



INFORME ETAPA 2

MEMORIA DIAGNÓSTICO Y MODELO DE LA SITUACIÓN ACTUAL E IMAGEN OBJETIVO

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

CAPITULO I PRESENTACIÓN DEL INFORME y
CAPITULO II INTRODUCCIÓN



VERSIÓN 02
ENERO 2023

TABLA DE CONTENIDOS

CAPITULO I	PRESENTACIÓN DEL INFORME	I-1
I.-	OBJETIVOS Y PRODUCTOS DE LA ETAPA	I-1
II.-	ACTIVIDADES CONDUCENTES A LOS PRODUCTOS DE LA ETAPA	I-2
CAPITULO II	INTRODUCCIÓN	II-1
I.-	OBJETIVO DEL ESTUDIO	II-1
II.-	AREA DE ESTUDIO	II-2
II.1	Ubicación y caracterización general	II-2
II.2	Escalas del análisis	II-3
II.3	Caracterización de la ciudad de Temuco	II-9
II.3.1.-	Tendencias de crecimiento	II-9
II.3.2.-	Caracterización sociodemográfica	II-11
II.3.3.-	Uso de suelo en la ciudad	II-15
III.-	MARCO REGULATORIO Y REFERENTES TÉCNICOS	II-23
III.1	PLADECO	II-23
III.1.1.-	Imagen Objetivo	II-23
III.1.2.-	Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP	II-24
III.2	PRC VIGENTE	II-28
III.2.1.-	Imagen Objetivo	II-28
III.2.2.-	Propuestas relacionadas al PIIMEP	II-28
III.3	ESTUDIO DE MODIFICACION PRC	II-30
III.3.1.-	Imagen Objetivo	II-30
III.3.2.-	Propuestas relacionadas al PIIMEP	II-30
III.4	PROYECTO VISIÓN CIUDAD TEMUCO 2050	II-32
III.4.1.-	Imagen Objetivo	II-32
III.4.2.-	Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP	II-32
III.5	PLAN DE TRANSPORTE URBANO PARA TEMUCO Y PADRE LAS CASAS	II-33
III.5.1.-	Imagen Objetivo	II-33
III.5.2.-	Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP	II-34
III.6	ESTUDIO MOVILIDAD PARA EL CENTRO DE TEMUCO	II-39
III.6.1.-	Imagen Objetivo	II-39
III.6.2.-	Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP	II-40
III.7	ESTUDIO MODELO DE GESTIÓN ÁREAS VERDES TEMUCO 2016	II-41
III.7.1.-	Imagen Objetivo	II-41
III.7.2.-	Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP	II-42

CAPITULO I PRESENTACIÓN DEL INFORME

I.- OBJETIVOS Y PRODUCTOS DE LA ETAPA

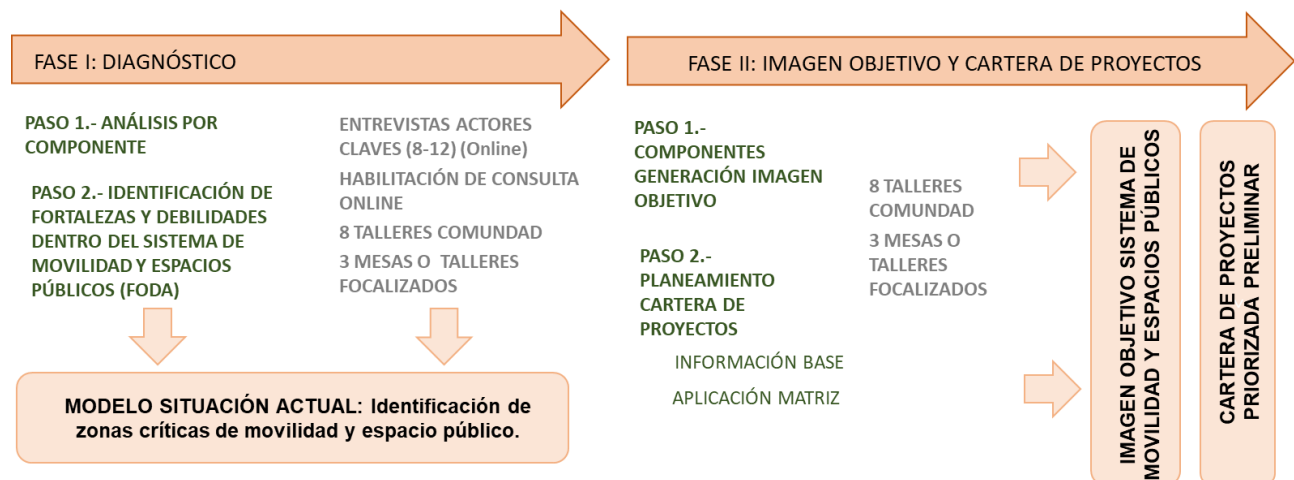
Los documentos que se presentan a continuación corresponden al Informe de la Etapa 2 denominada ANÁLISIS Y COMPLEMENTACIÓN GLOBAL DEL DIAGNÓSTICO URBANO EN MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO Y CONSTRUCCIÓN DE LA IMAGEN OBJETIVO URBANA. de que, de acuerdo a los términos de referencia tiene el siguiente objetivo:

“Generar el levantamiento de información documental, de equipos técnicos y actores de la sociedad civil en relación a la infraestructura de movilidad y espacio público del Temuco urbano, que se expresará en un listado de proyectos y estudios que serán la base para el proceso participativo y posterior priorización, con el propósito de la identificación y localización de los déficits de infraestructura y la construcción de imagen objetivo en movilidad y espacio público para la ciudad de Temuco.”

Los términos de referencia indican los siguientes productos para esta etapa:

1. Informe N° 2 Memoria Diagnóstico, Modelo de la Situación Actual e Imagen Objetivo de Temuco
2. Cartografía temática y analítica en:
 - Planos de antecedentes resumen del diagnóstico y situación actual
 - Plano de zonas críticas para la movilidad y espacio público
3. Listado de proyectos, diseños o estudios tanto en movilidad como espacio público que se encuentren en cartera en los distintos servicios públicos, como aquellos definidos a través de los procesos de participación ciudadana.
4. Anexo de sistematización jornadas de participación diversos actores.
5. Resumen ejecutivo
6. Exposición de la etapa.

Para cumplir con el objetivo de la etapa, y los objetivos del estudio, la oferta plantea un esquema metodológico, donde se profundiza y valida la Imagen Objetivo definitiva en la etapa 3 (Fase II del esquema) y que se resume a continuación:



El presente informe da cuenta de los productos solicitados en los términos de referencia y se organiza en capítulos de acuerdo a los objetivos de la oferta y los apartados corresponden a los siguientes contenidos:

CAPITULO I, con la presente presentación de la estructura del informe y que da cuenta de las actividades realizadas

CAPITULO II INTRODUCCIÓN, que incluye:

- Caracterización del área de estudio y de los macrosectores urbanos
- Marco regulatorio y referentes técnicos

CAPITULO III DIAGNOSTICO ESTRATEGICO POR COMPONENTE, separando en 3 apartados que analizan las materias propias de este plan, con:

- Diagnóstico de Movilidad (que incluye análisis de la conectividad y de las dinámicas de movilidad)
- Diagnóstico de áreas verdes (que incluye la caracterización de áreas verdes como sistema y por macrosector)
- Cartera de proyectos existentes (listados y análisis)

CAPITULO IV MODELO DE SITUACION ACTUAL, que expone:

- Identificación de fortalezas y debilidades en la infraestructura de movilidad y espacios públicos
- Modelo de la situación actual, identificando los principales puntos críticos

A este informe se suman los siguientes Anexos:

- ANEXO DE SISTEMATIZACION DE PARTICIPACION CIUDADANA
- ANEXO DE CARTOGRAFÍA TEMÁTICA (SIG en respaldo digital y láminas de resumen del diagnóstico y de zonas críticas para la movilidad y espacio público)
- RESUMEN EJECUTIVO

II.- ACTIVIDADES CONDUCENTES A LOS PRODUCTOS DE LA ETAPA

Actividades conducentes a productos:	Producto de acuerdo a bases	Ubicación en la entrega de etapa
<ul style="list-style-type: none"> - Revisión de antecedentes - Entrevistas (8 a 12) a actores claves (remotas) - Levantamiento de Información para diagnóstico - Implementación de SIG para cartografía temática - Ejecución talleres Participación Ciudadana (8) - Taller para el Sector Privado y Académico (Mesa ciudadana) - Reuniones Mesa Técnica y mesa intersectorial (2 remotas) - Sistematización de resultados de PPC - Elaboración de diagnóstico - Sistematización de antecedentes de iniciativas relacionadas 	<p>1. Informe N° 2 Memoria Diagnóstico, Modelo de la Situación Actual</p>	<p>CAPITULO II INTRODUCCIÓN, CAPITULO III DIAGNOSTICO ESTRATEGICO POR COMPONENTE y CAPITULO IV MODELO DE SITUACION ACTUAL</p>

Actividades conducentes a productos:	Producto de acuerdo a bases	Ubicación en la entrega de etapa
<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de cartografía temática - Elaboración de FODA del sistema de movilidad y espacios públicos - Elaboración de modelo situación actual-Identificación de zonas críticas 		
<ul style="list-style-type: none"> - Levantamiento de Información para diagnóstico - Implementación de SIG para cartografía temática - Elaboración de cartografía temática 	2. Cartografía temática y analítica	ANEXO DE CARTOGRAFÍA TEMÁTICA
<ul style="list-style-type: none"> - Revisión de antecedentes - Entrevistas (8 a 12) a actores claves (remotas) - Levantamiento de Información para diagnóstico - Reuniones Mesa Técnica y mesa intersectorial (2 remotas) - Sistematización de antecedentes de iniciativas relacionadas - Elaboración de modelo situación actual-Identificación de zonas críticas 	3. Listado de proyectos, diseños o estudios tanto en movilidad como espacio público	CAPITULO II INTRODUCCIÓN y CAPITULO III DIAGNOSTICO ESTRATEGICO POR COMPONENTE
<ul style="list-style-type: none"> - Conformación de la Mesa Técnica Municipal - Actividad de inicio proceso construcción del PIIMEP - Reunión de programación de la etapa (remoto) - Habilitación de Fanpage, sitio web o banner - Entrevistas (8 a 12) a actores claves (remotas) - Elaboración de propuesta de consulta online - Aplicación de consulta online - Reuniones con la contraparte y coordinación del PPC - Proceso de convocatoria y difusión para actividades PPC - Elaboración de material de consulta - Ejecución talleres Participación Ciudadana (8) - Taller para el Sector Privado y Académico (Mesa ciudadana) - Reuniones Mesa Técnica y mesa intersectorial (2 remotas) - Recepción de consultas y aportes de la comunidad en web - Sistematización de resultados de PPC 	4. Anexo de sistematización jornadas de participación diversos actores.	ANEXO DE SISTEMATIZACION DE PARTICIPACION CIUDADANA

CAPITULO II INTRODUCCIÓN

I.- OBJETIVO DEL ESTUDIO

El presente estudio tiene por objetivo la construcción del Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público para Temuco, en adelante PIIMEP, en el marco de la aplicación de la Ley de Aportes al Espacio Público 20.958 del año 2016. Este cambio normativo se orienta a la creación de un mecanismo que equipara obligaciones exigibles a los proyectos que implican densificación y da sustento legal a un sistema de mitigación por impacto en la movilidad.

La Ley 20.958 indica la necesidad de implementar un PIIMEP que guiará las inversiones en obras o medidas de infraestructura de movilidad y espacio público, y como indica la Guía del CNDU¹ con los siguientes objetivos:

- Mejorar condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad.
- Mejorar la calidad de los espacios públicos.
- Mejorar la cohesión social.
- Mejorar la sustentabilidad urbana

En ese marco el PIIMEP se focaliza en movilidad y los espacios públicos, su diagnóstico está basado en el análisis de los aspectos urbanos determinantes en esas temáticas. Consecuentemente, la visión o meta que se planteará y la cartera de proyectos también se relaciona a estas variables.

Este encuadre no implica una estrategia de poco impacto, aún si no se interviene el espacio privado, se verá en el diagnóstico que las intervenciones en los espacios públicos para mejorar la movilidad, la cohesión y la sustentabilidad pueden contribuir efectivamente a conformar una ciudad más equilibrada y con una mejor calidad de vida.

Ya en 1961 Jacobs² nos advertía que las calles sirven para muchas cosas, y si bien están relacionadas a la circulación y son vitales para el buen funcionamiento de las ciudades, también cumplen roles más amplios y complejos. El protagonismo que tienen los espacios públicos en la ciudad implican para sus habitantes, o usuarios, una cotidiana relación que no sólo implica su uso para desplazarse, sino que son escenario también de su interacción social o, como indica la misma autora citada, construyen una imagen urbana “*cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste.*” (Jacobs, 1961)

El abandono de las ideas modernistas del espacio público mono funcional está implícita en los cambios de enfoque en la planificación urbana, y reflejada en Ley 20.958 que incorpora el concepto de movilidad. Esto significa que no basta que las calles aseguren cubrir las demandas motorizadas, sino que se deben considerar requerimientos para la movilidad activa (caminata y bicicleta principalmente) mejorando integralmente la accesibilidad y la experiencia de uso del espacio público.

El PIIMEP para Temuco plantea en sus antecedentes generales la problemática actual de la movilidad de la ciudad, muchos viajes, altas tasas de motorización y sistema de transporte público débil, entre otros problemas, pero agrega un enfoque local con respecto a las áreas verdes. Esta consideración se basa en la oportunidad que ofrecen este tipo de espacios públicos en la disminución de la contaminación y en la construcción de una ciudad más equitativa.

¹ CNDU, PNUD, Geociudad, Guía para la elaboración de planes comunales de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público (PIEP),

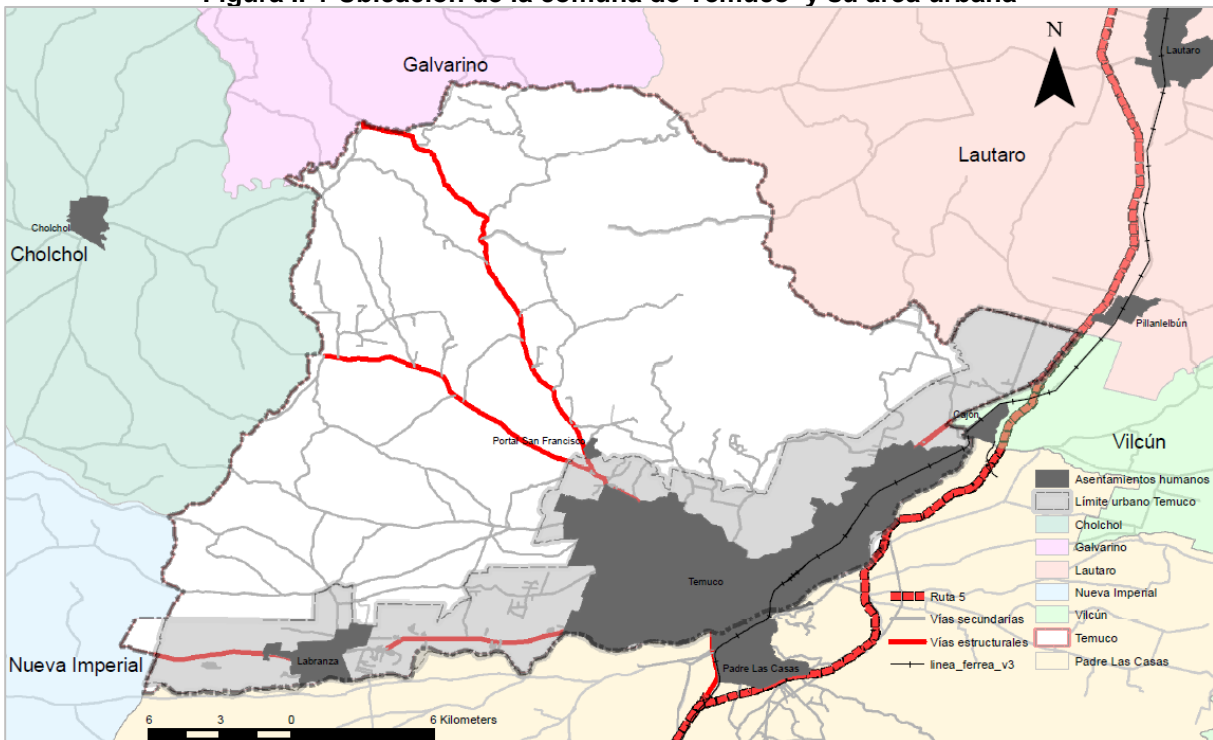
² Jacobs J, The Death and Life of Great American Cities, 1961

II.- AREA DE ESTUDIO

II.1 Ubicación y caracterización general

Temuco es la capital regional de La Araucanía, región relativamente pequeña (4.2% del territorio nacional) y con un 71% de población urbana en el año 2017, está dividida en dos provincias, Malleco y Cautín. Es Cautín la provincia que concentra la mayor cantidad de habitantes influenciada por el peso demográfico de la conurbación Temuco- Padre Las Casas. El sistema de centros poblados de La Araucanía es altamente jerárquico, las ciudades de carácter intermedio no se reconocen con claridad dadas las sustanciales diferencias de tamaño demográfico y el nivel de servicios que concentra su capital. La comuna de Temuco tiene una superficie que representa el 1,5% de la superficie de la región y una población equivalente al 30% de la región.

Figura II-1 Ubicación de la comuna de Temuco y su área urbana



Fuente: elaboración propia en base a IDE

El sistema urbano Temuco – Padre Las Casas tiene un incremento demográfico cercano al 17% en el período intercensal 2002 – 2017, moderando el anterior período intercensal que arrojó un 26 % de incremento, en 2017 la conurbación tenía 308.608 habitantes. Esta unidad urbana, que funcionó administrativamente como una sola hasta el año 1995, tiene una alta expansión demográfica se ha traducido en un crecimiento físico caracterizado por la linealidad que provoca la presencia del río Cautín, que la atraviesa y por los cerros Nielol y Conun Huenu que estrangulan el valle.

De acuerdo a proyecciones del INE³ la comuna tendría 306.579 habitantes al año 2022, de los cuales 284.085 (92%) son urbanos. El acelerado crecimiento de la ciudad implica un notorio aumento de viajes internos y su primacía en el contexto territorial agregan demandas a su infraestructura de transporte que debe sortear la presencia de elementos morfológicos singulares como el río y los cerros. En Temuco las terrazas bajas son inundables y su urbanización ha estado supeditada a la construcción de defensas, provocando la expansión hacia su entorno de lomajes y pequeños valles

³ <https://www.ine.gob.cl/estadisticas/sociales/demografia-y-vitales/proyecciones-de-poblacion>

inundables hacia el norte, que ya están significativamente consolidados con densidades mayores que en las zonas interiores.

La ciudad tiene requerimientos de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, que pueden ser cubiertos parcialmente por el PIIMEP, instrumento que apunta a mejorar estas condiciones.

Por otra parte, sumada a la condición lineal que le impone el sitio, la centralidad histórica del damero se va trasladando a polos de crecimiento en sectores acomodados producto de la consolidación por sumatoria de proyectos aislados. Este modelo es observado en la actualización del diagnóstico para un nuevo PRC, y se indica que, en muchos de los nuevos desarrollos, por ejemplo, Fundo El Carmen y Labranza, el vínculo con el tejido urbano es precario, afectando la calidad de vida urbana, no sólo por demandas de movilidad, sino que también por diferencias notorias en los servicios y espacios públicos.

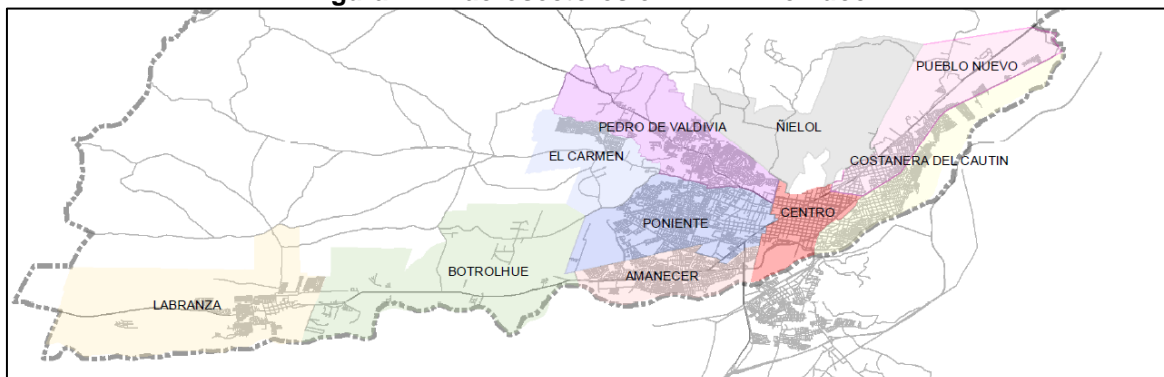
Las formas de segregación no son exclusivas de la ciudad de Temuco y los espacios públicos pueden tener un rol en la cohesión social, con la ventaja de que son administrados por el municipio que desarrolla este PIIMEP. Estos elementos -tienen, además, en el caso de Temuco, un potencial importante en la disminución de la contaminación y podrán entonces asimilarse en este plan en la posibilidad de mejorar la sustentabilidad urbana.

II.2 Escalas del análisis

Se espera que este Plan haga una propuesta de mejoramiento en distintos sectores de la ciudad, por lo tanto la primera aproximación del análisis es la escala urbana. La cual también implica tener en consideración el contexto, tanto desde la perspectiva de la movilidad externa que tiene impactos en la ciudad, como de las áreas verdes y su relación con variables estructurales del sistema natural, y se explicitan estos aspectos en el diagnóstico del área definida por el límite urbano actual.

