en menos porcentaje indican que debería estudiarse nuevamente la implementación de parquímetros.



Taller de Validación Ciudadana

Esta instancia fue aplicada con fecha 15 de noviembre del 2021, se convocó a dirigentes de Juntas de Vecinos, Agrupaciones de Taxis y Colectivos, Carboneros, entre otros, se desarrolló en forma presencial. Metodológicamente se expuso el documento existentes hasta ese momento y posteriormente se les invito a dejar su opinión a través de una ficha con un formato tipo, destacando los siguientes temas: la educación de la población en el tema de tránsito (educación vial), suprimir en algunas calles del centro los estacionamientos, instalación de semáforos en Carretera de la Fruta, fiscalización a los medios de transportes y un plan de uso de bicicleta en los alumnos de la comuna.

Plan de Acción

Metodología:

La formulación del presente plan y de acuerdo a las condiciones sanitarias de este año, se ha trabajado y elaborado en conjunto con un grupo de funcionarios municipales, quienes desarrollan sus funciones en diferentes ámbitos de la gestión municipal, todos ellos liderados desde la Secretaria Comunal de Planificación, se han aplicado diferentes instrumentos y herramientas para recoger y poder sistematizar la información, con la finalidad de poder efectuar la presentación final en el Concejo Municipal y poder obtener el conceso político para la puesta en marcha de este documento.

El - Plan Comunal de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos, concentra sus propuestas en cuatro componentes estratégicos, que son el crecimiento de una jerarquía vial local, lo que permitirá generar una red peatonal y de accesibilidad universal, a la par con un aumento y mejoras para el uso de la bicicleta, como también mejoras del sistema de transporte público, que en este caso es interurbano, todas estas medidas estarán acompañadas de un fuerte componente de planificación, fomento, promoción y sensibilización del significado de la movilidad urbana y de cómo esta puede generar cambios de paradigmas culturales en favor de la ciudadanía y del bien común.

En el contexto de la normativa vigente y la entrada en vigencia de la Ley N° 20.958 a contar del 17 de Noviembre del año 2020, el municipio de Peumo ha impulsado la formulación del presente Plan y que se deberá implementar y ejecutar en los próximos años.

Los objetivos del Plan de Movilidad son:

**Objetivo General:**

Propender a una movilidad de las personas de un manera digna, igualitaria, segura y ordenada; que sea económicamente eficiente, es decir, al menor costo ambiental, social y energético, debiendo ajustarse a estos principios el transporte público – privado u otros servicios relacionados, con la primacía del bien común e interés social de la población de la Comuna de Peumo.

Objetivos Específicos:

- Mejorar y optimizar la movilidad de la comunidad, incidiendo en el confort y seguridad de las personas, en especial de aquellas que tienen movilidad reducida.
- Mejorar el equipamiento urbano, para todos los grupos de personas, en especial para las personas con movilidad reducida.
- Equiparar las condiciones de accesibilidad para todos los grupos de personas.
- Aumentar la cantidad de viajes en vehículos no motorizados.
- Fomentar la recuperación y buen uso de los espacios públicos.
- Mejorar las condiciones de circulación, ordenamiento de señaléticas vial, informativas, de carga y descarga, estacionamientos u otros.
- Recuperar los espacios públicos de calidad para otras funciones diferentes de la movilidad o el tránsito (conversaciones, juegos, encuentros, reuniones, etc.).
- Orientar la movilidad en automóvil y bicicletas o similares, para que funcionen en conjunto en la red de vías principales y secundarias
- Fomentar la educación vial en todos los grupos atareos de la población comunal.

Metas:

En el presente plan la Comuna de Peumo tendrá un enfoque estructurado, sobre cómo desarrollar e implementar estrategias para la movilidad de las personas en el territorio comunal. Además, un mejoramiento para la utilización en forma más eficiente de la infraestructura y transporte público. Todo ello permitirá reducir el consumo de energía final y las emisiones de dióxido de carbono, actuando sobre la movilidad de las personas para conseguir cambios importantes en los estilos de vida de los ciudadanos y generando formas de más amigable con el medio ambiente, con una mayor participación de movilidad más eficientes en detrimento de la utilización del vehículo privado con baja ocupación, así como fomentar el uso de modelos no consumidores de energía fósil, como la marcha a pie y la bicicleta.