Complementando la escala urbana, y considerando el enfoque territorial que el municipio espera reflejar, se desarrolla un análisis de una escala más detallada expresada en macrosectores. Esta escala permite la identificación diferenciada de las problemáticas y fortalezas y orientará una propuesta de planificación equilibrada y que propenda a una mayor equidad territorial. Los macrosectores corresponden a los definidos en el PLADECO 2020-2024 que agrupan a las unidades vecinales, se utiliza la misma definición para el Estudio de actualización del PRC ⁴ y en este estudio se indican los siguientes macro sectores con algunas actualizaciones con respecto al estudio citado:

Figura II-2 Macrosectores el PIIMEP-Temuco



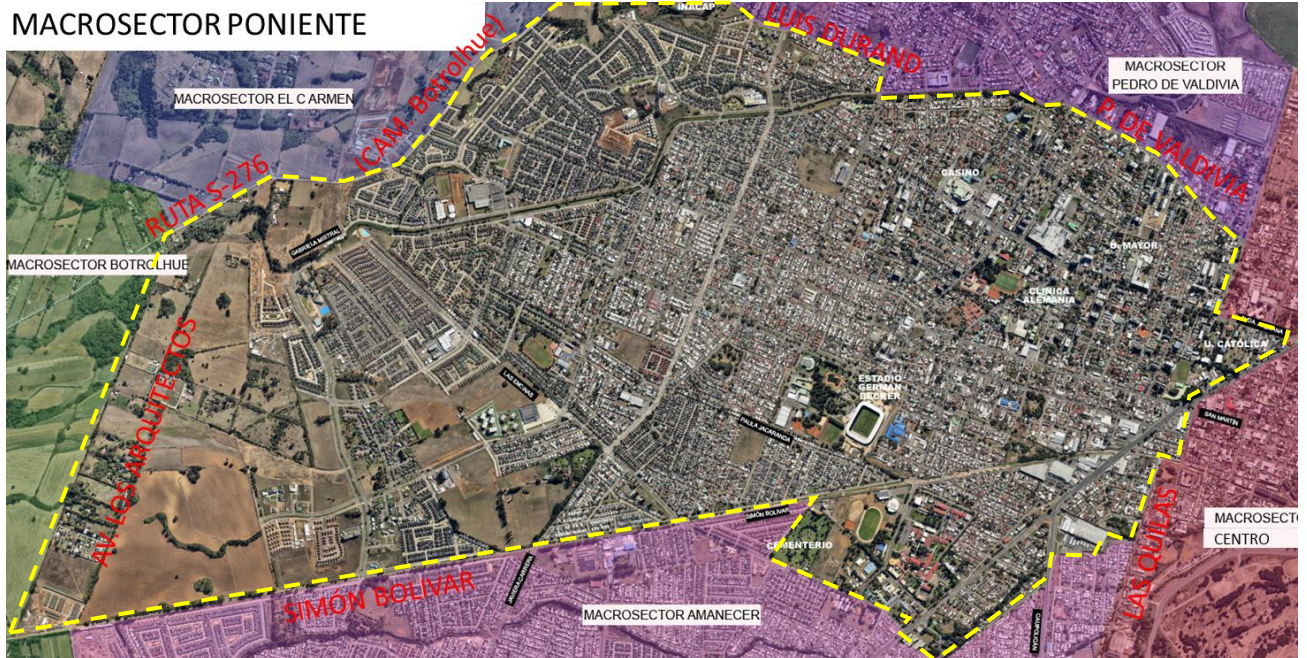
En las páginas se ilustran estos macrosectores, a excepción del denominado Nielol que no contiene superficies significativas urbanizadas.

⁴ Ilustre Municipalidad de Temuco, ESTUDIO ACTUALIZACIÓN DIAGNÓSTICO TERRITORIAL PARA MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR (fecha no informada).

Figura II-3 Macrosector Centro



Figura II-4 Macrosector Poniente



Fuente ambas figuras: elaboración propia en base a kmz de la I. Municipalidad y GoogleEarth

Figura II-5 Macrosector Labranza

MACROSECTOR LABRANZA

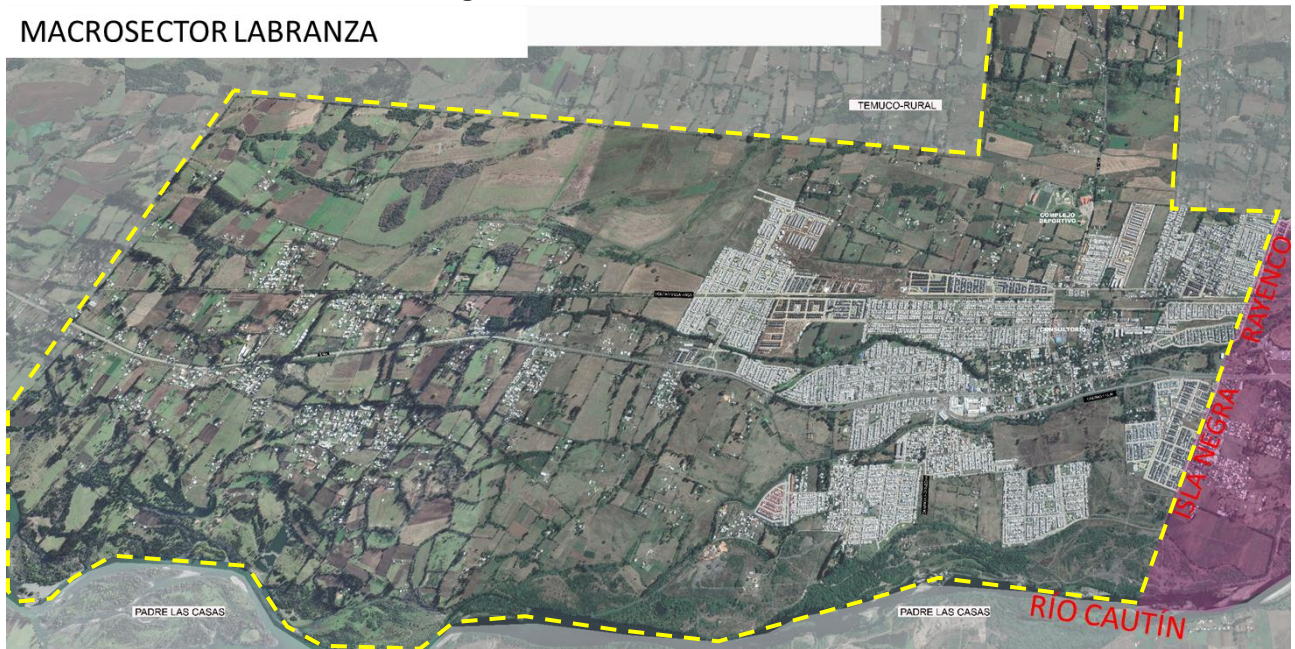
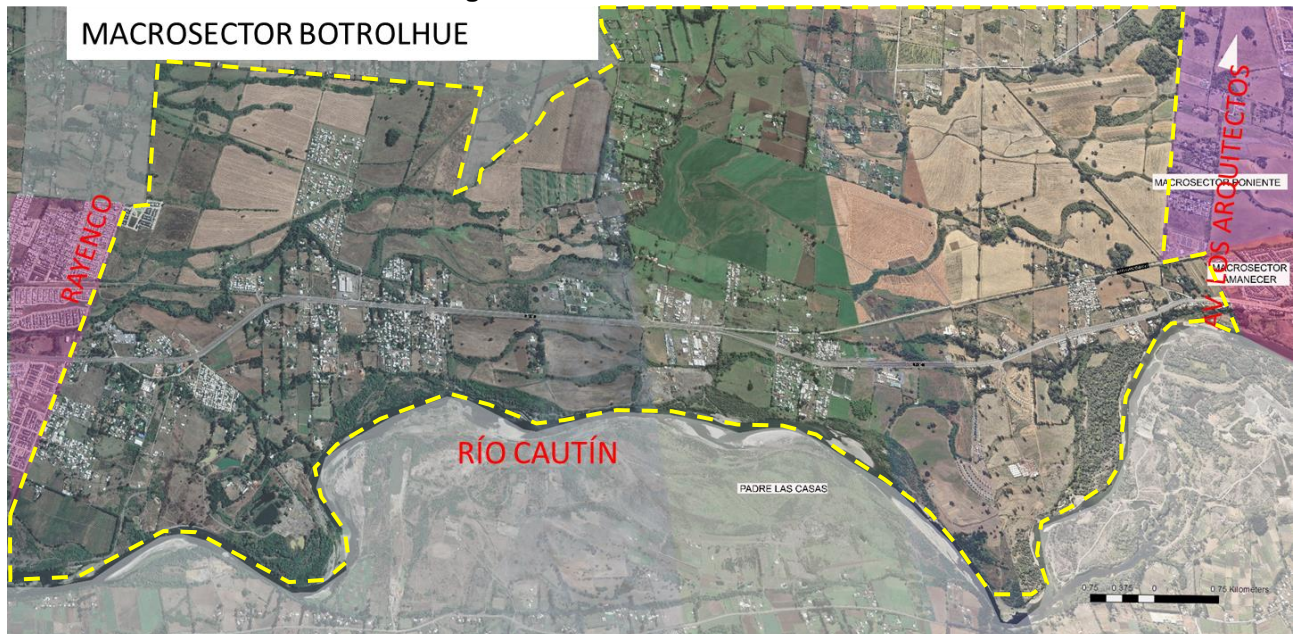


Figura II-6 Macrosector Botrolhue

MACROSECTOR BOTROLHUE



Fuente ambas figuras: elaboración propia en base a kmz de la I. Municipalidad y GoogleEarth

Figura II-9 Macrosector Pueblo Nuevo

MACROSECTOR PUEBLO NUEVO

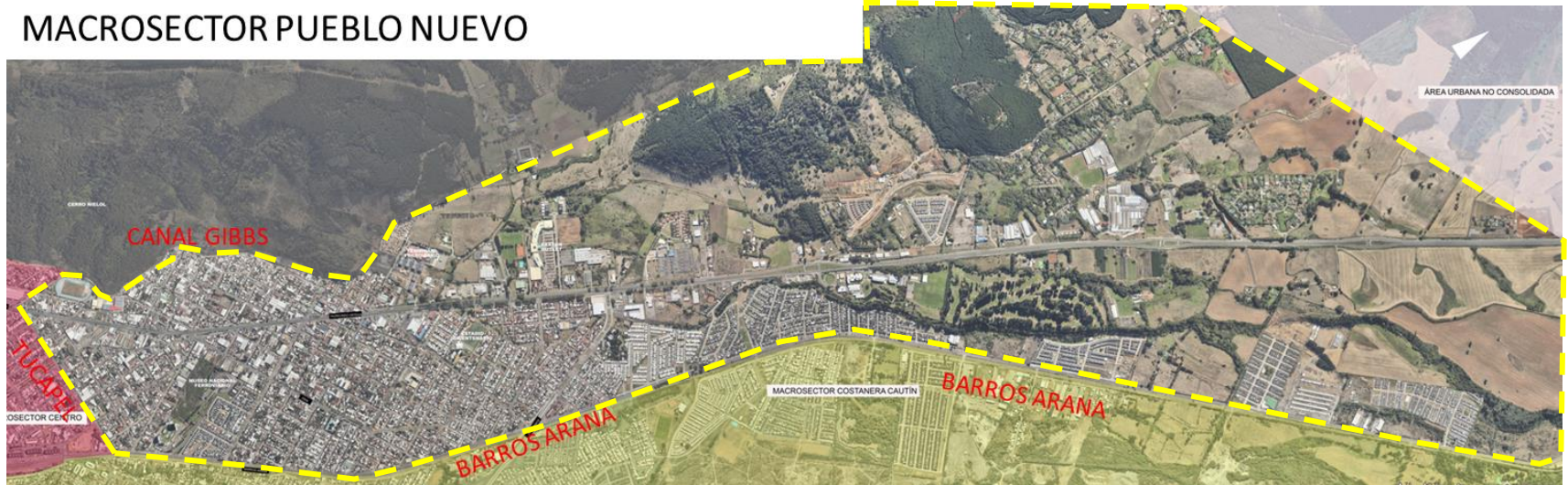
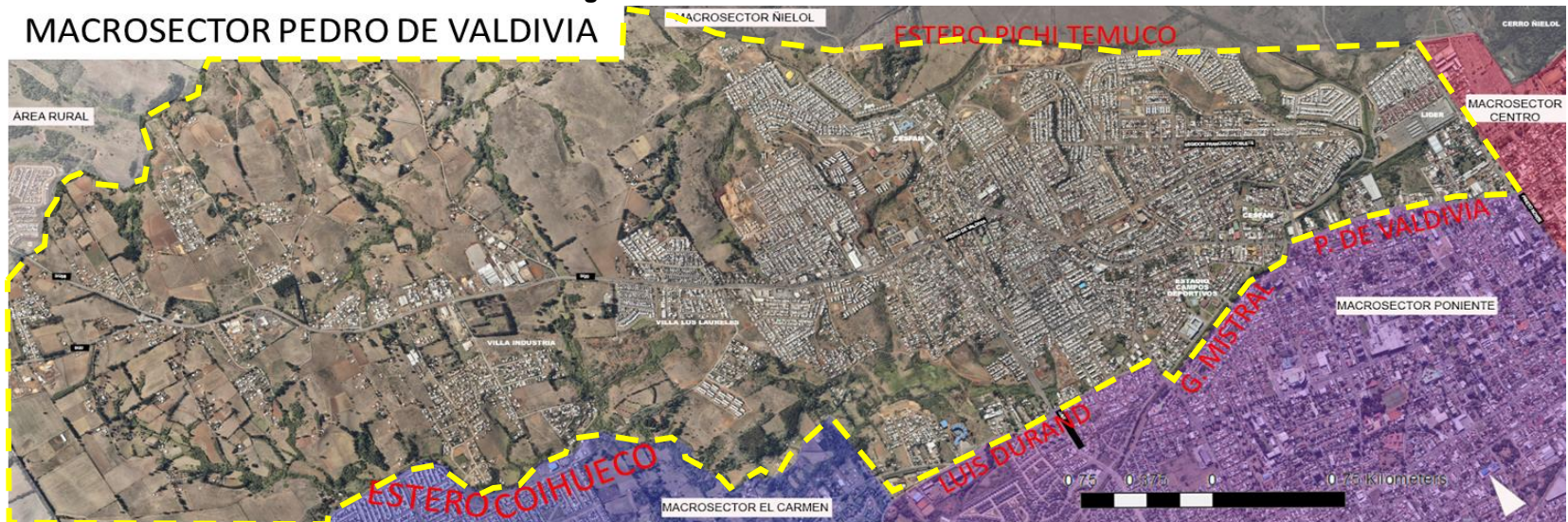


Figura II-10 Pedro de Valdivia

MACROSECTOR PEDRO DE VALDIVIA



Fuente ambas figuras: elaboración propia en base a kmz de la I. Municipalidad y GoogleEarth

Figura II-11 Macrosector El Carmen

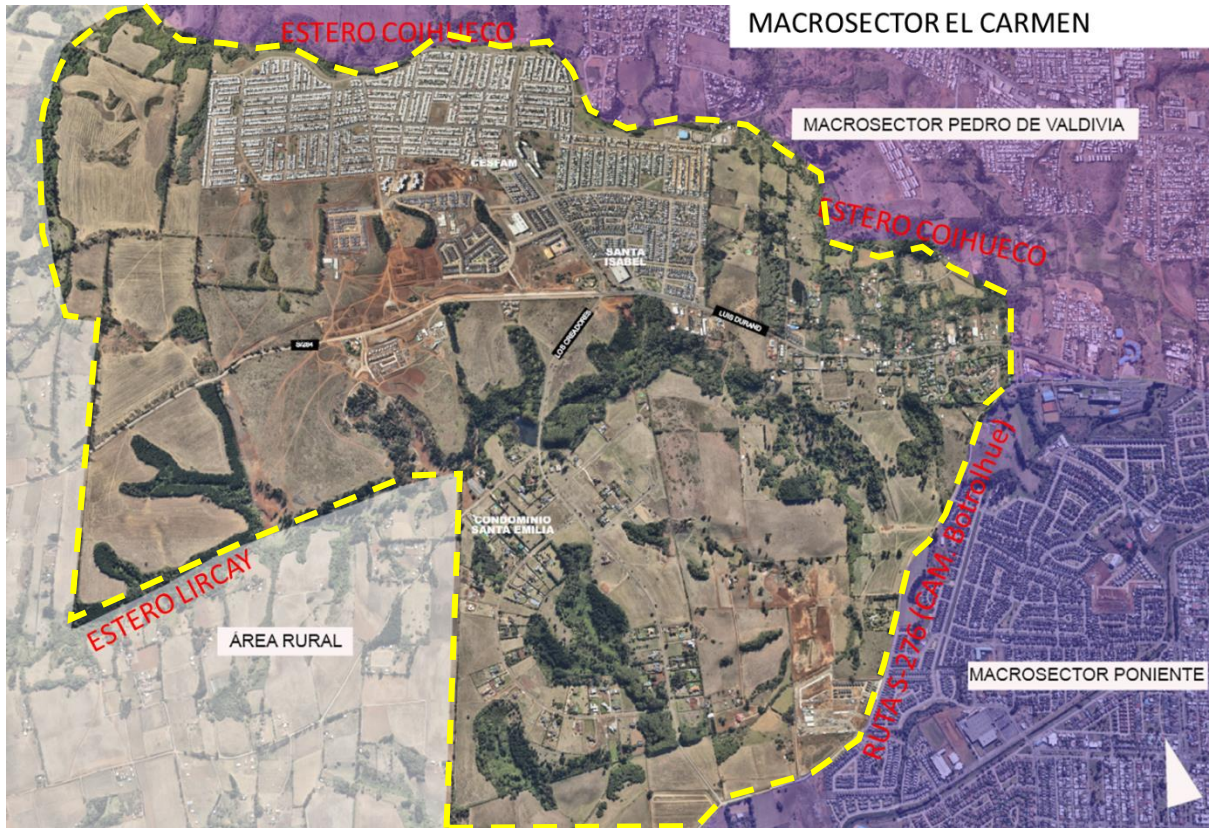
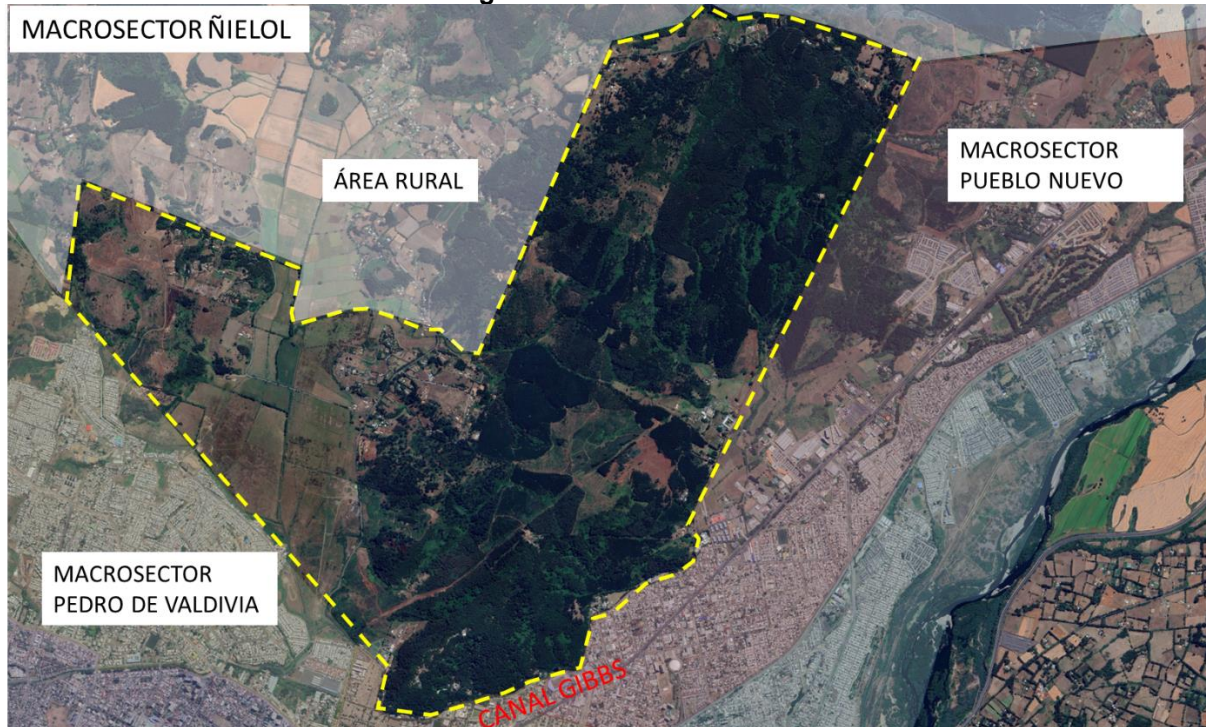


Figura II-12 Macrosector Ñielol



Fuente: elaboración propia en base a kmz de la I. Municipalidad y GoogleEarth

II.3 Caracterización de la ciudad de Temuco

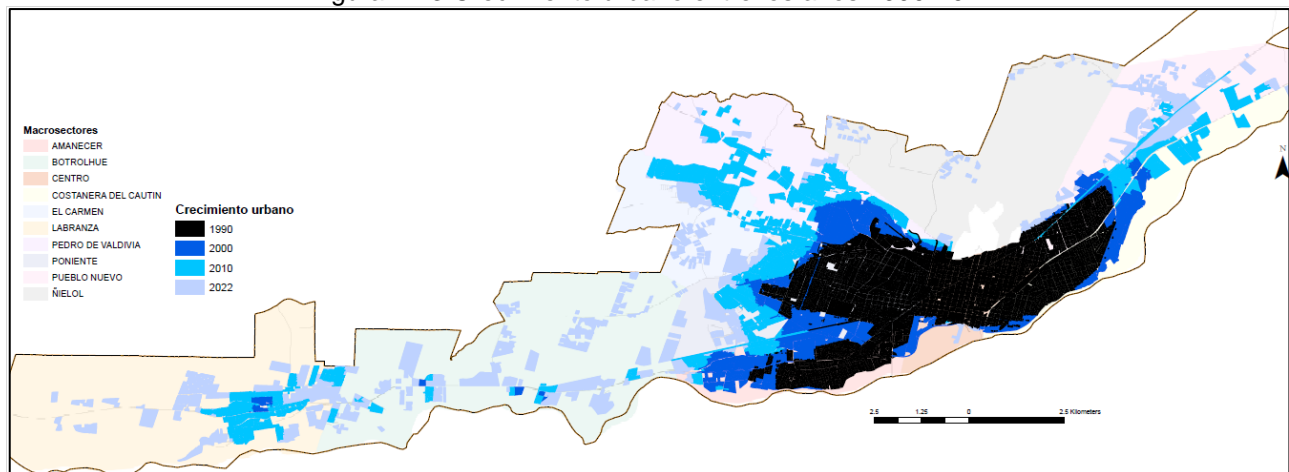
El PIIMEP presenta dentro de sus particularidades la oportunidad de analizar y comprender las relaciones existentes y vinculaciones entre las formas de desarrollo urbano y las maneras en que se estructuran y utilizan las infraestructuras de movilidad y espacio público. El generar una Imagen Objetivo con una cartera de proyectos asociados, que responda a las necesidades de movilidad y espacio público de las personas, es más complejo que solo abordar la provisión de servicio de transporte e infraestructura y organizar desplazamientos eficientes en el territorio urbano. Esta acción recae en una visión conjunta entre desarrollo urbano, movilidad y espacio público. Desde esta mirada en el siguiente apartado se abordaron los principales factores urbanos que contribuyen a la configuración de desplazamientos (de personas, vehículos y bienes) en conjunto con la utilización de espacios públicos.

Los factores abordados, tendencias de crecimiento, usos de suelo y formas de utilizar el territorio, permiten una aproximación a las formas de ocupar el territorio dentro de Temuco. Esta condición es clave para poder entender el contexto, necesidades y relaciones diferenciadas frente a las formas de habitar, lo cual condiciona los patrones de movilidad y utilización del espacio público. Cabe tener presente que los antecedentes y aspectos abordados en cada uno de los siguientes apartados no se desarrollaron en torno a un análisis exhaustivo de cada uno de aspectos y/o indicadores existentes dentro de los factores abordados, si no que el análisis responde a una intencionalidad frente a las consideraciones que se estiman relevantes para la elaboración del PIIMEP.

II.3.1.- Tendencias de crecimiento

El crecimiento de la mancha urbana en el área urbana de Temuco muestra una tendencia a la longitudinalidad entre los polos de Temuco y Labranza a lo largo de las vías S-30-Recabarren, Caupolicán y Rudecindo Ortega, como también de forma radial al centro por las vías Pedro de Valdivia y Luis Durand hacia el norte. Este crecimiento está moldeado por la disposición del río Cautín como límite físico al sur (tanto la cuenca como sus áreas inundables), condición que ha favorecido dicho desarrollo longitudinal, sumado al cerro Ñielol al norte de la macrozona Centro.

Figura II-13 Crecimiento urbano entre los años 1990-2022



Fuente: Elaboración propia

La mancha urbana en torno al desarrollo alcanzado para 1990 evidencia la consolidación del macrosectores Centro, sectores del Poniente, Costanera del Cautín y Pueblo nuevo y gran parte del área de Amanecer. Los mayores crecimientos entre los años 1990 y 2000 recaen en los macrosectores Poniente, Amanecer, y Costanera del Cautín. Entre los años 2000-2010 destaca el crecimiento de Labranza, Pedro de Valdivia, El Carmen y Costanera del Cautín. Mientras que en los

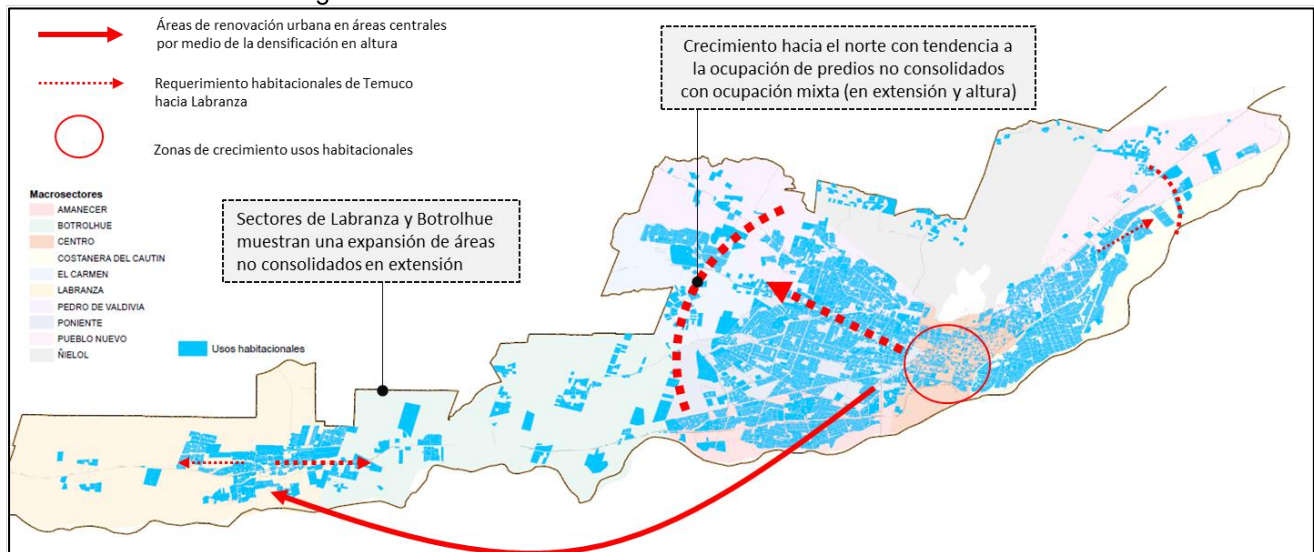
últimos años este crecimiento se ha potenciado en los macrosectores de Labranza (definiendo un segundo polo dentro de la ciudad), Botrolhue (con la aparición de desarrollo habitacionales puntuales), especialmente loteos irregulares, Poniente, El Carmen y Pueblo Nuevo (sector oriente).

Los principales crecimientos y disposiciones de usos de vivienda, industria y comercio y servicios a nivel de ciudad muestran ciertas consideraciones diferenciadas por macrosector. Las tendencias en torno a los usos habitacionales se evidencian fuertemente en los sectores de Labranza, Pedro de Valdivia y Carmen. El sector de Labranza ha dado cabida en los últimos años a los requerimientos habitacionales de Temuco, tendencia que se visualiza continuará en los próximos años con una orientación a la conurbación de ambos polos urbanos.

El crecimiento se ha dado principalmente asociado a la ocupación de predios no consolidados bajo una forma de desarrollo en extensión (viviendas). Las áreas centrales de Temuco evidencian un proceso de reconversión urbana, en donde ya predios en desuso o bien con un alto grado de transformación han dado espacio a la edificación en altura a través de edificaciones colectivas de alta densidad en los últimos años, tendencia que se prevé continuará desarrollándose, dado el fuerte interés por la conectividad, servicios y equipamientos presentes en este sector.

De manera radial, los macrosectores Poniente, El Carmen y Pedro de Valdivia, también muestran una utilización de zonas de consolidadas para usos habitacionales, tendencia que se comienza a materializar de manera mixta, asociado a proyectos que consideran tanto viviendas individuales como colectivas (departamentos). En menor medida los macrosectores Pueblo Nuevo y Costanera Cautín también presentan tendencias de crecimiento en torno a usos habitacionales, principalmente asociados a viviendas unifamiliares en torno a las vías Rudecindo Ortega y Barros Arana.

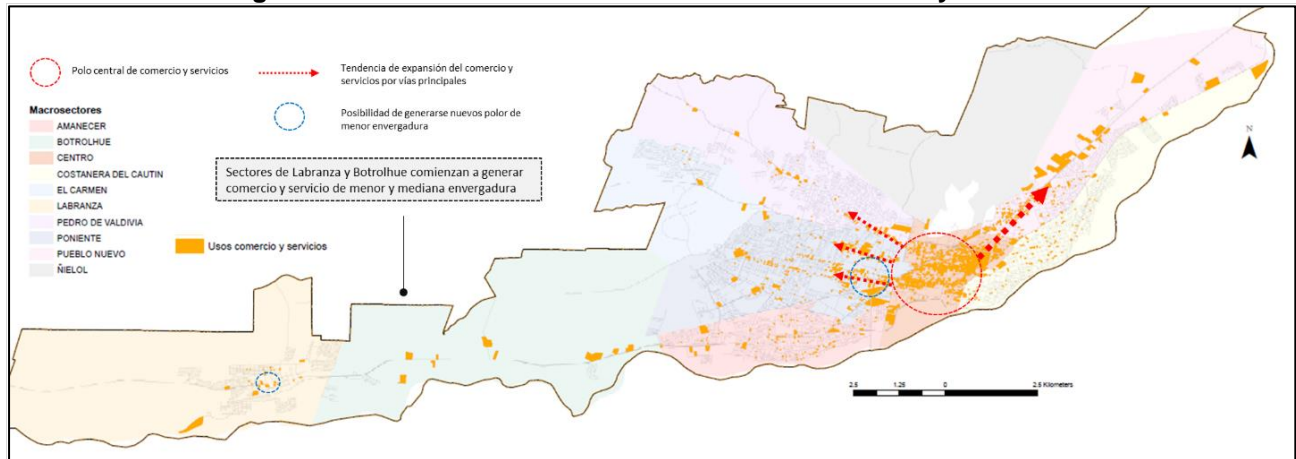
Figura II-14 Tendencias de crecimientos usos habitacionales



Fuente: Elaboración propia en base a la Actualización del Plan de Transporte, 2017.

La tendencia de crecimiento del comercio y servicios ha consolidado en el macrosector centro un polo de consolidación importante. Este ha comenzado a expandirse de manera radial por las vías Caupolicán-Rudecindo Ortega, Pedro de Valdivia, Avda. Alemania y San Martín. Asociado al gran desarrollo residencial que ha sufrido el macrosector Poniente, se prevé que puedan consolidarse polos de menor envergadura de comercio y servicios. Labranza por otro lado, también ha comenzado a evidenciar ciertas tendencias de concentración de servicios asociado al centro del sector.

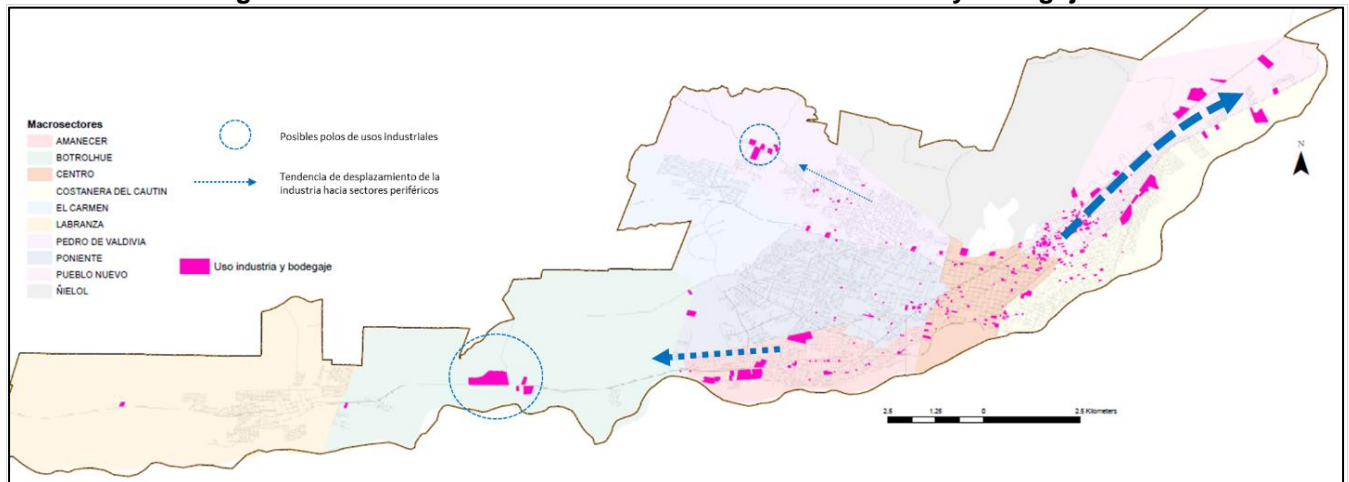
Figura II-15 Tendencias de crecimientos usos comercio y servicios



Fuente: Elaboración propia en base a la Actualización del Plan de Transporte, 2017.

Por último, en torno a la industria y bodegaje la tendencia muestra una dinámica similar a ciudades intermedias, desplazándose hacia sectores periféricos. En el caso de Temuco las vías Barros Arana y Rudecindo Ortega han ido definiendo un eje incipiente en cuanto a usos industriales o semi industriales al norte de los macrosectores Pueblo Nuevo y Costanera del Cautín. Por otro lado Botrolhue ha recibido parte de los usos destinado a la industria que se han ido desarrollando en los últimos años fuera del área urbana consolidada de Temuco, con la posibilidad de generar un posible polo en torno a este uso. Pedro de Valdivia también ha experimentado un crecimiento con una tendencia similar en su sector norte, en donde también en los últimos años ha comenzado a configurar un polo en torno a usos industriales.

Figura II-16 Tendencias de crecimientos usos industriales y bodegaje



Fuente: Elaboración propia en base a la Actualización del Plan de Transporte, 2017.

II.3.2.- Caracterización sociodemográfica

El total de la población en la comuna de Temuco según el Censo 2017 recae en 282.415, lo cual implica un crecimiento de aproximadamente 15% con respecto al censo 2022. Este crecimiento es levemente mayor al promedio país (en -1%) pero mayor al promedio regional (en 5%). La distribución etaria muestra un envejecimiento de la población aumentando la representatividad de personas de 45-64 o de 65 o más en 5,8% y 3,5% respectivamente. Paralelamente en grupo etario entre 0-14 muestra una disminución de -5,7%.

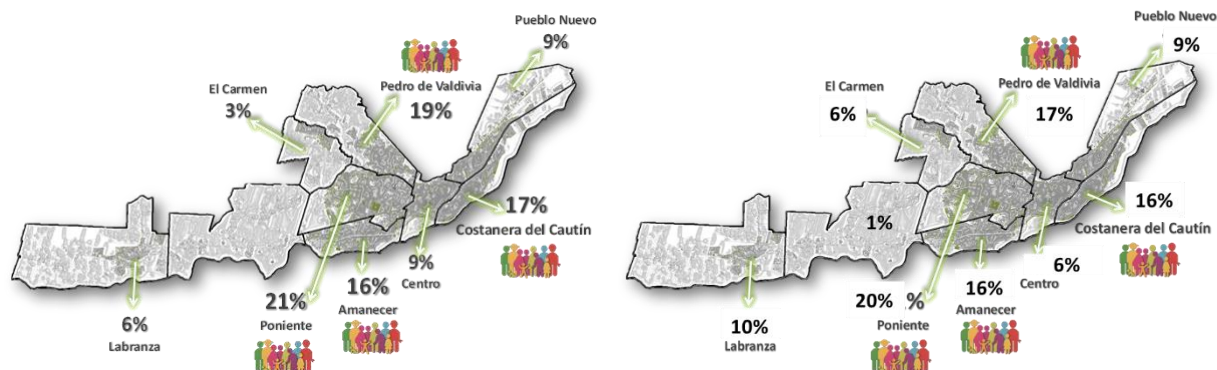
Tabla II-1 Comparación población y su distribución etaria entre los años 2002 y 2017

Edad	Población 2002	Porcentaje	Población 2017	Porcentaje	Diferencia (n)	Diferencia (%)
0 a 14	62120	25,3	55441	19,6	-6679	-5,7
15-29	68184	27,8	73920	26,2	5736	-1,6
30-44	55487	22,6	58407	20,7	2920	-1,9
45-64	41600	17,0	64126	22,7	22526	5,8
65 o más	17956	7,3	30521	10,8	12565	3,5
total	245347	100	282415	100	37068	15,1

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2002 y 2017.

El área urbana de Temuco concentra aproximadamente el 96% del total de la población comunal concentrada en los macrosectores Poniente, Amanecer, Costanera de Cautín y Pedro de Valdivia, con cuales concentran el 69% con un 20%, 16%, 26% y 17% respectivamente. Al comparar la información levantada por la Universidad Mayor en el año 2016, las mayores diferencias en cuanto a disposición territorial en comparación con el Censo 2017, recaen en un aumento de la representatividad de la población en el sector de Labranza y El Carmen, los cuales aumentaron desde un 6% a un 10% y desde un 3% a un 6% respectivamente. Por el contrario el centro presenta una disminución del 9% al 6%, condición que se podría revertir dado las dinámicas de renovación asociados a viviendas en altura que se ha comenzado a generar en los últimos años. Botrolhue y Ñielol si bien no fueron representados en la gráfica inicial, según el Censo del año 2017 representan un 1% y un 0,7% respectivamente.

Figura II-17 Comparación representatividad distribución de población por macrosectores Censo 2002 Censo 2017



Fuente: Elaboración propia en base a Universidad Mayor, 2015 (propiedad de la Ilustre Municipalidad de Temuco) & Censo 2017.

Al comparar la representatividad de los rangos etarios por macrosector se puede evidenciar ciertas estructuraciones de composición de población por macrosector. El macrosector centro muestra las menores representatividades de población infante, mientras que evidencia la mayor en cuanto a población entre 15-64 años. De forma diferenciada El Carmen y Labranza representan las composiciones etarias con mayor presencia de niños entre 0-14 años, grupos que concentran aproximadamente el 20% y el 23% de la población de cada sector respectivamente. Esta composición podría reflejar la preferencia por estos sectores de familiar jóvenes las cuales representarían los nuevos requerimientos habitacionales que han comenzado a desarrollar en estos macrosectores. Las mayores representaciones de adulto mayor (sobre 65 años) se encuentran en la distribución etario de población de los macrosectores Centro y Pueblo Nuevo y Amanecer.

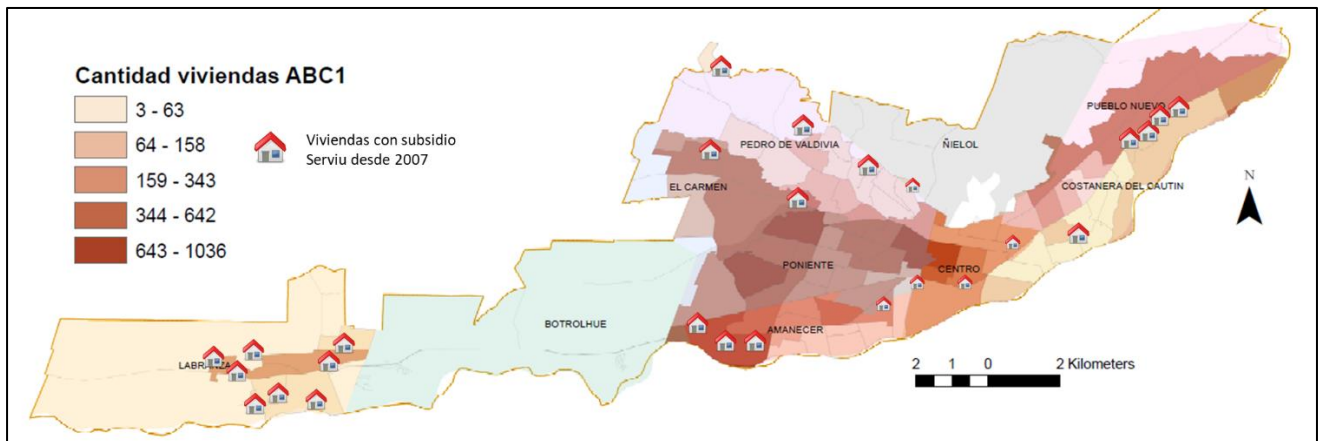
Tabla II-2 Representatividad de rangos etarios por macrosector⁵

Rango etario	Amanecer	Centro	Costanera del Cautín	El Carmen	Labranza	Pedro de Valdivia	Pueblo Nuevo	Poniente
0-5 años	6,39	4,86	7,73	6,31	7,10	6,53	6,59	4,90
6-14 años	9,60	5,23	11,14	13,48	15,95	11,98	8,91	7,61
15-64 años	72,99	76,49	71,15	76,36	73,57	73,55	72,53	72,28
65 o más	11,01	13,41	9,98	3,85	3,38	7,95	11,97	15,22

Fuente: Elaboración propia en base a Censo, 2017

La división sociodemográfica en cuanto al estrato social asociado a cada macrosector muestra ciertas concentraciones bajo la categorización de bajo, medio y ABC1. Los macrosectores Pedro de Valdivia y Amanecer muestra las mayores concentraciones de población de nivel bajo, lo cual repercute en mayores limitaciones para las soluciones individuales de preferencia modal. Por otro lado, las macrozonas Poniente y Carmen muestra una mayor concentración de población de estratos medios y altos. La localización de viviendas con subsidio Serviu desde el año 2007, muestran una tendencia a ubicarse en áreas periféricas concentrándose en macrosectores como Labranza, Costanera del Cautín y Pedro de Valdivia principalmente.

Figura II-18 Representatividad sociodemográfica estratificación social ABC1 y localización de viviendas son subsidio Serviu desde 2007-2016



⁵ Los Macrosectores de Nielol y Botrolhue no se encuentran considerados dentro del área urbana categorizada por el Censo, por lo que no cuentan con el mismo nivel de desagregación en los datos poblacionales por edad.