Un plan o instrumento de este tipo asegura un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, al tiempo que favorecer la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico. A continuación se relacionan algunos de las metas o beneficios que puede reportar:

- Mejoramiento de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Mejoramiento de la salud de los habitantes a través de la reducción de la contaminación y el ruido, como también la promoción del uso de los modos a pie y bicicleta.
- Mejoramiento del medio ambiente y de las condiciones y calidad de vida de los habitantes.
- Disminución de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Mejoramiento de los servicios de transporte público interurbanos.
- Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.

Estrategia y Planes: se configura la implementación en los siguientes planes sectoriales.

Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Ciclista

Descripción: Conjunto de actuaciones consistentes en diseñar itinerarios seguros para el uso de la bicicleta en la zona urbana y sectores rurales de la comuna, construcción, acondicionamiento y mejoramiento de calles para el tráfico ciclista con seguridad y funcionalidad, limitación de la velocidad del tráfico motorizado, red de aparcamientos seguros para la bicicletas, formulación de ordenanzas municipales para la promoción del uso de la bicicleta, formación y capacitación para el uso de la bicicleta en convivencia con el tráfico motorizado y el peatón.

Objetivos específicos:

- Aumentar y Mejorar el uso de la bicicleta.
- Incorporar la bicicleta como medio de transporte preferente.

Medidas: Las medidas propuestas son:

- Mejoramiento de vías existente para el uso de la bicicleta.
- Ordenamiento del tránsito para bicicletas y vehículos motorizados.



- Estacionamiento de bicicletas en la vía pública.

Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Peatonal

Descripción: Conjunto de actuaciones consistentes en el diseño y mejora del tránsito peatonales, señalización e información para la preferencia de peatones por las vías, con medidas de seguridad y confort en los recorridos peatonales.

Objetivos específicos:

- Dar prioridad al peatón y moderar la velocidad de circulación de los vehículos.
- Situar al peatón en un lugar preferente de la movilidad urbana.

Medidas: Las medidas propuestas son:

- Señalización en tramos peatonales urbanos.
- Acondicionamiento y mejoramiento de calles, veredas y cruces peatonales existentes.
- Reposición de veredas en calles secundarias, con mejor estándar, equipamiento urbano.

Plan para el Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular en la Zona Urbana

Descripción: Conjunto de medidas y planeación para el mejoramiento del tránsito vehicular en la zona urbana, consistentes en nuevos diseños y ordenación de las vías públicas, descongestión de vías, señalizaciones adecuadas, jerarquización de las calles y pasajes.

Objetivos específicos:

- Atender la demanda de transporte por parte de la población, con mejores condiciones técnicas y ambientales.
- Reestructurar y jerarquizar el ordenamiento del tránsito existente.
- Adecuar las velocidades de los vehículos en función de su uso.

Medidas: Las medidas propuestas son:

- Ordenamiento y planificación del tránsito a través de ordenanza municipal, considerando aspectos ambientales, ecosistemas de eficiencia energética.
- Instalación de elementos de seguridad para evitar los excesos de velocidad de automovilistas.



- Instalación de señalética de seguridad vial e informativa electrónica.
- Ordenamiento de las zonas de estacionamiento en la zona urbana.

Plan de Movilidad Escolar Seguro

Descripción: Conjunto de actuaciones consistentes en crear entornos seguros en los colegios, con restricciones de acceso de vehículos, como también el mejoramiento de infraestructuras de los caminos y acceso de los colegios, en especial los que están emplazados en las carreteras G - 66, además, la divulgación de los beneficios de los entornos seguros y actuaciones de promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio.

Objetivos específicos:

- Promover pautas y protocolos de movilidad en el acceso a los colegios de la comuna, en especial los que están emplazados a un costado de la carretera G - 66.
- Crear entornos e itinerarios seguros a colegios de la comuna para la movilidad activa (a pie y en bicicleta).
- Evitar la congestión en los momentos de entrada y salida de los horarios de clases.

Medidas: Las medidas propuestas son:

- Implantación de una ordenanza municipal sobre el “Camino escolar seguro” en los colegios de la comuna.
- Mejorar infraestructura en los entornos de los colegios, para permitir un ingreso y salida de estos en forma segura.
- Implementación de un plan para el uso de la bicicleta por los alumnos.