Figura II-19 Representatividad sociodemográfica estratificación social C2 y C3 y localización de viviendas son subsidio Serviu desde 2007-2016

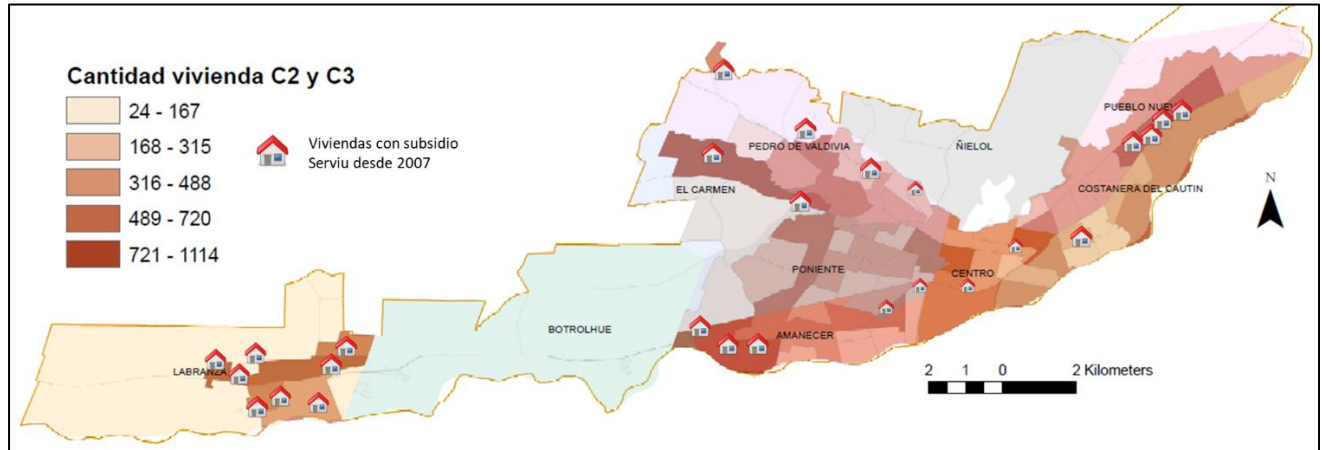
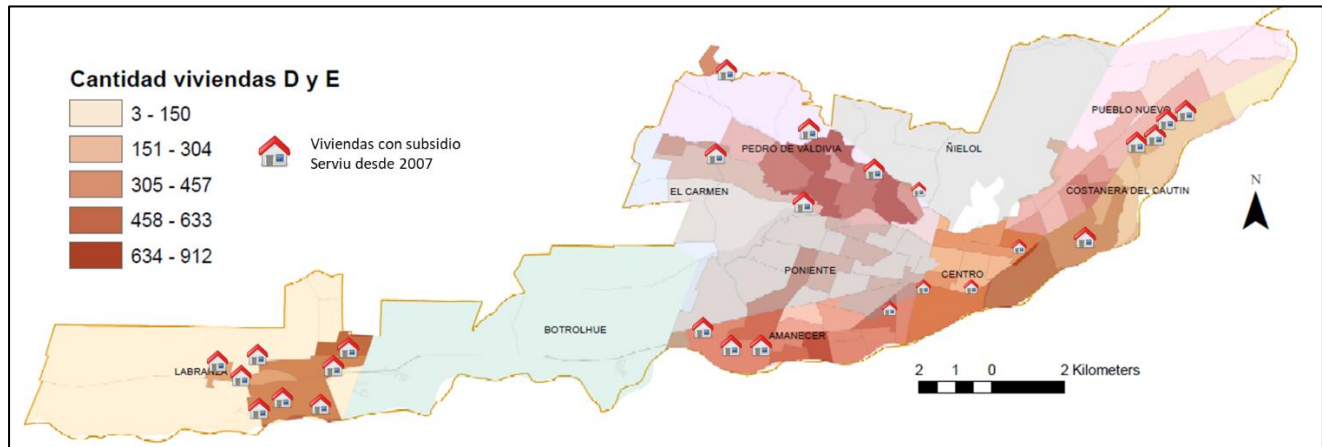


Figura II-20 Representatividad sociodemográfica estratificación social D y E y localización de viviendas son subsidio Serviu desde 2007-2016



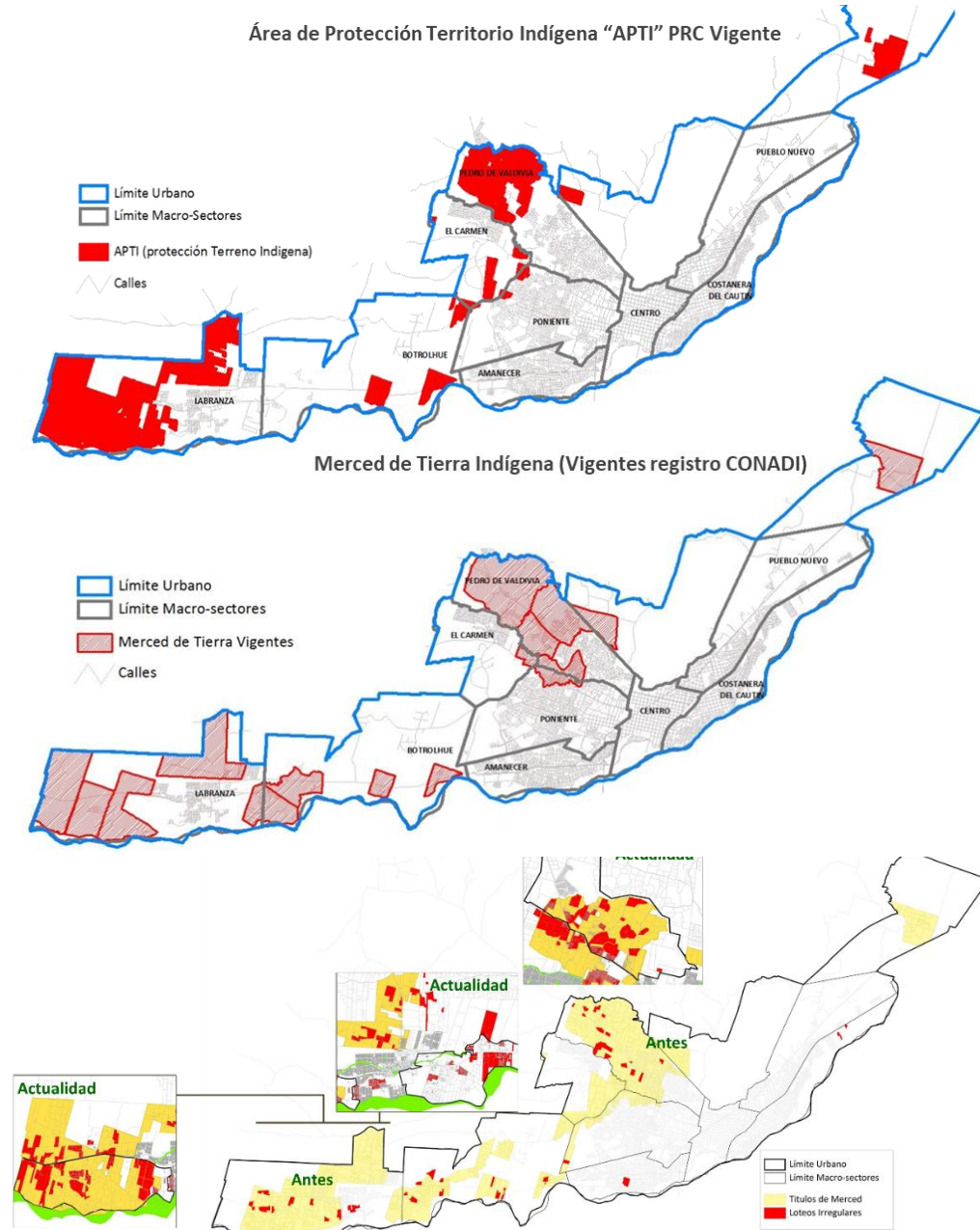
Fuente: Elaboración propia en base a datos IDE Observatorio Urbanos UC, 2022 & Universidad Mayor, 2016.

Un último tema relevante dentro de la caracterización sociodemográfica para el desarrollo del presente estudio recae en la fuerte presencia de comunidades indígenas dentro del área urbana de Temuco. Estos se distribuyen mayoritariamente en los macrosectores de Labranza y Pedro de Valdivia asociados a los límites urbanos poniente y centro norte, respectivamente. Esta condición resulta relevante al representar una ocupación y uso del suelo urbano diferenciada como también trae consigo formas de apropiación y aspectos del territorio a considerar dentro de las intervenciones asociadas a movilidad y EE.PP.

Dentro del proceso de actualización del PRC, se realizó un estudio (actualmente propiedad del municipio) en donde se identificaron 28 inmuebles y 13 comunidades indígenas con personalidad jurídica dentro del radio urbano. Dentro de estas comunidades se evidenciaron 36 loteos irregulares

en 8 de las comunidades existentes, lo cual afecta al 69% de las tierras, condición que en la actualidad se ha ido ramificando. Esta problemática repercute en el ámbito del presente estudio asociado a una indefinición de jurisdicción de vías y EE.PP., lo cual dificulta la inversión pública en torno a mejoras asociadas a movilidad y/o áreas verdes.

Figura II-21 Distribución áreas de protección indígena, merced de tierra Indígena y loteos irregulares



Fuente: Universidad Mayor, Capacitación temática socioeconómica, 2015.

II.3.3.- Uso de suelo en la ciudad

La comuna de Temuco presenta mayoritariamente dentro del límite urbano vigente un uso agrícola (56%), según los antecedentes del Servicios de Impuestos Internos, 2022. Esta condición genera un área consolidada de desarrollo menor a los límites administrativos actuales, en conjunto con

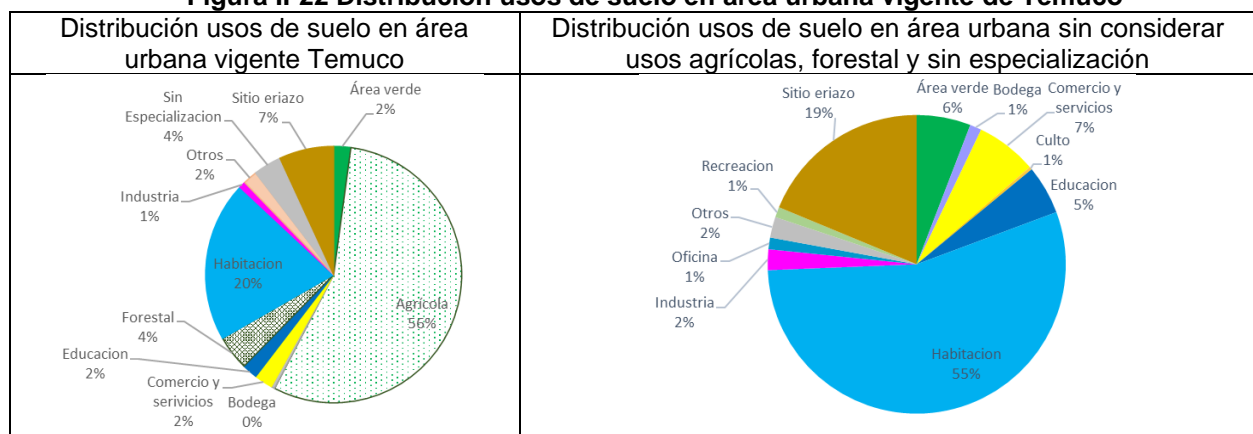
ciertas pausas y/o vacíos dentro de su configuración urbana. Su distribución espacial se define principalmente en la extensión de oriente a poniente en el norte de la comuna, asociado a sectores periféricos de la mancha urbana consolidada en torno al centro histórico. Las tendencias de los desarrollos inmobiliarios en el último tiempo muestran que el uso agrícola consistentemente ha ido cediendo superficie a los usos habitacionales, destacando la zona de Labranza al poniente y El Carmen al norte, los cuales muestran las mayores concentraciones de usos habitacionales insertas en áreas agrícolas dentro del límite urbano.

Los usos residenciales recaen en el segundo uso con mayor preponderancia, alcanzado el 20% en la totalidad del territorio urbano y el 55% si no se consideran los usos agrícolas, forestal y aquellos predios sin especialización. Esta condición resulta relevante para los patrones de movilidad principalmente asociados a su distribución espacial, en donde los sectores periféricos tienden a conformarse en base a barrios monofuncionales asociados a residencias, pero sin incorporar una mixtura de uso que facilite desplazamientos cortos asociados a necesidades cotidianas.

Los sitios eriazos representan el 17%, condición que contribuye a generar límites difusos entre las áreas habitacionales y usos agrícolas, al ubicarse principalmente en las zonas periféricas adyacentes a los usos residenciales y en torno a la ribera del río Cautín. Esta condición presenta dos factores importantes de considerar, por un lado evidencia posibles zonas de transición hacia usos habitacionales, con potencialidad de albergar nuevas demandas de movilidad y espacio público, como también una subutilización del recurso paisajístico y ecológico en torno a la ribera norte del río Cautín.

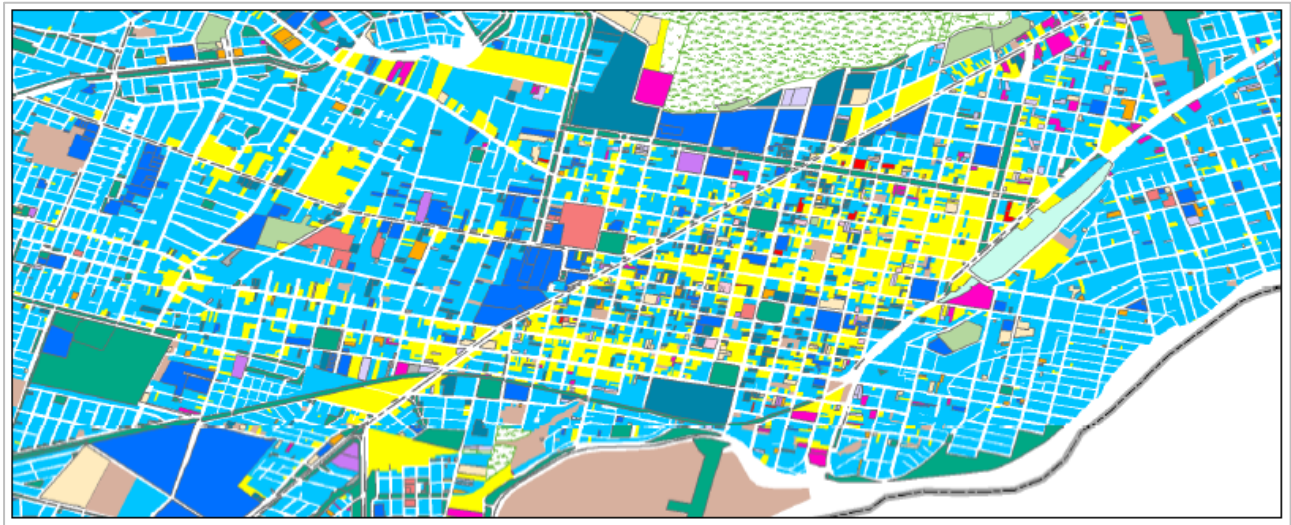
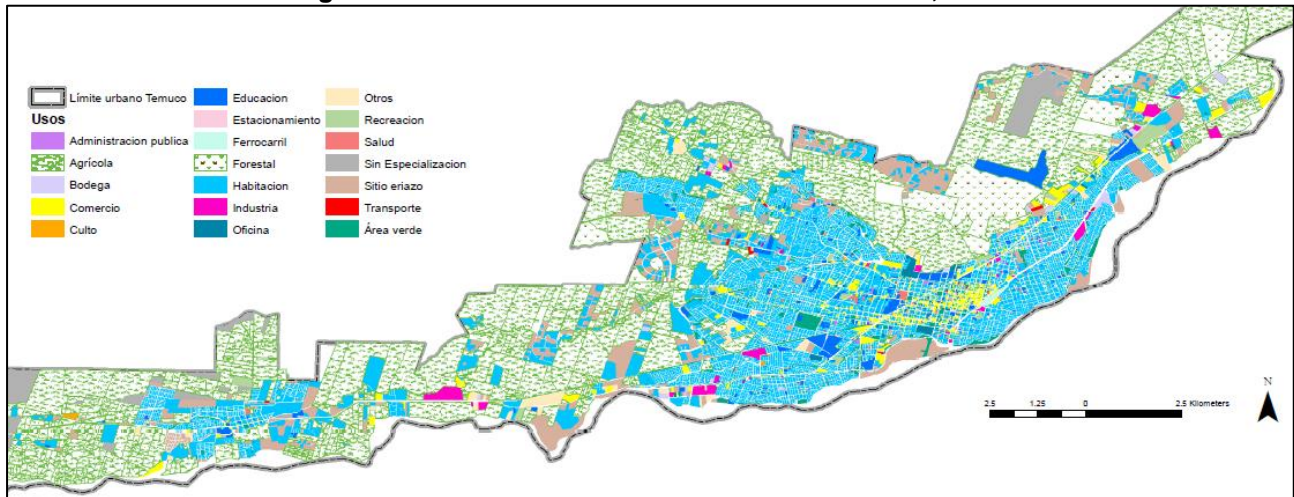
El 26% restante del suelo urbano se divide entre diferentes usos asociados a comercio y servicio (7%), áreas verdes (6%), educación (5%), entre otros. Su distribución espacial en la comuna tiende a una mayor concentración de diversidad de usos asociado al centro de Temuco. En este sector convergen la mayor cantidad de comercio, servicios, oficina, usos de administración pública, educación, entre otros, lo cual concentra territorialmente una mayor multiplicidad de oportunidades y necesidades a satisfacer dentro del área urbana. A medida que se extienden los usos hacia sectores periféricos, esta diversidad de usos comienza a disiparse dando mayor presencia de sectores monofuncionales asociados al uso habitacional, como también una mayor envergadura en torno a los usos industriales en torno a los sectores oriente y poniente de la extensión de la vía Caupolicán.

Figura II-22 Distribución usos de suelo en área urbana vigente de Temuco



Fuente: SII, 2022

Figura II-23 Usos de suelo área urbana de Temuco, 2022



Fuente: Elaboración propia en base a SII, 2022

El 26% restante del suelo urbano se divide entre diferentes usos asociados a comercio y servicio (7%), áreas verdes (6%), educación (5%), entre otros. Su distribución espacial en la comuna tiende a una mayor concentración de diversidad de usos asociado al centro de Temuco. En este sector convergen la mayor cantidad de comercio, servicios, oficina, usos de administración pública, educación, entre otros, lo cual concentra territorialmente una mayor multiplicidad de oportunidades y necesidades a satisfacer dentro del área urbana. A medida que se extienden los usos hacia sectores periféricos, esta diversidad de usos comienza a disiparse dando mayor presencia de sectores monofuncionales asociados al uso habitacional, como también una mayor envergadura en torno a los usos industriales en torno a los sectores oriente y poniente de la extensión de la vía Caupolicán.

Esta concentración de multiplicidad de usos diferentes al habitacional comienza a extenderse hacia zonas pericentrales a través de las vías principales. La avenida Alemania y en menor medida la avenida Pedro de Valdivia comienzan a visualizarse como ejes de uso mixto, los cuales presentan un mayor uso asociado a comercio y/o servicios acercando oportunidades y necesidades a los sectores periféricos más alejados del centro fundacional. Esta condición entrega la posibilidad de potenciar ciertos subcentros, en donde se podrían generar ciertas convergencias entre

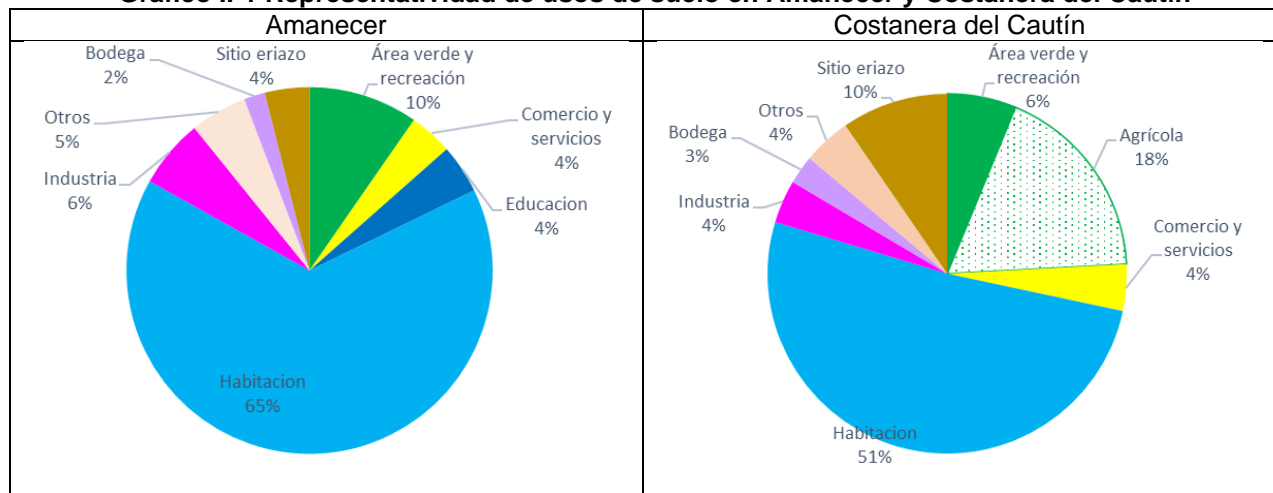
condicionantes de movilidad y espacio público como atributos necesarios de abordar para un mejor funcionamiento integral de las dinámicas urbanas.

A nivel de macrosectores las diferencias en la distribución de usos de suelo comienzan a contribuir en la configuración y conformación interna. El centro y macrosector Amanecer son los únicos que dentro de su configuración no presentan un porcentaje preponderante de sitio agrícolas, lo cual define un mayor grado de consolidación. No obstante lo anterior, la ribera del río Cautín conforma una gran superficie definida como sitio eriazo (18%), lo cual contribuye a difuminar su grado de consolidación al sur. Este sector también presenta la particularidad de contener la menor representatividad de usos de viviendas (30%), mientras que evidencia los mayores porcentajes en torno a comercio y servicios (25%), oficinas (10%), educación (7%), entregando un carácter mixto y con alto grado de dinamismo y heterogeneidad frente a la utilización del espacio público y desplazamientos.

El macrosector Amanecer por otro lado, ubicado al surponiente del macrosector Centro, también presenta un grado de consolidación importante en comparación con otras zonas pericentrales, pero sus usos se distribuyen de manera diferente entregándole condiciones diferenciadas del centro de Temuco. Por un lado, los usos habitacionales adquieren notoriamente una mayor representatividad, alcanzado el 65%, los usos de oficina se disipan, como también adquieren una mayor relevancia los usos industriales y de bodega con un 6% y 4% respectivamente.

A medida que comienza a aumentar la representatividad de usos agrícolas en áreas pericentrales, la mixtura de usos disminuye, manteniendo la predominancia del uso habitacional con 52% en el macrosector poniente y un 51% en Costanera del Cautín. El poniente continúa dividiendo sus usos preponderantes con una fuerte presencia de comercio y servicios (6%), educación (7%) y áreas verdes y recreación (10%), mientras que en Costanera del Cautín disminuye el comercio y servicio (4%), educación (1,2%) y áreas verdes (6%), presentado mayor presencia de usos industriales (4%) y bodega (3%).

Gráfico II-1 Representatividad de usos de suelo en Amanecer y Costanera del Cautín



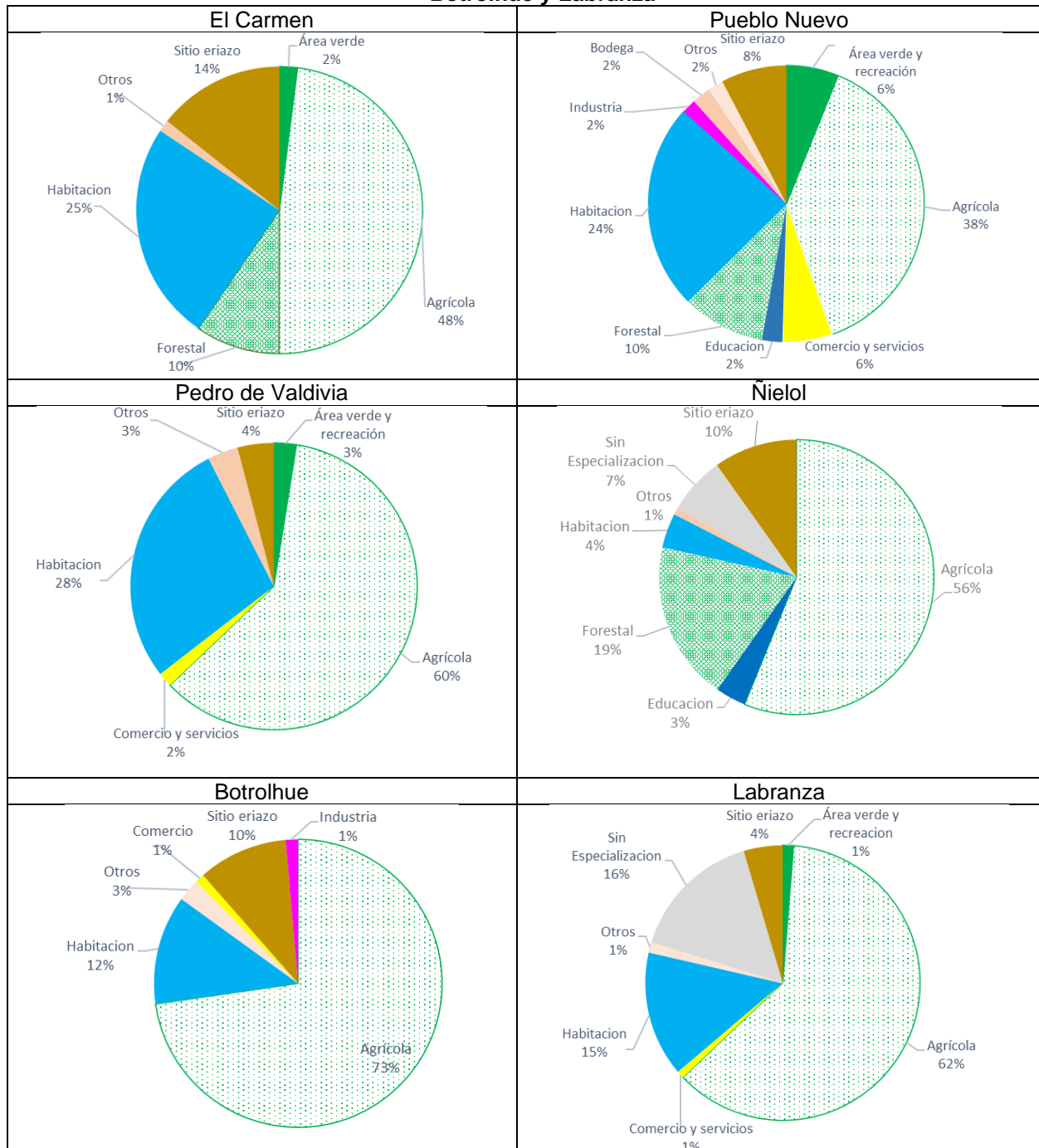
Fuente: Elaboración propia en base a SII, 2022

El Carmen, Pueblo Nuevo y Ñielol, presenta la particularidad de presentar más del 10% de las superficies asociadas a usos forestales (19% en el caso de Ñielol), lo cual sumado a la predominancia de usos agrícolas con un 48%, 38% y 56% respectivamente, evidencian zonas con un gran potencial de transformación dentro de los límites urbanos vigentes.

Pedro de Valdivia y Labranza presenta más del 60% de su superficie asociado a usos agrícolas, mientras que el segundo de mayor superficie recae en los usos habitacionales con un 28% y 15% respectivamente. En ambas zonas se generan barrios monofuncionales en torno a los usos

habitacionales, mientras que las zonas de mayor comercio y servicios se concentran a lo largo de la vía principal de estructuración de ambos macrosectores, la vía Pedro de Valdivia y S-30 respectivamente.

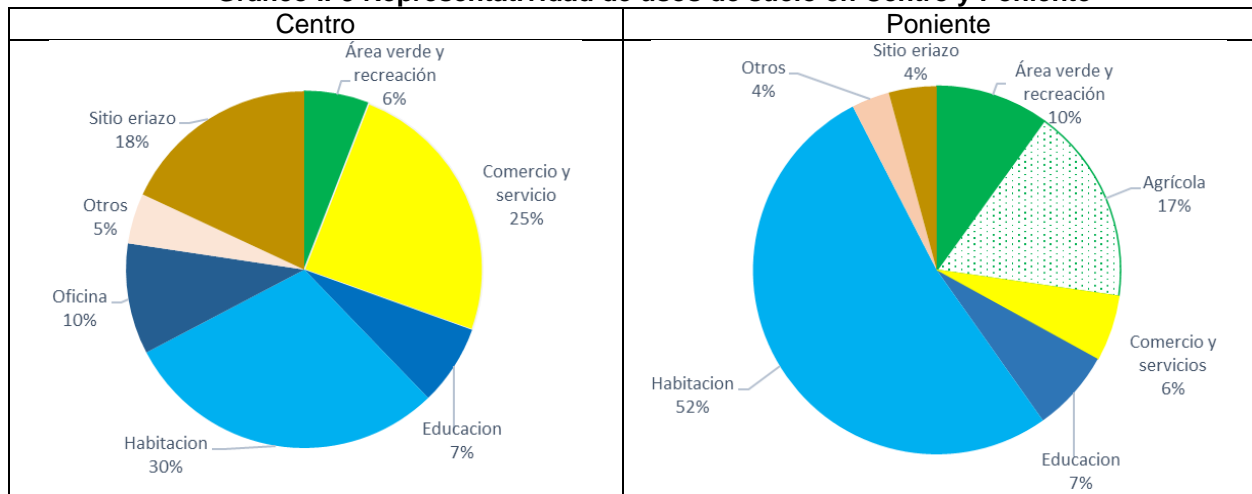
Gráfico II-2 Representatividad de usos de suelo en El Carmen, Pueblo Nuevo, P. de Valdivia, Ñielol, Botrolhue y Labranza



Botrolhue presenta uno de los menores grado de consolidación, alcanzando un 73% de su superficie asociado a usos agrícolas. El resto de su superficie se divide entre usos habitacionales (12%), sitios eriazos (10%), industria (1%), comercio y servicios (1%), entre otros. Su ubicación dentro de la

configuración de Temuco separa al macrosector de Labranza con el desarrollo asociado al centro histórico y pericentral, en donde la distribución de usos no permite percibir una continuidad, separando las dinámicas urbanas.

Gráfico II-3 Representatividad de usos de suelo en Centro y Poniente



Fuente: Elaboración propia en base a SII, 2022

La zona centro, no solo concentra los usos de comercio y servicios, sino que también los equipamientos de mayor envergadura de carácter público y privado como por ejemplo la Corte de Apelaciones, la Municipalidad, el Mercado municipal (en proceso de reconstrucción), la Gobernación Regional, terminal de buses, hospital, catedral entre otros). El área peri central también presenta equipamientos relevantes, como universidades, el estadio, terminal ferroviario, campus deportivo entre otros (principalmente asociados a los macrosectores Poniente, Pedro de Valdivia y Pueblo Nuevo). Los macrosectores de Botrolhue y Ñielol presentan un número mínimo de equipamientos en comparación con el resto del área urbana, lo cual se condice con sus niveles de desarrollo y población.

Los equipamientos bajo la categoría de educación se dividen en colegios, liceos, institutos, sedes universitarias y jardines infantiles principalmente dentro del área urbana de Temuco. Los de educación superior se concentran desde la intersección de las calles Alemania y Prieto Norte hacia el poniente, mientras que la distribución de enseñanza básica y parvularia se distribuye de manera más heterogénea en el territorio comunal. Los macrosectores centro y poniente son los que concentran la mayor heterogeneidad de establecimientos educacionales, mientras que la con menor oferta y variedad de opciones se encuentra en El Carmen con sólo 4 colegios y 9 jardines infantiles.

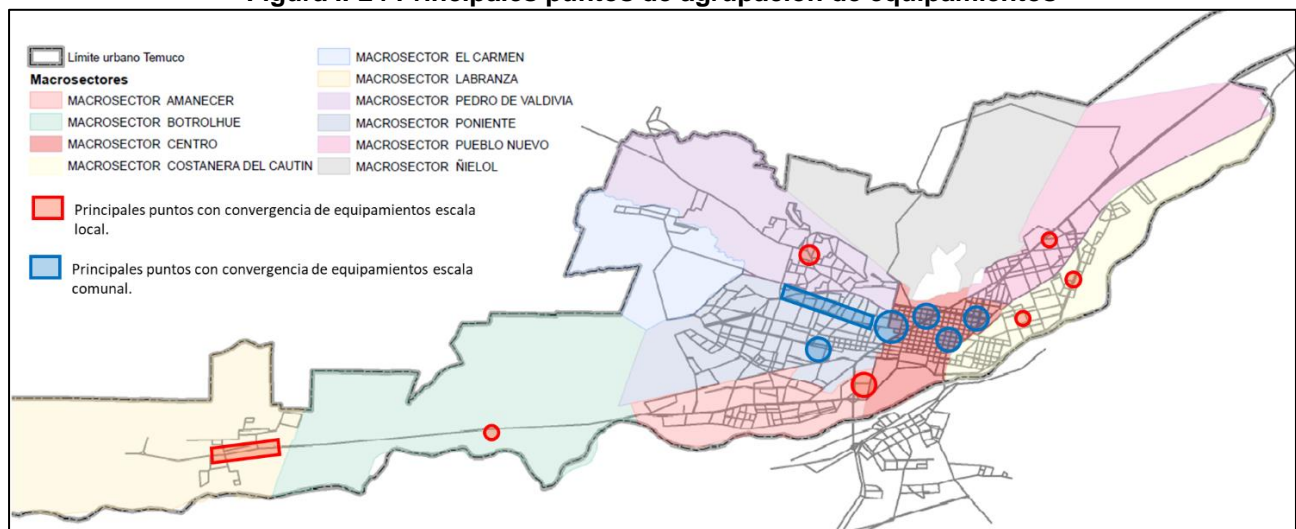
Seguridad agrupa la disposición de bomberos y carabineros principalmente para el caso del área urbana de Temuco. Todos los macrosectores presentan equipamientos en torno a la presencia de carabineros (al menos una unidad con excepción del centro (4 unidades) y poniente (3 unidades)), a excepción de El Carmen que no cuenta con este servicio. La presencia de unidades de bomberos también se distribuye en al menos una unidad en la mayoría de los macrosectores, con excepción de Amanecer.

Los equipamientos de salud también presentan las unidades de mayor envergadura asociadas a los macrosectores Centro y Poniente en donde en ambas se disponen hospitales (1 unidad) y clínicas (1 y 3 respectivamente). Cada macrosector cuenta con al menos una unidad de atenciones básicas. En cuanto a deporte y recreación los de mayor envergadura se encuentran en los macrosectores poniente y Pueblo Nuevo principalmente asociado al estadio y complejo deportivo. Las multicanchas (como unidad de menor envergadura) se muestran con mayor representatividad en Amanecer, Costanera de Cautín y Pedro Valdivia, asociadas unidades barriales en una escala local.

La disposición de equipamiento contribuye a visibilizar no sólo las dependencias funcionales que existen entre macrosectores (lo cual recae en la necesidad de desplazamientos de mayor distancia y frecuencia según sea el caso), sino que también permite contribuir a comprender la escala y posibles sectores con mayor preponderancia de ser intervenidos; en función de posibilitar una mayor frecuencia y cotidianeidad de encuentros y desplazamientos entre residentes asociados a actividades de carácter local. Esta distribución también permite orientar ciertos ejes principales en cada macrosector, dado que la disposición de equipamientos de mayor envergadura tiene a localizarse en áreas de mayor accesibilidad y/o facilidades de transporte.

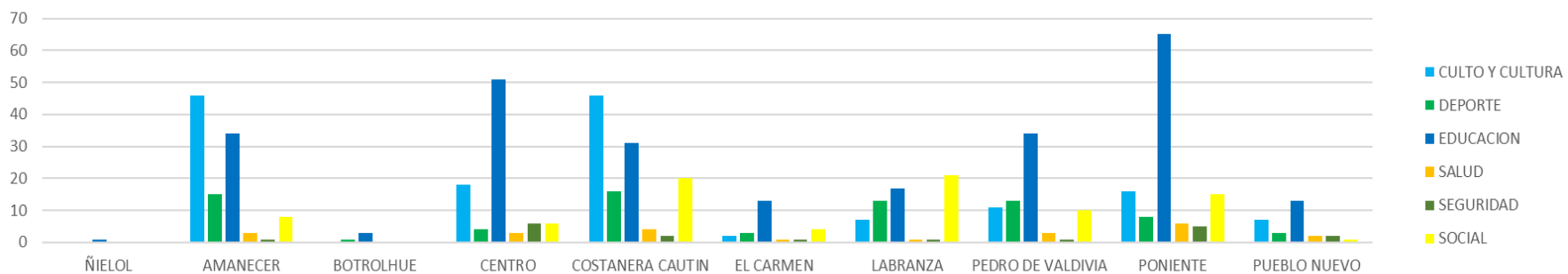
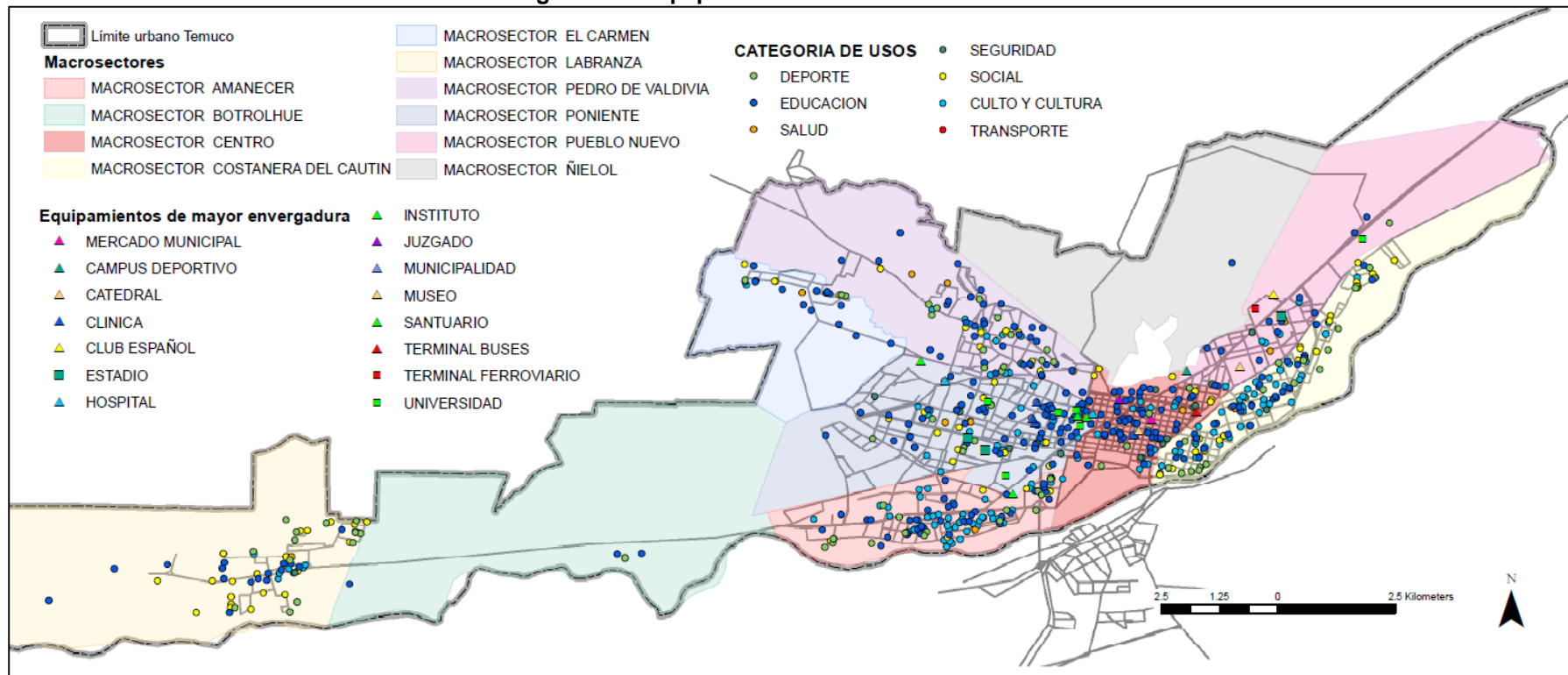
Si bien el PIIMEP no tiene dentro de sus competencias la habilitación de equipamientos y servicios (fuera de la habilitación de áreas verdes que podrían incorporar ciertos equipamientos básicos como multicanchas), su distribución existente y/o proyectada (según nuevos desarrollos que requerirán de nuevos equipamientos y servicios) permite orientar al panorama comunal hacia la habilitación de infraestructura de movilidad y espacio público que vaya en concordancia con las dinámicas actuales y proyectadas. Bajo esta premisa los focos y/o puntos de interés en torno a equipamientos de escala comunal, se concentran en los macrosectores Centro y Poniente, principalmente a lo largo de Avda. Alemania y su intersección con Prieto Norte, en donde si bien también han surgido otros equipamientos comerciales en varios puntos de la ciudad estos son los que presentan mayor concentración. Los demás macrosectores presentan focos y/o puntos de interés a escala local (a excepción de Ñielol que no logra conformar una agrupación de equipamientos), asociado a intersecciones y/o a lo largo de la vía principal, lo cual permite una primera aproximación a posibles sectores de interés para las dinámicas internas de cada macrosector en torno a infraestructura de movilidad y espacio público.

Figura II-24 Principales puntos de agrupación de equipamientos



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura II-25 Equipamientos área urbana Temuco



Fuente: Elaboración propia en base a actualización de información municipal, 2022

III.- MARCO REGULATORIO Y REFERENTES TÉCNICOS

III.1 PLADECO

III.1.1.- Imagen Objetivo

El Plan 2020-2024 plantea escenarios deseables que nacen de un análisis prospectivo, realizado participativamente y propone una imagen objetivo a considerar en el marco de este PIIMEP. Esta imagen objetivo se expresa en el siguiente texto:

"Temuco, es el Centro Regional de servicios y comercio de La Araucanía; reconocida como una comuna inclusiva, responsable con el medio ambiente, con una movilidad urbana y rural acorde a los requerimientos de las personas y sus barrios, posee espacios públicos que favorecen la calidad de vida de sus habitantes, promoviendo la interculturalidad como parte de su identidad."

Los lineamientos y objetivos relacionados a movilidad y espacio público son los siguientes:

Lineamiento	Objetivos
Contribuir a mejorar la calidad de vida en la ciudad de Temuco, gestionando, mejorando, recuperando y manteniendo adecuadamente, espacios públicos y áreas verdes en la comuna	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la calidad, acceso, distribución de las áreas verdes en sistema urbano Temuco-Labranza - Reglamentar, educar y sensibilizar a la comunidad en aspectos normativos relacionados con el cuidado de las áreas verdes - Potenciar el uso recreativo de espacios públicos en sistema urbano Temuco-Labranza
Desplazamiento Urbano de calidad, a través de la mejora continua de la accesibilidad universal, infraestructura, seguridad y cultura vial, en sistema Urbano Temuco -Labranza.	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la eficiencia del desplazamiento de las personas en el sistema urbano Temuco-Labranza que considere intervenciones viales en que se priorice a los peatones - Fomentar la seguridad vial en la comuna - Mantenimiento permanente de la red vial comunal y sus respectivos soportes(refugios, sistema de aguas lluvias y servicios comunitarios)
Planificar la Intercomuna contando con un plan de inversiones que aborde los aspectos prioritarios del área metropolitana	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la calidad del transporte y conectividad intercomunal

También son complementarios los siguientes aspectos planteados por el PLADECO:

Lineamiento	Objetivos
Mejora continua de infraestructura y habilitación de espacios para el deporte y actividades deportivas	<ul style="list-style-type: none"> - Habilitar espacios de uso público para el desarrollo de actividades deportivas
Fortalecer el capital social de las organizaciones comunitarias a través de un fortalecimiento al Modelo de Participación Ciudadana con enfoque territorial y las características propias e intereses de la asociación de los vecinos para el mejoramiento de la calidad de vida de sus barrios	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar espacios y equipamiento comunitario
Fortalecimiento de la cultura reconociendo aspectos identitarios y patrimoniales del territorio	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso a la cultura en distintos sectores de la comuna
Mejora continua de la infraestructura y espacios para actividades artístico-culturales	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperación y mantenimiento de espacios culturales
Fomentar la conservación de los recursos naturales en la comuna	<ul style="list-style-type: none"> - Promover el manejo sustentable de los recursos naturales en la comuna (hídrico y otros)
Conservación y protección de ecosistemas locales	<ul style="list-style-type: none"> - Promover la protección de ecosistemas locales (Río Cautín, humedales, Otros)

III.1.2.- Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP

Las propuestas del PLADECO en el ámbito de espacios públicos y áreas verdes en la comuna son las siguientes:

Objetivo	Acciones, Plan, Programa o proyecto	Meta/Descriptor	Plazo	Financiamiento
Mejorar la calidad, acceso, distribución de las áreas verdes en sistema urbano Temuco-Labranza	Actualizar catastro de áreas verdes	100% Catastro actualizado LB=0, no existe catastro actualizado.	Año 1	Municipal
	Plan de construcción de áreas verdes por macro sector	20% promedio de aumento metros cuadrados en áreas verdes por macro sector LB: No informado.	Año 5	Municipal
	Elaboración de catastro de Arbolado Urbano	100% Catastro actualizado LB=0, no existe catastro actualizado.	Año 1	Municipal
	Elaboración de un programa anual de poda, corte y entrega de árboles.	100% Programa Elaborado. L.B=0, no existe programa	Año 1	Municipal
	Plan de generación de Parques Lineales en torno a cauces urbanos, potenciando espacios para el tránsito peatonal y de ciclovías	100% Plan Elaborado L.B:0, no existe plan.	Año 2	Municipal
Reglamentar, educar y sensibilizar a la comunidad en aspectos normativos relacionados con el cuidado de las áreas verdes	Modificación de la ordenanza de áreas verdes	100% ordenanza modificada. LB= Ordenanza N°1 año 1978.	Año 1	Sin costo asociado
	Difusión por medio de talleres en cada unidad vecinal de los aspectos normativos contenidos de la Ordenanza N°2 de Ornato	100% de unidades vecinales reciben talleres de capacitación respecto de ordenanza N° 2. LB=0, no existe capacitación al respecto	Año 5	Municipal
Potenciar el uso recreativo de espacios públicos en sistema urbano Temuco-Labranza	Elaboración catastro de 2.estado y uso de espacios públicos urbanos	100% Catastro Elaborado. L.B: 0, no existe catastro	Año 1	Municipal
	Elaboración de plan de inversiones para habilitación de espacios públicos o sitios eriazos en desuso, para su uso recreativo	100%Plan de inversiones elaborado. LB=Plan piloto de 15 espacios barriales. (de 200 áreas)	Año 1	Sin costo asociado
	Elaboración y presentación de proyectos para habilitación de espacios públicos urbanos.	100%de iniciativas contenidas en el plan, presentadas a fuentes de financiamiento. LB= No informado.	Año 4	Municipal
	Ejecución de plan de iniciativas de mejoramiento, construcción de plazoletas, reparación y pintura de multicanchas y otros espacios públicos	100% de espacios programados anualmente son mejorados. L:B= No informado.	Anual 5 años	Municipal

Las propuestas del PLADECO en el ámbito del desplazamiento urbano son las siguientes:

Objetivo	Acciones, Plan, Programa o proyecto	Meta/Descriptor	Plazo	Financiamiento
Mejorar la eficiencia del desplazamiento de las personas en el sistema urbano Temuco-Labranza que considere intervenciones viales en que se priorice a los peatones	Implementación de paseos peatonales	100% de paseos peatonales programados, ejecutados al año 2. LB=0, no existen paseos peatonales implementados.	Año 2	Municipal FNDR
	Elaboración de proyecto de Conexión del Cerro Ñielol con Isla Cautín	Proyecto técnicamente recomendado al año 3 LB= 0, no existe proyecto	Año 3	Municipal FNDR
	Diseño de Estación Intermodal comunal	100% diseño elaborado al año 2. LB= 0, no existe proyecto	Año 2	Municipal
	Gestión del incremento de vías exclusivas para el transporte público	20% de incremento de vías exclusivas. L.B: portales Rodríguez , vías .Pista exclusiva Vicuña Mackenna.	Año 2	Municipal
	Gestión y coordinación con la UOCT requerimientos de semáforos. Nuevos	30% de nuevos semáforos en periodo de 3 años. L.B= 0	Año 3	Municipal
	Normalización de semáforos en relación con el reglamento de la Ley de Convivencia Vial	25% de semáforos se encuentran normalizados al año 4. LN: No existe, se debe crear.	Año 4	Municipal
	Elaboración de catastro por Macro sector, sobre uso y proyección de requerimientos de Ciclovías	50% de ciclovías cuentan con proyecto de diseño LB= No existe, se debe crear según catastro	Año 4	Municipal
	Programa de difusión y capacitación, sobre uso de ciclovías	50% de JJVV urbanas cuentan con capacitación. LB= 0, no existen capacitaciones en esta área.	Año 4	Municipal
	Normalización de Accesibilidad Universal en paso peatonales demarcados en mantención	80% de pasos normalizados para accesibilidad universal. LB= 30% de pasos normalizados.	Año 4	Municipal
	Plan piloto de instalación sistemas de monitoreo de paraderos, en 4 puntos de alto flujo	100% de paraderos cuenta con sistema instalado. L.B:0, no existen paraderos con sistema instalado	Año 3	Municipal
Fomentar la seguridad vial en la comuna	Elaboración Plan de educación vial	100% plan elaborado.	Año 1	Municipal
	Análisis técnico de puntos críticos y factibilidad para implementar plan de equipamiento en seguridad vial	100% de puntos críticos cuentan con factibilidad LB=No existe, se debe crear según estudio.	Año 4	Municipal
	Mejoramiento la señalización preventiva de la Comuna(mantener, actualizar)	100 % de señales preventivas se les cambie el color y tamaño Zona de	Año 4	Municipal

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

Objetivo	Acciones, Plan, Programa o proyecto	Meta/Descriptor	Plazo	Financiamiento
		Escuela y proximidad Pasos de cebra LB: No informada.		
	Mantenimiento y operación de la señalética vial en Temuco	100% cobertura al año 4. L.B: 80% de cobertura actual.	Año 4	Municipal
	Instalación de señaléticas viales requeridas en las instancias PAC (todo terreno)	100% de puntos requeridos instalados al año 2. LB=No existe, se debe crear.	Año 2	Municipal
	Implementación de convenio con CONASET para implementar campañas en establecimientos educacionales (enseñanza media, universidades, otros) para incrementar los niveles de educación vial	50% de Establecimientos educacionales Municipales cuentan con campaña de educación vial en periodo. L.B=0, no existen campañas educativas en los EEM en esta materia.	Año 3	Municipal CONASET
Mantenimiento permanente de la red vial comunal y sus respectivos soportes(refugios, sistema de aguas lluvias y servicios comunitarios)	Diseño y ejecución plan de mantenimiento anual.	100% de plan de mantenimiento anual ejecutado. LB: No existe, se debe crear según plan.	Anual 5 años	Municipal
	Reparación de veredas que representen peligro de accidentes al tránsito peatonal	100% de solicitudes anuales son resueltas. LB= No informada	Anual 5 años	Municipal
	Reparación de sumideros y cámaras de agua lluvia	100% de demanda anual resuelta. LB: No informada	Anual 5 años	Municipal
	Limpieza de canales	100% de canales se limpian en forma anual resuelta. LB: No informada.	Anual 5 años	Municipal
	Cierre perimetral de canales	100% de canales cuentan con cierre perimetral. LB= No informada.	5 años	Municipal
	Reparación y mantenimiento de refugios peatonales	100% de solicitudes anuales son resueltas. LB= No informada	Anual 5 años	Municipal
	Serie de acciones referidas a mantenimiento de calzadas (son 4)	100% de solicitudes anuales son resueltas. LB= No informada	Anual 5 años	Municipal
	Mantenimiento, reparación y construcción puentes menores y pasarelas	100% de solicitudes anuales son resueltas. LB= No informada	Anual 5 años	Municipal

Y en los lineamientos y objetivos complementarios se destacan las siguientes iniciativas:

Objetivo	Acciones, Plan, Programa o proyecto	Meta/Descriptor	Plazo	Financiamiento
Habilitar espacios de uso público	Elaboración de estudio de factibilidad para la habilitación/adequación de	100%, estudio elaborado año 1. LB= 0, no existe estudio.	Año 1	Municipal

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

Objetivo	Acciones, Plan, Programa o proyecto	Meta/Descriptor	Plazo	Financiamiento
para el desarrollo de actividades deportivas	espacios de uso público para el desarrollo de actividades deportivas (culturales, inclusivas, otras)			
	Catastro de zonas específicas, por Macro sector, para el desarrollo de actividades deportivas inclusivas y eventualmente masivas	100%, catastro elaborado año 1. LB= 0, no existe estudio.	Año 1	Municipal
	Habilitación de espacios identificados	50% de aumento espacios públicos para uso deportivo. LB= 0, no existen espacios implementados.	Año 4	Municipal
Mejorar espacios y equipamiento comunitario	Elaboración de un Plan de mantención, mejoramiento y reposición y/o construcción espacios comunitarios	100% de espacios cuentan con acciones comprometidas en el Plan.LB=0 espacios cuentan con plan.	Anual 5 años	Municipal
Mejorar el acceso a la cultura en distintos sectores de la comuna	Diseño e implementación de plan de actividades de formación cultural en espacios de uso público en barrios (apropiación del espacio público)	20% de incremento de actividades realizadas	Año 3	Municipal
Recuperación y mantención de espacios culturales	Elaboración y ejecución de plan de intervención de espacios públicos	30% de espacios públicos intervenidos. LB=0, no existen intervención en estos espacios	Anual 2 años	
Promover el manejo sustentable de los recursos naturales en la comuna (hídrico y otros)	Ejecución experiencias pilotos de infraestructura verde en BNUP y recintos municipales.(Ej: cosechas de aguas lluvia)	100%2 proyectos ejecutados (Centros comunitarios con huertos urbanos, establecimientos educacionales). LB: Un proyecto jardín pluvial, Escuela Los Avellanos en las Quilas	Año 4	Municipal
	Implementación de plan de gestión del arbolado urbano para aumentar la cobertura vegetal en la comuna	5% de aumento de cobertura vegetal en la comuna.LB: No existe a la fecha	Año 5	Municipal
Promover la protección de ecosistemas locales (Río Cautín, humedales, Otros)	Gestión de convenios con instituciones de educación superior para la conservación y protección de ecosistemas en la comuna.	100% de convenios programados, efectivamente aprobados por Decreto Alcaldicio. 1 convenio L.B= 1 convenio	Año 5	Municipal Universidades
	Elaboración de estudio de catastro, caracterización y evaluación de conservación de humedales de la comuna.	100% 1 estudio LB= 0, no existe estudio	Año 2	Municipal

III.2 PRC VIGENTE

III.2.1.- Imagen Objetivo

El instrumento vigente desde el año 2010 no desarrolla una imagen objetivo como la que hoy se exige (Ley sobre Transparencia del Mercado del Suelo) pero plantea fundamentos para la planificación, en la memoria en el punto de visión estratégica urbana, que pueden ser asimilados al concepto de meta o imagen objetivo. Es así que se propone como objetivo general del PRC fortalecer la imagen urbana, buscar un desarrollo armónico que garantice equidad y que contribuya a generar un lugar en donde se complementen sinérgicamente sus diversos actores.

En el desarrollo de la visión estratégica urbana se expresan diversos aspectos multi escalares relacionados al rol de la ciudad y destaca, con respecto a las temáticas del PIIMEP, el aumento de la movilidad de la población con crecientes conflictos viales derivados de una mayor demanda, pero agravados por la debilidad del transporte público y una débil inversión pública en materia de infraestructura vial.

Se propone con respecto a los espacios públicos:

“Asegurar un mejoramiento de los espacios públicos, con el fin de reforzar su rol como medio de encuentro colectivo, de intercambio, recreación, ocio, observación y comunicación. No obstante que este Plan por limitaciones legales no regula el espacio, su gestión ha de promover mediante intervenciones, planes de mejoramiento y proyectos específicos, las indicaciones señaladas.”

El fundamento antes citado se especifica en los objetivos específicos de escala urbana incorporando mandatos necesarios para la sustentabilidad urbana como son la provisión de espacio público acorde a las demandas, permitir desplazamientos expeditos, generar más y mejores áreas verdes y fortalecer la red de comunicaciones terrestres de la ciudad.

III.2.2.- Propuestas relacionadas al PIIMEP

El PRC no contiene una propuesta de inversiones o recomendaciones de materialización de obras, lo que no es un requisito del marco reglamentario, pero incluye propuestas de aplicación en el espacio público, como es el reconocimiento de los bienes nacionales de uso público y nuevas afectaciones.

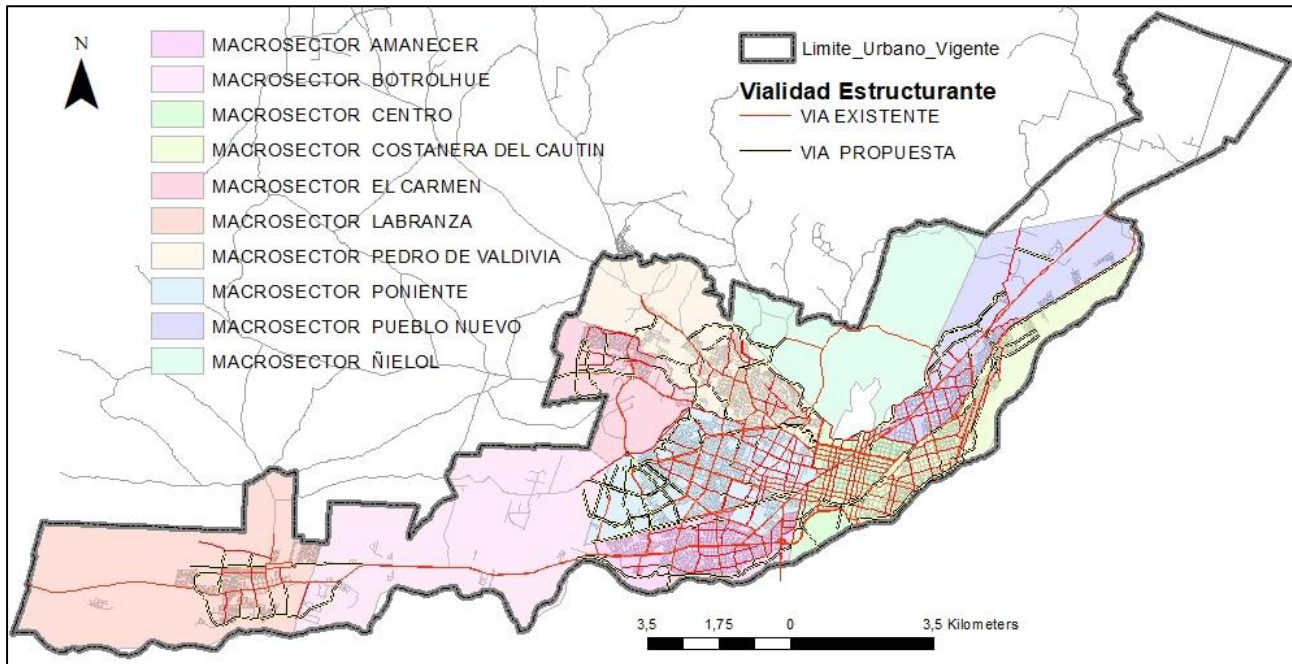
La propuesta de vialidad estructurante se complementa con el reconocimientos de una red para la circulación peatonal mediante circuitos, boulevard, paseos y ciclovías, sin embargo esta indicación de la Memoria no se traduce en una observación en el cuadro de vialidad de la Ordenanza.

La vialidad estructurante define las jerarquías, un sistema global de conexiones y le asigna funciones complementarias de acercamiento a hitos paisajísticos y de integración socio – espacial. La vialidad principal de conexiones intercomunales está conformada por las avenidas Costanera, Caupolicán en sus tramos norte y sur, Pedro de Valdivia hacia el norponiente y Recabarren hacia el poniente. La trama dentro de la ciudad define un sistema orbital que vincula los macro sectores tales como Javiera Carrera que vincula desde el sector de Pedro de Valdivia hasta Amanecer, Martín Lutero que conecta a El Carmen hasta Amanecer.

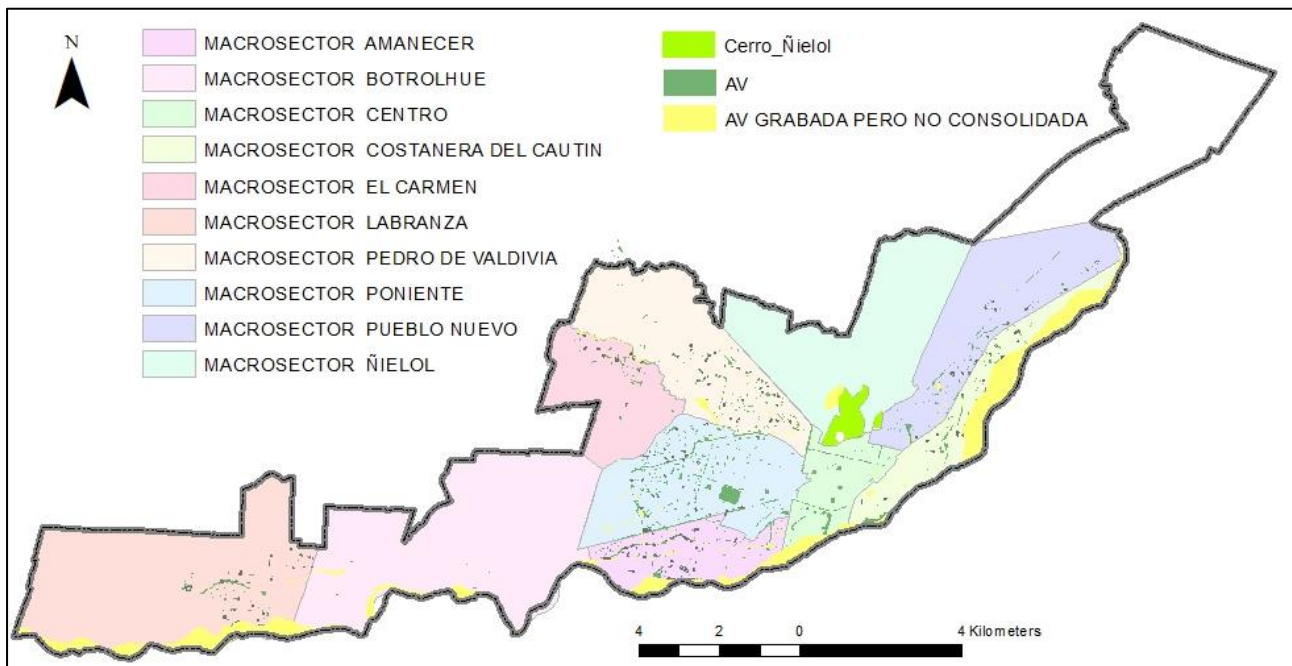
Desde el poniente la conexión con el centro se desarrolla mediante pares de vías: Pedro de Valdivia desemboca en Lautaro y Miraflores, las avenidas San Martín, O’ Higgins/San Martín y Pablo Neruda entran al damero por León Gallo e Imperial. En el sector norte se destaca la función integradora de barrios de Valparaíso, desde Pie de Monte hasta Costanera.

Las vías propuestas que cumplen un rol paisajístico son Gabriela Mistral, paralela al canal Botrolhue; Av. Costanera, de borde del río Cautín y avenida Orbital, que integra las Vegas de Chivilcan a la ciudad.

Las vialidades estructurantes jerárquicas no consolidadas de acuerdo a la planimetría del año 2009 se ilustran en la figura siguiente, allí se puede apreciar la estructura actualmente materializada en el macro sector poniente, barrio Maipo:



En cuanto a áreas verdes la memoria del PRC vigente indica las siguientes áreas verdes públicas como no consolidadas:



Con respecto a la propuesta de áreas verdes esta se separa en una propuesta de paisaje urbano y recursos naturales y otra de recreación y esparcimiento. En la primera categoría se plantean intervenciones para recuperar “recursos naturales” como vías, áreas verdes, áreas de protección y normas urbanísticas concordantes. El río es sujeto de propuestas específicas de parques e

intervenciones de planificación y diseño urbano. Los criterios de la propuesta de áreas verdes para recreación y esparcimiento incluyen la relación de estas con los recursos naturales y desde la perspectiva prospectiva se indica la necesidad de avanzar hacia la conformación de un sistema estructurado en “circuitos verdes”.

III.3 ESTUDIO DE MODIFICACION PRC

III.3.1.- Imagen Objetivo

En el marco del ESTUDIO ACTUALIZACIÓN DIAGNÓSTICO TERRITORIAL PARA MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR encargado a la Universidad Mayor se actualiza un diagnóstico el año 2016⁶, se evalúa el PRC vigente en cuanto a su pertinencia. Se analiza fundamentalmente la discrepancia entre las zonas homogéneas reales y la normativa, sin embargo, no se plantea una imagen objetivo de planificación o meta integral, se mantiene la orientación en cuanto a que el PRC será una herramienta conducente a materializar una cierta imagen urbana.

III.3.2.- Propuestas relacionadas al PIIMEP

El estudio indica que consideró no solo propuestas de cambios normativos (Modificaciones al plan), sino, también, elementos de gestión que en lo referido al ámbito del PIIMEP plantea un Plan de Mejoramiento Vial y de Transporte. Esta propuesta se fundamenta en la forma de crecimiento de la ciudad hacia la periferia, así, como en el desarrollo de la centralidad en el centro del sector Av. Alemania, siendo necesario contar con un instrumento de planificación vial y gestión de transporte que optimice tiempos de traslado, maximice los recorridos y permita afrontar los desafíos de desarrollar una ciudad compacta, incorporando ciclovía y peatones.

La ficha del Plan de Mejoramiento Vial y de Transporte contiene la siguiente información:

Etapas de Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> – Etapa I. Diagnóstico Vialidad y Transporte Temuco – Labranza. – Etapa II. Diseño Plan Estratégico para el Desarrollo del Transporte (revisión actual requerimientos para el nuevo) – Etapa III. Articulación y coordinación en el desarrollo preliminar de cartera de proyectos, programación y propuesta de Convenio de Cooperación que permita una mejor atención de hacia los pasajeros, así como mejor infraestructura de plataforma para el transporte (SENCE, SERNATUR, etc.). – Etapa IV. Implementación de Plan Estratégico.
Efecto Esperado	Potenciar procesos de renovación en áreas de la ciudad que presentan características degradadas y que dada las nuevas aperturas viales y disponibilidad de terreno ofrecen nuevas opciones de desarrollo para la ciudad, así, como permitir generar una estructura concentrada de ciudad.
Fundamento	<p>La extensión hacia la periferia de las áreas residenciales, así, como el desarrollo del centro de Temuco hacia el sector Av. Alemania genera mayores grados de saturación de la red vial, siendo necesario contar con un instrumento de planificación vial y gestión de transporte que optimice tiempos de traslado, maximice los recorridos y permita afrontar los desafíos de desarrollar una ciudad compacta, incorporando ciclovía y peatones.</p> <p>Se requiere se articule con Transporte la elaboración del plan estratégico para el desarrollo del transporte considerando el modelo de ciudad compacta a desarrollar, sumado a la gestión de un Convenio de Programación que permita la materialización efectiva de las obras y la gestión de un mayor subsidio para el recambio de los autobuses que recorren Temuco. Junto a lo anterior, se deben gestionar mejoras de calidad en la atención de los choferes de microbuses y taxis, así, como la fiscalización de los mismos (Frecuencia de recorrido, etc.). Tal vez gestionar algunos cursos con el SENCE para la adecuada capacitación de los choferes de la locomoción colectiva.</p>

⁶ Los archivos de respaldo facilitados por la I. Municipalidad no indican fecha

En cuanto a áreas verdes este estudio plantea un sistema con las siguientes directrices generales, las que se ilustran a continuación:

- Generación de Parques Lineales en torno a cauces y potenciando recorridos peatonales y de ciclovía.
- Desarrollo de Parques Inundables asociados al mantenimiento de la función de regulación hídrica.
- Recuperación y Valorización de Borde río Cautín con el objetivo de generar continuidad, conectividad y fomentar la revalorización del río, además, de sumar superficie de áreas verdes.
- Incorporación a la trama urbana del Estero Botrollhue reconociendo áreas de inundación, un parque lineal, áreas altamente urbanizables y otras que deberán resguardarse.
- Conservación y manejo de la vegetación arbórea existentes.
- Generación de pautas de diseño y de materialidad para la estructuración del sistema.

Figura II-26 Propuesta de sistema de áreas verdes



Fuente: Resumen Ejecutivo Estudio Actualización Plan Regulador

III.4 PROYECTO VISIÓN CIUDAD TEMUCO 2050

III.4.1.- Imagen Objetivo

Como iniciativa ciudadana liderada por CChC Sede Temuco se plantea *“una mirada ciudadana que nace de los sueños de sus propios habitantes para construir entre todos un Temuco Verde, Conectado y Patrimonial, que dé paso al buen vivir para las generaciones que vendrán.”*

En ese contexto la meta que se propone es *“Una ciudad amigable, sustentable, inclusiva, con mejores espacios para el desarrollo de la calidad de vida y que atesore su riqueza histórica.”*

La difusión de esta iniciativa indica que la “Visión Ciudad” para Temuco, se desarrolla a través de una Consulta Abierta a fines del 2018 donde los habitantes expresaron lo que imaginan para los próximos 10 años. Basándose en esta consulta, en la opinión de actores especializados y actores sociales se plantean propuestas estratégicas.