Plan de Mejoramiento e Integración de Políticas Urbanistas en Espacios Públicos, en Especial para Personas con Movilidad Reducida.

Descripción: Conjunto de acciones y medidas para potenciar los espacios públicos que estimulen la movilidad peatonal, en especial para personas con movilidad reducida y ciclista y que creen proximidad, evitando de esta manera la dependencia del automóvil. Todo ello fundamentado en hacer accesibles, seguras las vías y espacios públicos recreacionales, tanto de carácter público, como de carácter privado. Combinado fundamentalmente con las características de naturaleza, clima y espacios al aire libre.



Objetivos específicos:

- Propender a la generación de espacios, calles y barrios seguros de baja intensidad motorizada.
- Redistribuir el espacio urbano entre todos los modos de transporte.
- Mejorar los espacios públicos, como centros de encuentro de la comunidad, en especial para personas con capacidad de movilidad reducida.
- Extender el sistema de accesibilidad para todos y todas, como también para personas con capacidad de movilidad reducida.
- Mejorar la accesibilidad y la calidad de vida de las personas, en especial, de las que por su discapacidad física, intelectual o sensorial, o por su avanzada edad, encuentran dificultades para los desplazamientos en su vida cotidiana o para sus relaciones sociales y laborales.

Medidas: Las medidas propuestas son:

- Preparación y mejoramiento de los espacios públicos para su uso y disfrute, con mejoras en la accesibilidad y uso, bajo criterio de seguridad vial y acceso universal.
- Formulación e implementación de ordenanzas que favorezcan la ordenación de los espacios públicos, la gestión de la movilidad y todos aquellos aspectos urbanísticos relevantes en el uso de la comunidad en general y de personas con capacidad reducida, en los espacios comunes.
- Mejoramiento para el acceso universal o mobiliario urbano en edificios o espacios públicos y además, para personas con capacidad reducida.

Plan para el Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular y Peatonal en las Zonas Rurales

Descripción: Conjunto de medidas y planeación para el mejoramiento del tránsito vehicular y peatonal en la zonas rurales de la comuna, en especial lo que dice relación al trazado de la carretera de la fruta G-66, (Pelequen – San Antonio)), consistente en mejoras y habilitación en los tramos de las localidades pobladas, consistentes en elementos para la disminución de velocidades, instalación de elementos de seguridad para el tránsito de peatones, espacios y construcción de tramos de ciclovías, señalizaciones adecuadas, mejoras con la conexión de la carretera con calles y pasajes.

Objetivos específicos:

- Atender la demanda de transporte por parte de la población que vive en las zonas rurales de la comuna, con mejores condiciones técnicas y ambientales.



- Reestructurar y mejorar las condiciones del tránsito, con elementos de seguridad, señalización, restricciones de velocidad para el flujo existente.
- Coordinar y ejecutar en conjunto con los organismos respectivos las mejoras que se deben aplicar, en especial los tramos de la carretera G-66.

Medidas: Las medidas propuestas son:

- Mejoramiento y construcción de garitas peatonales, en los tramos poblados de la carretera.
- Construcción de Ciclovías, en los tramos poblados de la carretera.
- Construcción de Pasarelas Peatonales, en los tramos poblados de la carretera.
- Instalación de semáforos en los cruce de la carretera G-66 (carretera de la Fruta)

Proyectos e Iniciativas

Se desarrolla una ficha para cada proyecto e iniciativa propuesta, con la siguiente descripción:

Nombre de la Iniciativa: Defunción de la obra o programa a ejecutar.

Plan Sectorial: Se indica para la relación de la propuesta o iniciativa con el plan dentro de la cual se enmarca, de acuerdo con lo establecido en la estrategia de implementación.

Unidad Responsable: Se detallan la(s) unidad(es) municipal(es) que estarán implicados en la ejecución, el control y el seguimiento de la(s) iniciativa(s) propuesta(s).

Descripción de la propuesta o iniciativa: Se detalla de forma sintética el alcance y los contenidos de cada propuesta.

Unidad(es) Colaboradora(s): Se detallan la(s) Unidad(es) municipal(es) que estará(n) implicada(s) en colaborar en la ejecución de la iniciativa(s).