III.4.2.- Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP

Temuco 2050 reúne 36 iniciativas con foco en el mejoramiento del espacio urbano del Gran Temuco, y en el ámbito de este PIIMEP interesa destacar una serie de proyectos entorno al Río Cautín, como son:

- RÍO ACTIVO MAQUEHUE: *“Aprovechando la ejecución del puente Maquehue, se propone la creación de un embalse flotante (...) que será utilizado para el esparcimiento y baño de los ciudadanos, complementando la oferta de los Parques presentes y otorgando un nuevo valor y proyección al lugar.”*
- RÍO ACTIVO ANTUMALÉN: *“(…) incorporación de estos espacios como áreas naturales 15.0 has, los cuales puedan ser conocidos y recorridos por visitantes durante gran parte del año por medio de pasarelas peatonales livianas que no obstaculicen las crecidas del río pero que permitan ser apreciadas gran parte del año.”*
- PARQUE LOS PINOS: *“Se propone consolidar el borde del río en el sector oriente mediante la recuperación del espacio utilizado por el parque Los Pinos, buscando darle continuidad al existente Parque Langdon mediante un recorrido que incorpore la corona y que articule ambos parques. (...)”*

Además de Parque Borde Maquehue, Río Activo Isla Chica, Parque Venecia Amanecer, Parque Los Pinos asociadas al Cautín.

En el tema “Ciudad Verde se propone también:

- PLAZA DE ACCESO CERRO ÑIELOL *“complementando el circuito de plazas consoliden el eje Prat. A partir de la explanada existente del Pabellón de La Araucanía (“El amor de Chile”), se propone la creación de una estación intermodal entre Tranvía y Funicular transformándose en un Portal de Acceso al cerro, (...)”*
- PARQUE BORDE PIE DE MONTE: *“Se propone la creación de una vía parque pie de monte, que, teniendo como base la calle Nahuelbuta en parte existente, recorra desde su encuentro con Caupolicán hasta Av. Prieto Norte generando un nuevo frente urbano (...)”*
- PARQUE DE LOS PUENTES GABRIELA MISTRAL: *“Se propone la creación de una vía parque que suture y conecte la trama urbana, mediante la construcción de 5 nuevos puentes peatonales que permitan su atravesado, dinamizando e integrando distintas áreas residenciales de la ciudad actualmente separadas por su curso (...)”*

- PARQUE HUMEDAL CHIVILCÁN: “Se propone proteger el humedal consolidando sus dos bordes, borde poniente (Lanin) y oriente (camino Mariposas), por medio de parques como espacios mediadores y de amortiguación entre la ciudad y el humedal. (...)”

Se incluyen en este eje Circuito Miradores del Ñielol y otras iniciativas como Teleférico Cerro Ñielol y Conunhuenu, Boulevard Prat.

En cuanto al eje Ciudad Interconectada se destaca lo siguiente:

- PUENTE MAQUEHUE: “(...) alternativa vial que posibilite la conexión de este vector con el sur evitando el ingreso de esos flujos al centro de Temuco además de posibilitar el desarrollo del sector Maquehue como un área de desarrollo futuro de Padre Las Casas, complementario del gran Temuco.”
- HITO ACCESO AV. ALEMANIA: “(...) enrasado de calzadas y veredas en Av. Alemania, la continuidad de Av. Prieto Norte, rematando e incorporando la nueva plaza de la UCT. En el subsuelo se contempla la construcción de estacionamientos subterráneos en dos niveles (...)”.
- METRO LÍNEA 1 Y 2 “(...) se propone la creación de dos líneas de metro para el Gran Temuco, con estación de intercambio en la Estación Hospital, (...). necesario evaluar técnicamente y en profundidad si dicho trazado se hace en forma elevada o subterránea.
- BOULEVARD ALEMANIA: “Se propone que el Estado desarrolle una acción para la adquisición de la franja de antejardín de los lotes de la avenida, a fin de aumentar el ancho de los EEPP, (...) para el desplazamiento un sistema de tranvía que la recorra a su largo, posibilitando los trayectos cortos propios de esta vía.”
- PUENTE LOS POETAS: “La ubicación geográfica del puente Huérfanos y su proximidad al trazado del by pass existente permite pensar en anexar parte de su trazado como parte de la orbital propuesta, (...)”

III.5 PLAN DE TRANSPORTE URBANO PARA TEMUCO Y PADRE LAS CASAS

III.5.1.- Imagen Objetivo

El año 2014 SECTRA desarrolla la actualización del Plan de Transporte Temuco, la etapa de diagnóstico la ejecuta la consultora TRASA para generar información actualizada de demanda de transporte urbano, formular los escenarios de usos de suelos y realizar la calibración del modelo estratégico de transporte (ESTRAUS) de la conurbación.

El año 2017 se desarrolla la Etapa II, de Anteproyecto, a cargo de los consultores IIG y SUROESTE. Este estudio define una Imagen Objetivo de Transporte para la conurbación, la cual se desarrolla con instancias participativas y plantea el “lema” siguiente:

“Un Gran Temuco ambientalmente equilibrado y sustentable cuyos atributos urbanos son coherentes con su relevancia regional y representativos de su identidad, patrimonio y memoria. Provisto de un sistema de transporte que reconoce su dimensión intercomunal y que otorga accesibilidad, integración y conectividad a las diferentes escalas del tejido urbano, potenciando la seguridad vial, la equidad y la sostenibilidad.

Una ciudad cuya movilidad asigna una participación activa a los modos no- motorizados, cuenta con un sistema de transporte público eficiente, rápido y confortable, posee centros y sub-centros urbanos de calidad y escala humana que fomentan los entornos peatonales y no-motorizados, potenciando el desarrollo de las actividades económicas y el encuentro ciudadano”

La propuesta se ilustra con una figura, que se incluye a continuación:

Figura II-27 Imagen Objetivo de Transporte



Fuente: Informe Final, Etapa II de Plan de Transporte Urbano Temuco - Padre Las Casas

III.5.2.- Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP

El Plan considera iniciativas de mejoramiento para el transporte público, el transporte de carga y la participación activa de los modos no motorizados. Donde se consideró la implementación de 41 proyectos que abarcan una longitud total de 75 km. Las iniciativas desarrolladas corresponden al Mejoramiento de Transporte Público, Participación Activa de Modos No Motorizados y Mejoramiento del Transporte de Carga.

Los estudios identifican las siguientes ideas de proyecto y proyectos para Temuco:

Tabla II-3 Listado de proyectos preliminares en Actualización Plan de Transporte

N°	Proyecto	Fuente	Nivel	Tipología
1	Barros Arana	SECTRA, 2015	Perfil	Transporte mixto
2	Av. Balmaceda	SECTRA, 2015	Perfil	Transporte mixto
4	Diseño mejoramiento calle Unión Norte	PLADECO, 2012-2017	Ingeniería en desarrollo, en construcción	Situación base
5	Recabarren	Talleres Fase 1	cuenta pública 2013	Transporte mixto
12	Par Av. P. Neruda - Pedro León Gallo	STU Temuco, SECTRA	Perfil, en expropiación	Transporte mixto
13	Imperial	STU Temuco, SECTRA	Prefactibilidad terminada	Transporte mixto
15	Par San Martín - O'Higgins	STU Temuco, SECTRA	Prefactibilidad terminada, ing. terminada	Transporte mixto
16	Par Diego Portales - Manuel Montt	STU Temuco, SECTRA	Perfil	Gestión
18	Av. Gabriela Mistral	Estudio Brechas	Ing. terminada	Transporte mixto
19	Av. Martín Lutero	Estudio Brechas		Transporte mixto

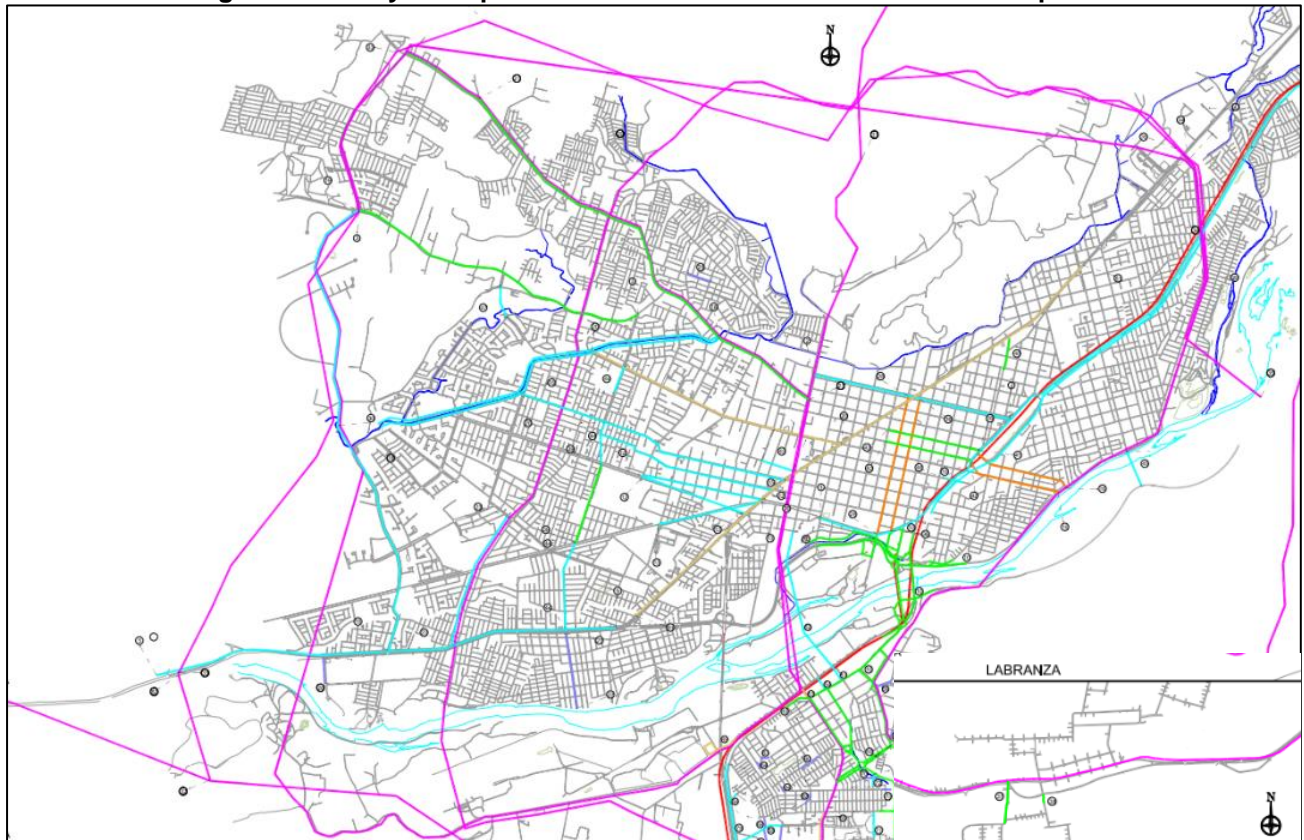
PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

N°	Proyecto	Fuente	Nivel	Tipología
20	Av. Alemania- Simón Bolívar-Par San Martín-O'Higgins	Mejoramiento Interconexión Vial Centro Poniente Temuco	Anteproyecto terminado, Ingeniería en Licitación	Transporte público
25	Mejoramiento Calle Colón	Estudio Brechas	Ejecución	Local
27	Mejoramiento Av. Italia	Estudio Brechas	Ejecución	Local
28	Mejoramiento Calle Prat	Estudio Brechas	Ejecución en postulación	Gestión
29	Anillo de Circunvalación Central	Plan Vialidad Estructurante Temuco, DVR		Vías estructurantes nuevas
30	Anillo de Circunvalación Poniente	Plan Vialidad Estructurante Temuco, DVR		Vías estructurantes nuevas
31	Anillo de Circunvalación Oriente	Plan Vialidad Estructurante Temuco, DVR		Vías estructurantes nuevas
32	Conexión Circunvalación-Ruta S40	Estudio Brechas		Vías estructurantes nuevas
33	Conexión Ruta S-40 - Ruta S-20	Estudio Brechas		Vías estructurantes nuevas
34	Conexión entre Ruta S-20 - Ruta 5 Acceso Norte	Estudio Brechas		Vías estructurantes nuevas
35	Conexión entre Ruta 5 Acceso Norte-By Pass Ruta 5	Estudio Brechas		Vías estructurantes nuevas
36	Peatonalización calle Bulnes	ECV, informado por la Municipalidad	En desarrollo de diseño	Gestión
37	Puente Mon Repoz, Labranza	ECV, informado por la Municipalidad	Diseño Ingeniería, SERVIU	Situación base
39	Av. Olimpia	ECV, informado por la Municipalidad	Falta diseño de un sector	Situación base
43	Conexión calle Holandesa con Andrés Bello pasando bajo nivel Caupolicán	Ministerio de Desarrollo Social	idea de proyecto Transporte mixto	
44	Conexión Av. Italia - Olimpia - Av. Andes	Ministerio de Desarrollo Social	idea de proyecto	Transporte mixto
45	Puente Av. Valparaíso sobre el río Cautín (conecta con Truf-Truf)	Ministerio de Desarrollo Social	idea de proyecto	Transporte mixto
46	Túnel bajo línea férrea en calle Claro Solar para conectar con sector Santa Rosa	Ministerio de Desarrollo Social	idea de proyecto	Transporte mixto
47	Apertura y conexión calle El Valle entre Luis Durand y Los Urbanistas	Ministerio de Desarrollo Social	idea de proyecto	Transporte mixto
49	Mayor conectividad sector nuevo hospital	JJVV Padre Las Casas	idea de proyecto	Transporte público
50	Soterramiento línea férrea	Talleres Fase 1	No rentable, etapa II est. B. Arana	Ferrocarriles
81	Caupolicán	Talleres Fase 1		Transporte público
82	Conexión Doble Calzada Ruta 5 Sur - Ruta S-40	Talleres Fase 1		Vías estructurantes nuevas

Fuente: Informe Final, Etapa II de Plan de Transporte Urbano Temuco - Padre Las Casas

Estos se ilustran a continuación:

Figura II-28 Proyectos preliminares en Actualización Plan de Transporte



Fuente: Informe Final, Etapa II de Plan de Transporte Urbano Temuco - Padre Las Casas

Una vez desarrollada la modelación y el análisis de la situación base, se desarrolla una propuesta de Plan Definitivo con 32 proyectos cuyo listado y figura se incluye a continuación:

Tabla II-4 Proyectos Considerados en el Plan de Transporte

N°	Proyecto	Tramo		Longitud Km	Tipología
		Desde	Hasta		
3	Corredor de Buses Recabarren, Tramo 1	Fco. Salazar	Miguel Faraday	3,1	Transporte Público
5	Corredor Av. Alemania (6)	Caupolicán	Gabriela	2,6	Transporte Público
8	Par Diego Portales - Manuel Montt (6)	Barros Arana	Costanera	1,93	Transporte mixto
11	Facilidades de Transporte Público Aldunate - Mackenna (6)	Balmaceda	Villa Alegre	3,88	Transporte Público
14	Corredor de Buses Caupolicán (1)	Salazar	Manuel Rodríguez	1,93	Transporte público
15	Facilidades de Transporte Público Javiera Carrera (6)	Pedro de Valdivia	Recabarren	4,52	Transporte público
18	Facilidades de Transporte Público Luis Durand - Andes (6)	Alemania	Los Creadores	3,39	Transporte público
20	Corredor de Buses Francisco Salazar	Recabarren	Caupolicán	1,34	Transporte público
24	Doble calzada Av. Martin Lutero(2)	Gabriela Mistral	Luis Durand	2,76	Transporte mixto
25	Ensanche Puente Nuevo y desnivel Recabarren terminada ing. Detalle Vialidad Central			1,66	Transporte mixto
28	Conexión Gabriela Mistral con Balmaceda	Prieto Norte	Pedro de Valdivia	0,9	Transporte mixto
29	Soterramiento línea férrea Temuco(3) (6)	Puente Río Cautín	Huérfanos	3,25	Urbano
30	Habilitación Costanera Río Cautín	Los Poetas	S-40	5,18	Transporte mixto
31	Prolongación de Maquehue hasta Av. Costanera	Villa Alegre	Av. Costanera	0,35	Transporte mixto
32	Puente Prieto Sur			0,57	Transporte mixto
33	Habilitación Prieto Sur	Costanera	Caupolicán	0,75	Transporte mixto
34	Habilitación Camino de Borde Cerro Ñielol (4)			2,5	Transporte mixto
35	Doble calzada Los Poetas	Quitratúe	inicio doble calzada	3	Transporte mixto
45	Habilitación El Valle	Pedro de Valdivia	Los Urbanistas	1,63	Transporte mixto
46	Habilitación Av. Los Fundadores (Los Sibaritas)	Los Físicos	Javiera Carrera	2,1	Transporte mixto
47	Habilitación Av. Los Creadores (M. Lutero)	Los Músicos	Pedro de Valdivia	0,75	Transporte mixto
54	Puente Valparaíso	Av. Valparaíso	Truf-Truf	0,37	Transporte mixto
55	Valparaíso doble calzada	Barros Arana	Río Cautín	1,17	Transporte mixto
57	Conexión Prieto Norte con Javiera Carrera	Monte Ararat	Pedro de Valdivia	2,86	Transporte mixto
58	Habilitación Doble calzada con Pista sólo TP Av. Barros Arana (6)	Huérfanos	Río Nilo	5,83	Transporte Público
59	Facilidades de Transporte Público Vicuña Mackenna (6)	Lautaro	San Martín	0,82	Transporte Público
64	Facilidades de Transporte Público Av. Balmaceda (6)	Barros Arana	Aldunate	0,8	Transporte Público
77	Puente Javiera Carrera	Recabarren	S-500	2,38	Transporte mixto
80	Los Urbanistas	El Estero	El Valle	0,46	Transporte mixto
82	Apertura Los Estudiantes	Los Conquistadores	Simón Bolívar	0,98	Transporte mixto
88	Conexión Av. Italia hasta Las Encinas	Las Encinas	O. A.Menchaca	0,16	Transporte mixto
91	Prat/Balmaceda/Caupolicán			1	Transporte

(1): incluye pista sólo TP en Portales entre Caupolicán y V. Mackenna

(2): incluye apertura de Gabriela Mistral

(4): sólo considera aperturas

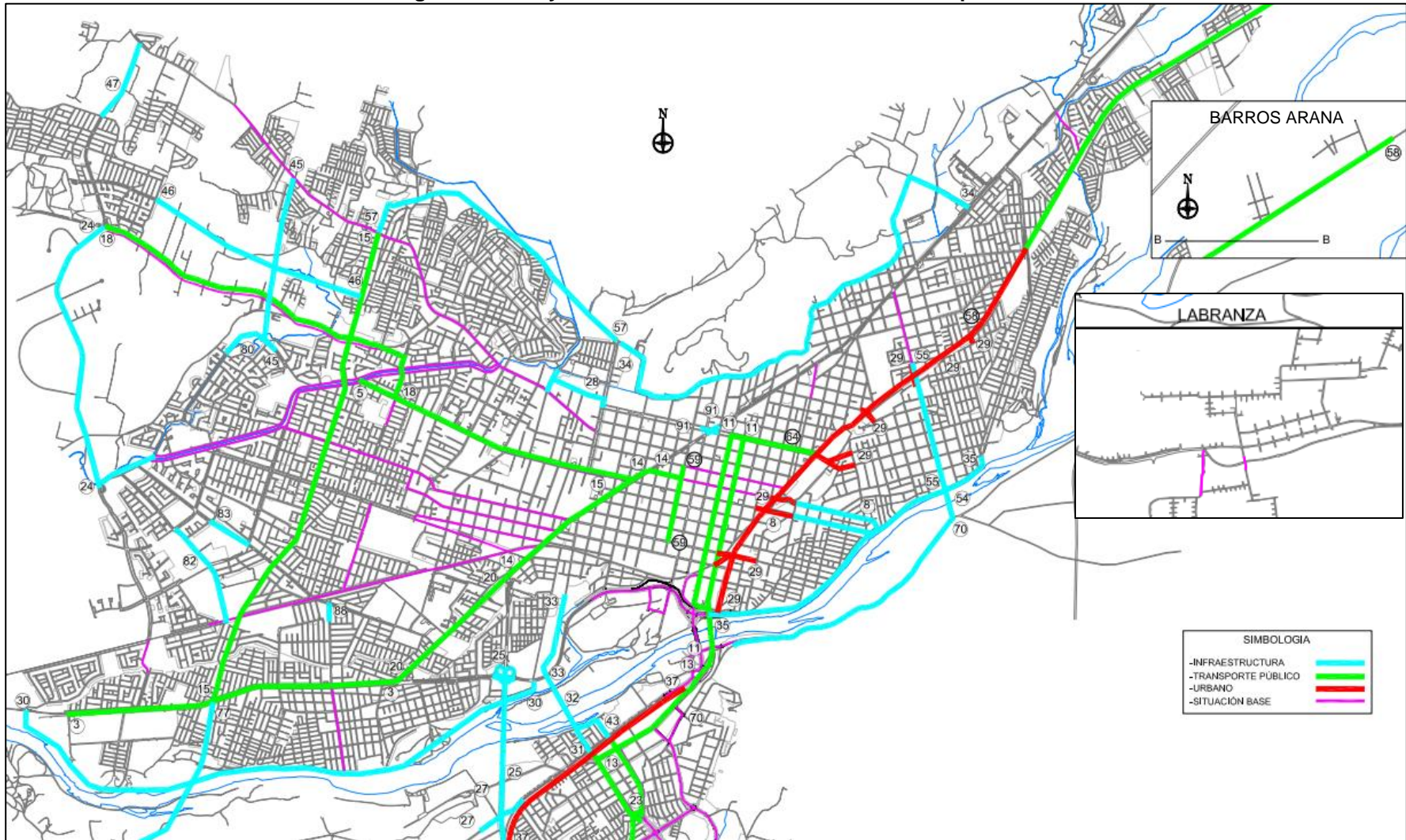
(3): Incluye Doble calzada Barros Arana entre O'Higgins y Huérfanos

(5): incluye Costanera

(6): no se desarrollan a nivel de prediseño

Fuente: Informe Final, Etapa II de Plan de Transporte Urbano Temuco - Padre Las Casas

Figura II-29 Proyectos Considerados en el Plan de Transporte



Fuente: Informe Final, Etapa II de Plan de Transporte Urbano Temuco - Padre Las Casas