Tiempo de Ejecución (Fase): Se establecen 3 fases. Fase 1 corto plazo (hasta 4 años); Fase 2 (de 4 a 8 años) y Fase 3 (más de 8 años). Las propuestas que se incluyen en la Fase 3 deberán revisarse durante el proceso de actualización o revisión del presente plan, de acuerdo con la evolución de la iniciativa y los objetivos alcanzados en las dos primeras fases.



Presupuesto: Incluye una primera estimación del costo de implantación de la propuesta. La proyección de mayores ingresos que ha definido la Dirección de Obras para los próximos años es del orden de los \$ 500.000 (quinientos mil).

Posibles fuentes de financiación: Tal como indica su nombre, se incorpora aquí, aquellas entidades u organismos que han de permitir la ejecución de la iniciativa propuesta.

Indicadores: Se incluyen los indicadores de seguimiento que han de permitir evaluar de forma cualitativa y cuantitativa el desarrollo de la iniciativa.



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Mejoramiento de la Infraestructura para el Uso de la Bicicleta en Tránsito Calmado o Ciclo-Calles			
PLAN SECTORIAL	Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Ciclista			
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte			
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la demarcación e instalación de señalética vertical, horizontal y mejoramiento en vías y calzadas para el tránsito de bicicletas, en los tramos de las calles de W. Martínez (entre calle San Juan de Dios y V. Mackenna) y V. Mackenna (entre W. Martínez y Av. O'Higgins). Con el objeto de instalar un tránsito calmado o ciclo – calles, como uso compartido en estas vías para los vehículos motorizados y bicicletas. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.				
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección de Desarrollo Comunitario, Secretaría Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones, Departamento de Salud y Departamento de Educación.			
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2		FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	95.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO		FRIL, FNDR, PMU



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Ordenamiento del Tránsito para Bicicletas y Vehículos Motorizados.		
PLAN SECTORIAL	Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Ciclista		
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte		
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la creación ordenanza municipal, con el objeto de normar y ordenar el tránsito por vías y calles de la zona urbana de la comuna, en relación a la movilidad de vehículos motorizados y bicicletas, considerando además todo lo relacionado a la normativa vigente en cuanto a seguridad vial. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.			
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección Jurídica, Dirección de Desarrollo Comunitario, Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones, Departamento de Salud y Departamento de Educación.		
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2	FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	5.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Construcción e Instalación de Estacionamiento de Bicicletas en la Vía Pública.			
PLAN SECTORIAL	Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Ciclista			
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte			
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la construcción e instalación de estacionamiento para bicicletas en la calzadas o vías, en los tramos de las calles de W. Martínez (entre calle San Juan de Dios y V. Mackenna) y V. Mackenna (entre W. Martínez y Av. O'Higgins), utilizando los mismos espacios de los automóviles. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.				
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección de Desarrollo Comunitario, Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones, Departamento de Salud y Departamento de Educación.			
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2		FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	95.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO		FRIL, FNDR, PMU, MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Construcción de Reductores de Velocidad			
PLAN SECTORIAL	Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Peatonal			
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte			
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la construcción de 22 reductores de velocidad, en vías y calzadas de la zona urbana de la comuna. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.				
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones.			
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2		FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	85.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	FRIL, FNDR, PMU, MUNICIPAL	



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Reposición de Veredas en Calles Secundarias de la zona urbana.		
PLAN SECTORIAL	Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Peatonal		
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte		
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la reposición de veredas en calles secundarias, que están emplazadas en villas y barrios, con un mejor estándar en su ancho y acondicionada para el tránsito seguro de personas con movilidad reducida. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.			
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones.		
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1		FASE 2
PRESUPUESTO (M\$)	4.000.000		FUENTE DE FINANCIAMIENTO
			FNDR



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Instalación de Semáforo, en cruce de carretera G-66 con Av. Vicuña Mackenna.		
PLAN SECTORIAL	Plan Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular en la Zona Urbana		
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte		
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA:	Considera la instalación de semáforo en el cruce la carretera G-66 (Carretera de la Fruta), con Av. Vicuña Mackenna, de acuerdo a la normativa vigente y según estudios efectuados al respecto. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.		
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección de Desarrollo Comunitario, Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones.		
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2	FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	95.000		FUENTE DE FINANCIAMIENTO
			FNDR



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Ordenamiento de Estacionamientos en la Zona Urbana			
PLAN SECTORIAL	Plan Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular en la Zona Urbana			
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte			
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera el Ordenamiento de estacionamiento en las zonas de Calle W. Martínez, entre las calles San Juan de Dios y V. Mackenna y en Calle Sarmientos entre V. Mackenna y W. Martínez.				
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección de Desarrollo Comunitario, Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones.			
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2		FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	5.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO		MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Formulación de Ordenanza Municipal sobre el “Camino Escolar Seguro”.		
PLAN SECTORIAL	Plan de movilidad Escolar		
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte		
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la formulación e instalación de una ordenanza municipal, que permita que los alumnos de los diferentes colegios de la comuna tenga una normativa sobre su camino seguro, entre sus casas y el colegio, además, como un ordenador del seguro escolar. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.			
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección Jurídica, Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones, Departamento de Salud y Departamento de Educación.		
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2	FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	5.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte para los Alumnos			
PLAN SECTORIAL	Plan de movilidad Escolar			
RESPONSABLE	Departamento de Educación			
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Generar un Plan de Educación y apoyo para que los alumnos(as) se trasladen desde sus casas a los colegios en bicicleta, incentivando la utilización de este medio con la entrega de artículos de protección y seguridad por parte del municipio. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.				
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección de Desarrollo Comunitario, Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones, Departamento de Salud y Departamento de Educación.			
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2		FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	100.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO		MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTOS

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Formulación de Ordenanzas Municipal, para el Acceso Universal de Personas con Movilidad Reducida.		
PLAN SECTORIAL	Plan de Mejoramiento e Integración de Políticas Urbanistas en Espacios Públicos, en Especial para Personas con Movilidad Reducida.		
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte		
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la Creación e implementación de ordenanzas para el uso y acceso a Espacio Públicos, que favorezcan la gestión de la movilidad y todos aquellos aspectos urbanísticos relevantes en el uso de la comunidad en general y de personas con movilidad reducida. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.			
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección Jurídica, Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones.		
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2	FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	5.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Mejoramiento en el Acceso Universal en Edificios Públicos, Comercio o Servicios, en Especial para Personas con Movilidad Reducida.		
PLAN SECTORIAL	Plan de Mejoramiento e Integración de Políticas Urbanistas en Espacios Públicos, en Especial para Personas con Movilidad Reducida.		
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte		
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera el mejoramiento e instalaciones de equipamiento para asegurar el acceso universal, en especial de personas con movilidad reducida a los edificios públicos, como también el ordenamiento para que las áreas de comercio y servicio cumplan con la normativa vigente. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.			
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Dirección de Desarrollo Comunitario, Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones, Departamento de Salud.		
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1		FASE 2
PRESUPUESTO (M\$)	150.000		FUENTE DE FINANCIAMIENTO
			FNDR, FRIL, PMU, MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Mejoramiento y Construcción de Garitas Peatonales en Carretera G-66.		
PLAN SECTORIAL	Plan para el Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular y Peatonal en las Zonas Rurales		
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte		
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera el mejoramiento y construcción de garitas peatonales, propendiendo a mejorar la seguridad peatonal en los tramos de las carretera que están más poblados. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.			
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones.		
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2	FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	95.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	FNDR, FRIL, MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Construcción de Ciclovía La Esperanza con Las Cabras en Carretera G-66.		
PLAN SECTORIAL	Plan para el Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular y Peatonal en las Zonas Rurales		
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte		
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la construcción de ciclovía, en el tramo La Esperanza con Las Cabras, Carretera G-66 (Carretera de la Fruta), en el marco de la normativa vigente en cuanto a seguridad vial y tránsito. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.			
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones.		
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1	FASE 2	FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS
PRESUPUESTO (M\$)	250.000	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	FNDR, MOP, MUNICIPAL



FICHA DE PROYECTO

NOMBRE DE LA INICIATIVA	Construcción de Pasarelas Peatonales en el Sector de La Esperanza					
PLAN SECTORIAL	Plan para el Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular y Peatonal en las Zonas Rurales					
RESPONSABLE	Dirección de Tránsito y Transporte					
DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: Considera la construcción de pasarelas peatonales, en el sector de La Esperanza, tramo que cuentan con una importante población, en el marco de la normativa vigente en cuanto a seguridad vial y tránsito. Esta iniciativa es complementaria con otras que son propuestas en el presente plan.						
UNIDAD(S) COLABORADORA(S)	Secretaria Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Oficina de Informaciones.					
TIEMPO DE EJECUCIÓN (FASE)	FASE 1		FASE 2		FASE 3 – MAS DE 8 AÑOS	
PRESUPUESTO (M\$)	900.000			FUENTE DE FINANCIAMIENTO	FNDR, MOP, MUNICIPAL	

**Resumen y Prioridad de Iniciativas**

PRIORIDAD	PLAN	INICIATIVA	TIEMPO DE FORMAUACIÓN
	Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Ciclista	Mejoramiento de la Infraestructura para el Uso de la Bicicleta en Tránsito Calmado o ciclo-calles	Fase 1
		Ordenamiento del Tránsito para Bicicletas y Vehículos Motorizados.	Fase 1
		Construcción e Instalación de Estacionamiento de Bicicletas en la Vía Pública.	Fase 1

PRIORIDAD	PLAN	INICIATIVA	TIEMPO DE FORMAUACIÓN
	Plan para Aumentar y Mejorar la Movilidad Peatonal	Construcción de reductores de Velocidad	Fase 1
		Reposición de Veredas en Calles Secundarias de la zona urbana.	Fase 3



PRIORIDAD	PLAN	INICIATIVA	TIEMPO DE FORMAULACIÓN
	Plan Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular en la Zona Urbana	Instalación de Semáforo en Carretera G-66 con Av. Vicuña Mackenna	Fase 3
		Ordenamiento de Zonas Estacionamiento en la Zona Urbana	Fase 1

PRIORIDAD	PLAN	INICIATIVA	TIEMPO DE FORMAULACIÓN
	Plan de movilidad Escolar	Formulación de una Ordenanza Municipal sobre el “Camino Escolar Seguro”.	Fase 2
		Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte para los Alumnos	Fase 1

PRIORIDAD	PLAN	INICIATIVA	TIEMPO DE FORMAULACIÓN
	Plan de Mejoramiento e Integración de Políticas Urbanistas en Espacios Públicos, en Especial para Personas con Movilidad Reducida.	Formulación de Ordenanzas para Acceso Universal de personas con Movilidad reducida.	Fase 1
		Mejoramiento en el Acceso Universal en Edificios Públicos, Comercio o Servicios, en Especial para Personas con Movilidad Reducida.	Fase 3



PRIORIDAD	PLAN	INICIATIVA	TIEMPO DE FORMULACIÓN
	Plan para el Mejoramiento y Adecuación del Tránsito Vehicular y Peatonal en las Zonas Rurales	Mejoramiento y Construcción de Garitas Peatonales, en Carretera G-66.	Fase 2
		Construcción de Ciclovía La Esperanza con Las Cabras, en Carretera G-66.	Fase 2
		Construcción de Pasarela Peatonal en el Sector de La Esperanza.	Fase 3

Conclusiones

La Comuna de Peumo ha apostado por un modelo de movilidad que no amenace la salud ni la seguridad de las personas, que propenda a mejorar las condiciones y calidad de vida en la comunidad, que no ponga en riesgo la calidad del aire y el medio ambiente y que garantice el dinamismo económico. Se ha decidido potenciar soluciones de transporte individuales más racionales y menos impactantes (bicicleta y peatonal), mejorar las condiciones para el transporte público que en este caso es intercomunal, considerar el acceso universal para todas las personas, en vías, calles edificación, como también en el comercio y servicios y por último la recuperación de espacio público para la comunidad, es decir, para otras funciones diferentes a las de tránsito y movilidad.

Peumo por sus características culturales, geográficas y climatológicas es y ha sido una comuna ideal para la utilización de la bicicleta como modo de transporte. Desde los años 80 cuenta con una importante infraestructura de vía ciclista, que se emplaza en todo el trayecto de la “Carretera de la Fruta”, la que es utilizada principalmente como medio para el desplazamiento desde los hogares a las fuentes laborales, en especial por los trabajadores agrícolas.

La zona urbana de la comuna hasta los años 90 era una ciudad o pueblo abordable a pie, ha visto incrementadas las distancias notablemente por el crecimiento poblacional en la zona oeste. Ahora, es abordable en bicicleta, sin duda, este hecho ha incrementado el número de desplazamientos en bicicleta para resolver las necesidades de movilidad diaria.



El incremento de ciclistas en la calle se ha producido fundamentalmente a partir de personas sin experiencia en la circulación en bicicleta, que en muchos casos pedalean por las aceras y espacios peatonales creando importantes fricciones con quienes se desplazan a pie y comprometiendo la calidad del espacio público.

En este contexto, el presente plan considera el uso de la bicicleta en forma segura, como también del automóvil, en lo relativo a la movilidad ciclista adaptándola a la nueva realidad de este modo de transporte y que se quiere impulsar como un modo preferente, que regula la circulación en bicicleta en conjunto con los automóviles por todas las vías urbanas de Peumo, como medios de transporte que conjugan en forma activa y distintos del caminar. Se propenderá a establecer un marco que permita el desarrollo de normas de tráfico urbano y de políticas de fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente y funcionalmente integrado con otros modos de movilidad urbana.

También destaca el hecho de que se propone reducir a 30 km/h la velocidad máxima de circulación en muchas de las vías de Peumo urbano. Sin duda, esta regulación tendrá una gran incidencia en el tráfico, en la creación de las condiciones para que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad, segura y funcional, esto por las mismas vías que los vehículos, con la correspondiente mejora de la seguridad vial y por ende, con la consiguiente reducción del número de siniestros y de su gravedad.

Además, se introducirá la propuesta para que los ciclistas puedan circular por el centro de las vías de circulación o utilicen las diferentes pistas habilitados en la calzada, según cuál sea su destino, para que los automóviles guarden un espacio de seguridad con respecto a las bicicletas y para que en determinadas calles y vías en los que la máxima velocidad estará limitado a 30 km/h, los automóviles circulen tras las bicicletas, sin adelantarlas, y acomodando su velocidad a la de éstas.

Se incluirá que en determinadas calles o vías con el tráfico lento, las bicicletas puedan circular contra el tránsito, debidamente señalizado. Esto mejorará la permeabilidad de la ciudad para la bicicleta y por tanto ofrecerá una ventaja competitiva a la bicicleta, que asume en tal caso la consideración de vehículo preferente, frente a otros vehículos.

También, se considerara que las bicicletas puedan arrastrar remolques o semirremolques para el transporte de mercancías y de personas.

Además, el presente plan, se refiriera a las bicicletas y otros ciclo-móviles como los utilizados por las personas con movilidad reducida, en aceras y zonas peatonales:



permitiendo que en estos espacios de bicicletas y otros ciclo-móviles conducidos por menores de 14 años, así como por personas con movilidad reducida y sus acompañantes, siempre que la densidad peatonal permita al ciclista respetar la prioridad del peatón.

Este plan considerara socializar en la comunidad todas estas medidas y normativas, junto con las infraestructura y la de promoción, van a contribuir a la generación de un modelo de movilidad, en que la bicicleta se mantenga y mejore como una alternativa real de movilidad, para que Peumo sea posible un estilos de vida donde conviva sanamente la bicicleta y el automóvil, en un espacio de calidad de vida para toda la comunidad.

Como parte del presente instrumento se definirá un nuevo modelo para mejorar el transporte público interurbano, la distribución urbana de mercancías que debe fijar un horario regule la carga y descarga. Además, se impulsa en materia de tráfico, hacer alguna modificación de carácter menor en relación con la realidad de la movilidad urbana de Peumo.

En lo referido a la movilidad peatonal, se impulsara la generación de paseos peatonales, recuperación de espacios públicos, como lugares de encuentro y no tan solo como un espacio para circular a pie, además, se impulsara fuertemente la planificación, gestión y control para el cumplimiento tanto en las vías, calles, edificios, comercio y servicio del acceso universal, en especial para la personas que tiene movilidad reducida, trasformando a Peumo en una comuna amigable y accesible para todas y todos.