III.6 ESTUDIO MOVILIDAD PARA EL CENTRO DE TEMUCO

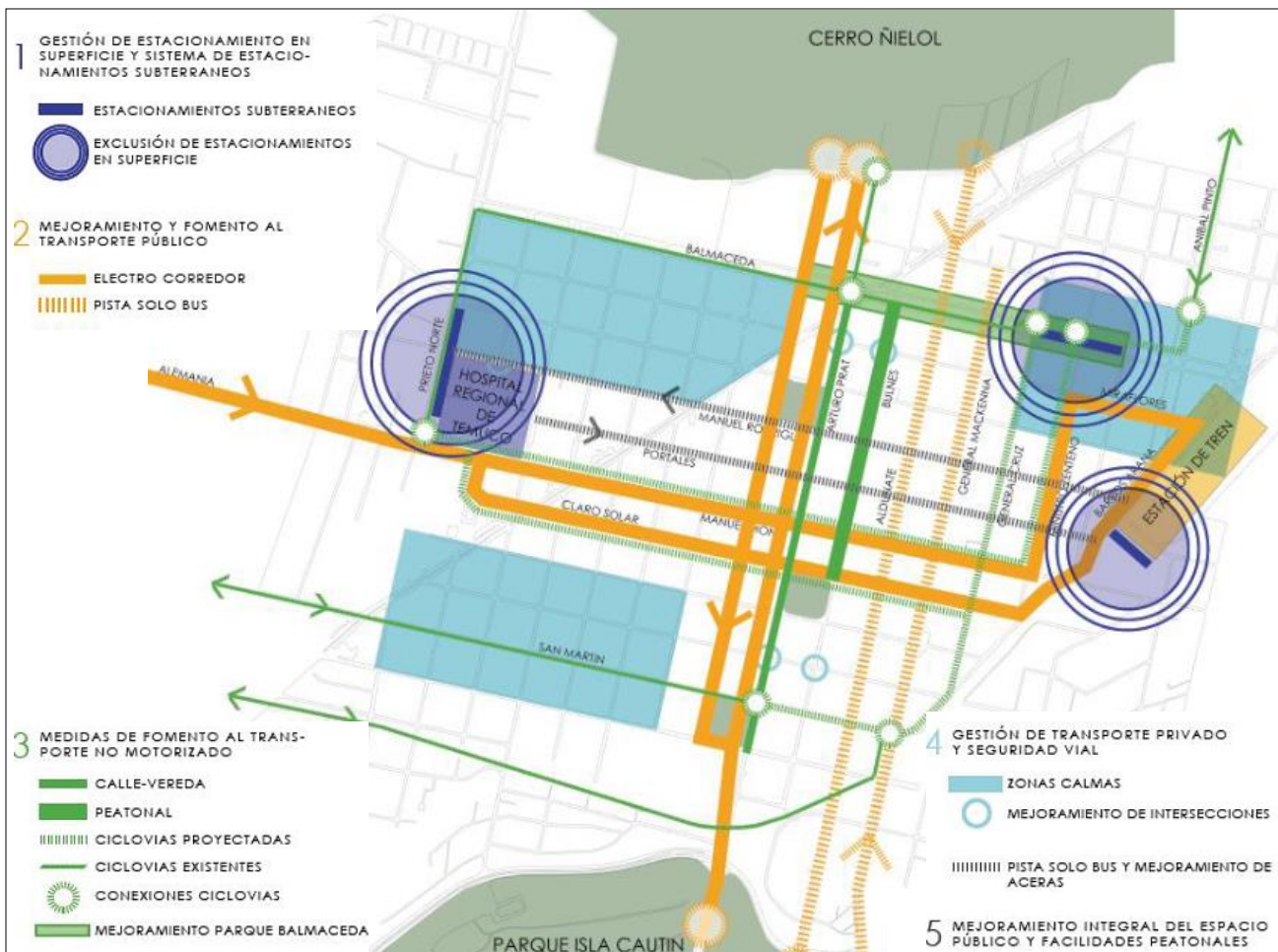
III.6.1.- Imagen Objetivo

El Gobierno Regional contrata el Estudio para el análisis de medidas para el mejoramiento de la movilidad en el centro de Temuco⁷ que contiene una definición de “Visión Objetivo de Movilidad Centro Histórico de Temuco”, el cual se expresa en el siguiente texto:

“Perseguimos que el Distrito Centro Histórico de Temuco (DCHT) se constituya como un referente de la movilidad urbana para ciudades inteligentes de tamaño intermedio, un centro seguro, integrado e inclusivo que propicie la convivencia equilibrada de los distintos modos de transporte con bajas emisiones de gases efecto invernadero, en un espacio público de valor cultural y ambiental anclado al paisaje y territorio de su terraza superior, donde las personas puedan desarrollar sus actividades de manera próspera y sustentable en calles seguras, integradas e inclusivas, en adelante, Calle Completa”

Esta visión se expresa en un plano o esquema que se reproduce a continuación:

Figura II-30 Plano de Visión Objetivo del Centro Histórico de Temuco



Fuente: Informe Final, Estudio Movilidad Para El Centro De Temuco

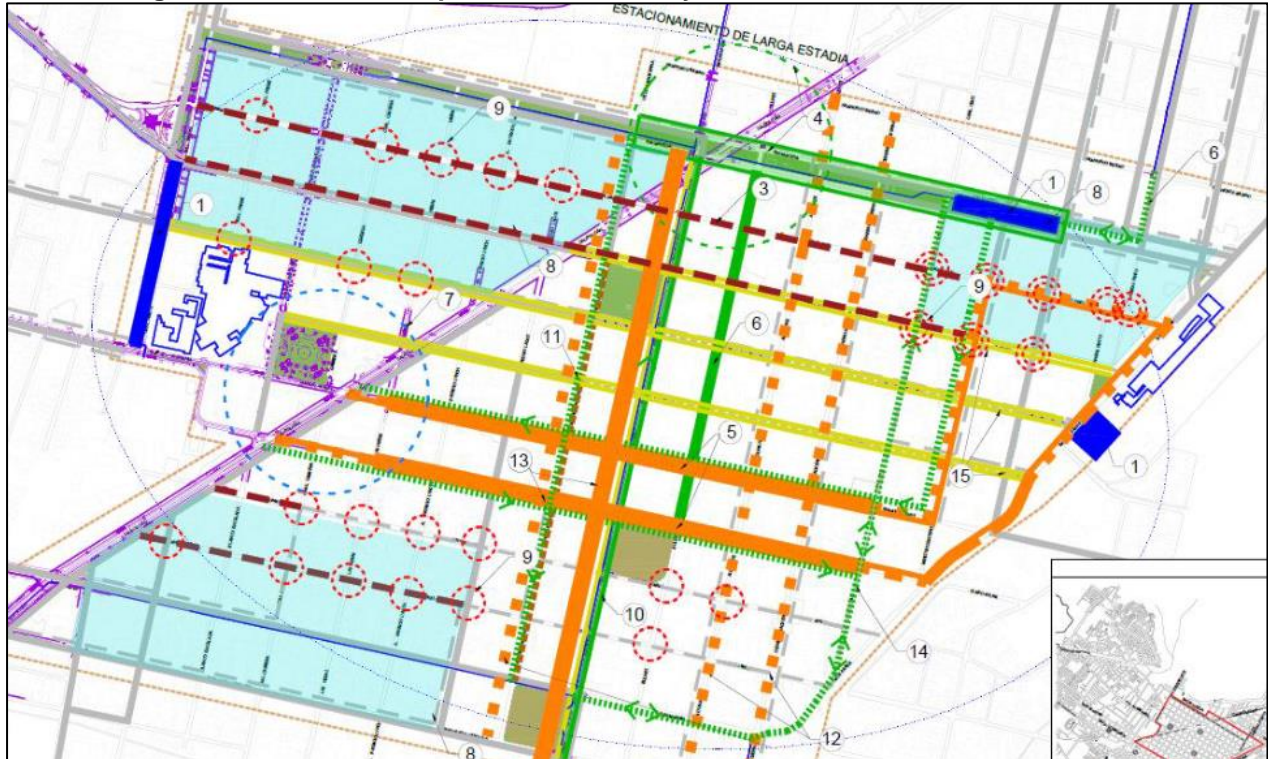
⁷ Los archivos de respaldo facilitados por la I. Municipalidad no indican fecha

III.6.2.- Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP

El estudio define un conjunto de ideas de proyectos que incluyen mejoramientos de espacio público desde la perspectiva de la movilidad, y medidas de gestión con acciones complementarias, permanentes o transitorias, para lograr una optimización de los desplazamientos de las personas.

Los proyectos se ilustran a continuación:

Figura II-31 Plano de Emplazamiento de Proyectos Asociados al Plan de Movilidad



- | | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------------|
| 1. Estacionamientos en Prieto Norte | 2 Estacionamientos en Feria Pinto | 5 y 13. Calle Completa |
| 12 Pistas Sólo Bus | 6 Peatonalización Bulnes | 10. Semi peatonalización Prat |
| 11 Ciclovía en Vicuña Mackenna | 14 Conexión ciclovías | 8 Zonas Calma |
| 9 Accesibilidad universal | 4 Parque Balmaceda | |
| 3 Par Vial Lautaro/Miraflores con taxis colectivos, eliminar estacionamientos | | |
| 7 Mejoramiento Intersección Caupolicán con Manuel Montt, Claro Solar, Blanco | | |
| 15 Mejoramiento de aceras en Lautaro, Portales y Manuel Rodriguez | | |

Fuente: Informe Final, Estudio Movilidad Para El Centro De Temuco

Complementario a estas propuestas de proyecto el Plan plantea:

- Modificación de sentido de tránsito vehicular en Aldunate entre Balmaceda y Caupolicán y en Francisco Bilbao entre Barros Arana y Caupolicán.
- Gestión de estacionamientos en superficie y sistema de estacionamientos subterráneos
- Mejoramiento y fomento al transporte público, que incluye estrategias de infraestructura de gestión, tácticas y tecnológicas asociadas a la incorporación de buses eléctricos.

- Medidas de fomento a modos no motorizados, que proponen mejoramientos a la infraestructura para peatones y ciclistas
- Gestión de transporte privado y seguridad vial con propuestas de mejoramiento de intersecciones, de operación de carga y descarga, reemplazo de estacionamientos y una propuesta de zonas de baja velocidad vehicular.
- Mejoramiento integral del espacio público y facilidades peatonales con estrategias de apoyo para todas las iniciativas anteriormente citadas
- Medidas complementarias a las ciclovías, que se refiere a una actualización del emplazamiento de bici estacionamientos en el espacio público

III.7 ESTUDIO MODELO DE GESTIÓN ÁREAS VERDES TEMUCO 2016

III.7.1.- Imagen Objetivo

En el marco del ESTUDIO MODELO DE GESTIÓN DE ÁREAS VERDES PARA LA CIUDAD DE TEMUCO encargado a la Universidad Mayor se focaliza un diagnóstico el año 2016⁸ y se construye una Imagen Objetivo definida como “conjunto de ideas principales de lo que se quiere lograr”. Se exponen acciones para enfrentar un determinado número de problemas y comparando con un estudio de casos se proponen alternativas. Los problemas, resumidamente son:

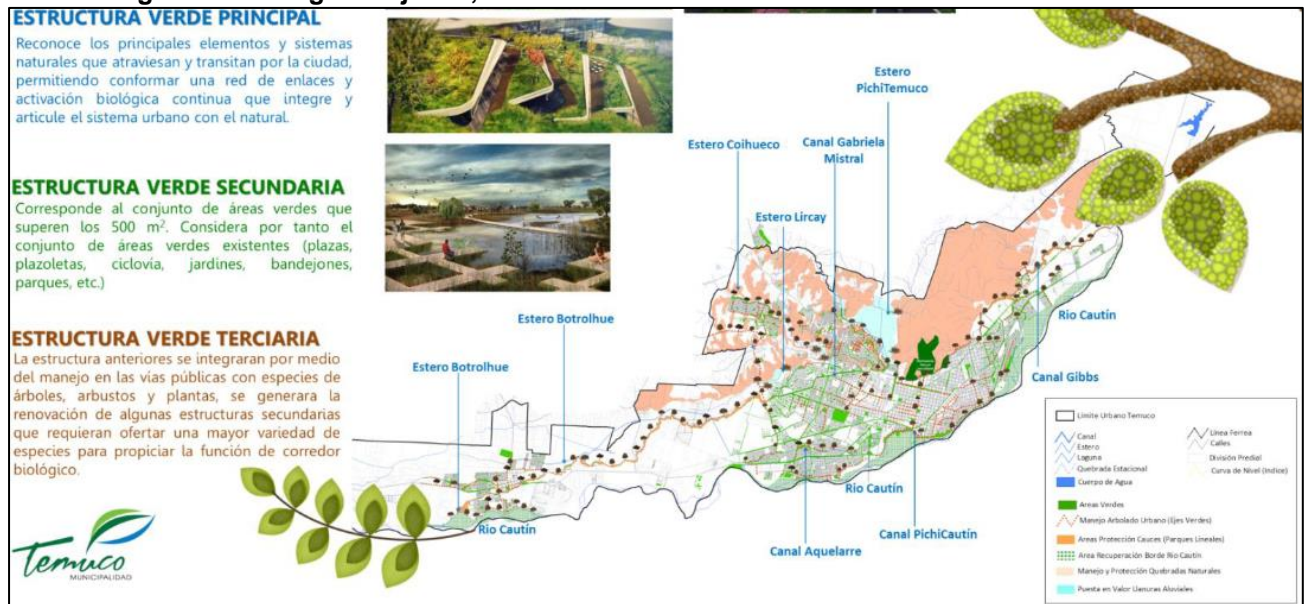
1. No se reconocen principios de biodiversidad o servicios ecosistémicos que releven componentes naturales, así, como su integración al sistema de áreas verdes.
2. No se reconocen los cauces como elementos estratégicos en el equilibrio hídrico, produciendo anegamientos estacionales, inundación y la disminución en la recarga de los acuíferos.
3. Los macrosectores de la ciudad de Temuco expresan diferencias en la tipología, distribución, influencia y acceso de las áreas verdes, así, como en el indicador de la OMS.
4. Las diferentes ramas de educación ambiental no se enfocan en temas aplicados a las funciones y servicios ambientales que otorgan las áreas verdes y el arbolado urbano en la ciudad, ni tampoco se contextualiza a la realidad local.
5. La Ordenanza de Áreas Verdes vigente data de 1991 y solo se refiere al tema de poda, riego, aseo en áreas de vía pública y pastizales, siembra de especies por parte de particulares, es muy general.
6. La falta de una Ordenanza y de una planificación eficiente de los recursos para la mantención de áreas verdes dificulta la homogenización de estas en cuanto a un estándar de calidad en los distintos macrosectores de Temuco.
7. La única actividad silvicultural asociada a la mantención del arbolado urbano que tiene un mayor impacto visual en los espacios públicos (ejes viales) es la poda y su gestión no permite el seguimiento eficiente a la mantención del arbolado urbano.

En el informe de la Etapa III de dicho estudio se indica que la imagen objetivo de Temuco busca definir *“una ciudad sostenible, verde, interconectada, que reconoce y pone en valor su potencial natural y medio ambiental a través del ordenamiento, participación y uso de los espacios públicos. Con estándares de calidad y distribución equitativa de las áreas verdes, sustentada en un sistema de administración público –comunitario que permite mejorar la calidad de vida de sus habitantes.”*

⁸ Los archivos de respaldo facilitados por la I. Municipalidad no indican fecha

En los anexos de este estudio se ilustra la Imagen Objetivo, con un texto que indica que esta meta es generar que la ciudad potencie el desarrollo de servicios ecosistémico, incorporando beneficio directos e indirectos. La figura a continuación es un extracto de la ilustración citada:

Figura II-32 Imagen Objetivo, Modelo de Gestión de Áreas Verdes Temuco - Labranza



Fuente: Anexo de Apoyo, Estudio Modelo de gestión de áreas verdes

III.7.2.- Propuestas de inversión relacionadas al PIIMEP

Se proponen diferentes líneas de Acción:

- **Socializando Conocimiento de Sustentabilidad**, con el objetivo de educar a través de la entrega de conocimiento que permita valorizar su entorno, así, como generar conciencia sobre el cuidado de este para la sustentabilidad de la ciudad. En un segundo lugar, espera entregar conocimiento que coloque en valor el sistema natural presente en la ciudad, así, como la infraestructura verde construida.

Propone un plan comunicacional y dos programas de Educación ambiental, uno para escuelas y liceos y otro para organizaciones ciudadanas

- **Normativa Local**, para establecer el marco normativo y las condiciones respecto al diseño, manejo y mantención de áreas verdes y espacios públicos.

Propone el desarrollo de una Ordenanza y un Manual, destacando que deben hacerse en forma simultánea, articulada y entrelazada, dado que la ordenanza se condiciona bajo el manual y para su aplicación necesitan lenguajes y criterios comunes en sus desarrollos. También incluye en esta línea la gestión territorial vinculada a la relación con Certificado de Informaciones Previas y evaluaciones de comodatos.

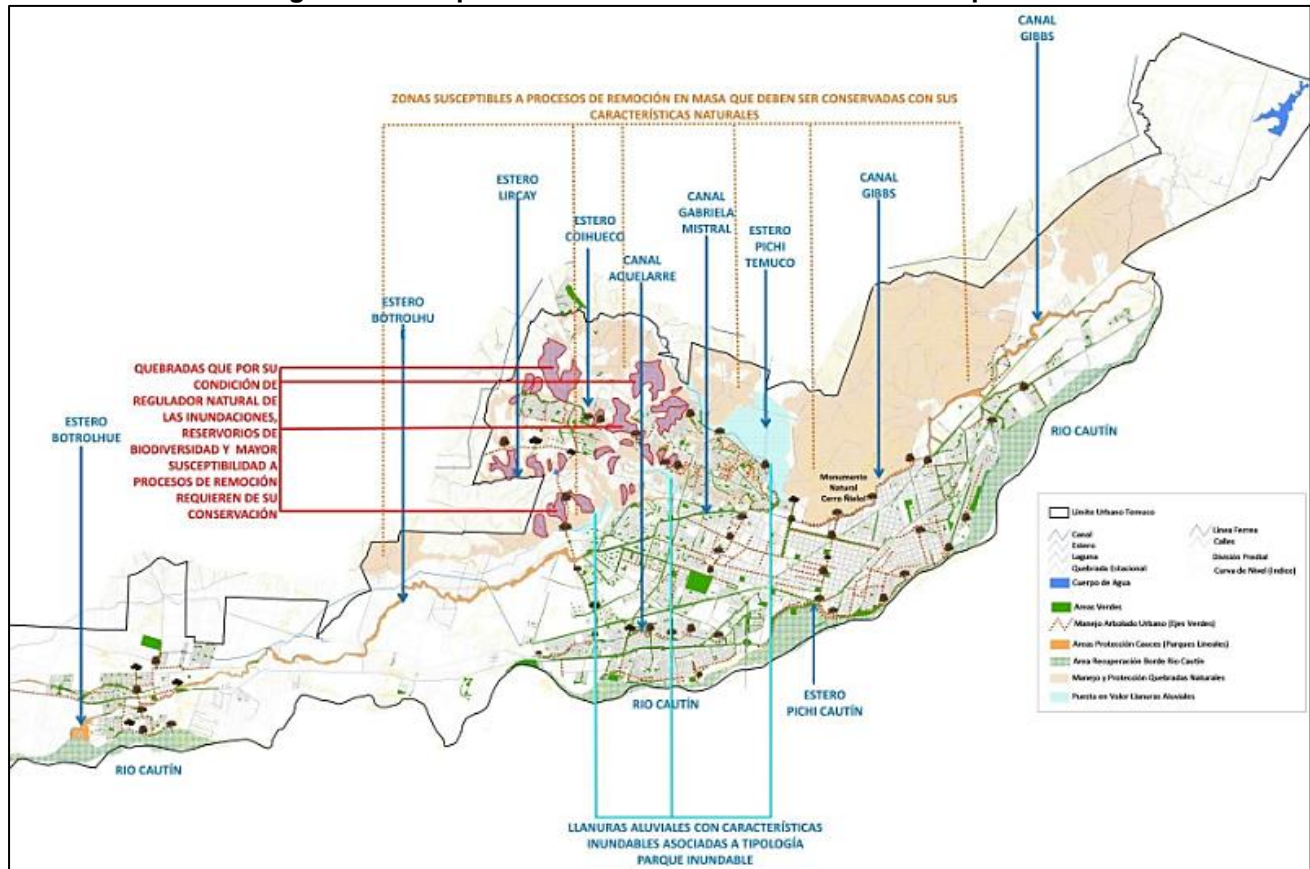
- **Manejo y Mantención de Áreas Verdes:** plantea la necesidad de cambiar el modelo de mantención y administración de las áreas verdes, diferenciando las áreas verde retazo de las áreas verdes mayores (parque) dado sus marcadas diferencias en función, extensión, impacto, etc.

Se proponen programas diferenciados de Mantención de Áreas Verdes Retazo y Funcionales, y se propone un programa específico de parques urbanos, que incluye la creación de una unidad administrativa.

- **Arbolado Urbano**, plantea un Programa de Silvicultura Urbana que se haga cargo del arbolado urbano de la ciudad, se indica la necesidad de contar con profesional especializado desarrollar competencias, capacidades y generar un plan que permita la correcta implementación de dicho programa.
- **Gestión Urbana Estratégica Sustentable**, esta línea se define como proceso de planificación estratégica que se fundamente en el desarrollo de una política local donde se definan de mejor manera los usos del territorio y se logre colocar en valor el sistema de áreas verdes de la ciudad, así, como la articulación de todas las intervenciones territoriales, especialmente las municipales.

Se propone la implementación de una política municipal de planificación territorial, la coordinación interna e intersectorial (Servicios Públicos), el desarrollo de información para la planificación del territorio y la planificación y gestión para la habilitación de nuevos espacios públicos. En esta línea se incorpora en anexo la información gráfica de un esquema que destaca los servicios ecosistémicos a recuperar:

Figura II-33 Esquema de servicios ecosistémicos a recuperar



Fuente: Anexo de Apoyo, Estudio Modelo de gestión de áreas verdes

- **Gestión de Inversión Pública** que busca implementar las carteras de inversión priorizadas durante el proceso de planificación desarrollado en el lineamiento de Gestión Urbana Estratégica Sustentable. Este lineamiento define en su ámbito de acción programas de inversión de proyectos de espacios públicos municipales y sectoriales.

- **Apropiación y Uso del Espacio Público**, línea que se propone para generar un cambio conductual orientado a tomar consciencia del entorno, ser protagonista del uso y mantención, y permitir la apropiación a través de cobros diferenciados.

Se plantea una política municipal de uso de parques urbano, asociada a una unidad administrativa específica, el desarrollo de un modelo de uso de parques urbanos y una política municipal de áreas silvestres urbanas.

- **Gestión Interna Municipal**, constituye el eje de este estudio planteando un Modelo de Gestión de Áreas Verdes que permitirá hacer operativa la propuesta. Los ámbitos de acción se refieren a la infraestructura, a la reestructuración organizacional y al fortalecimiento de capacidades de la Dirección de Aseo, Ornato y Alumbrado Público. Se suma a ello la propuesta de mejoramiento de bases de licitación.



INFORME ETAPA 2

MEMORIA DIAGNÓSTICO Y MODELO DE LA SITUACIÓN ACTUAL E IMAGEN OBJETIVO

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

CAPITULO III DIAGNOSTICO ESTRATEGICO POR
COMPONENTE

VERSIÓN 02

ENERO 2023



TABLA DE CONTENIDOS

CAPITULO III	DIAGNOSTICO ESTRATEGICO POR COMPONENTE	III-1
I.-	DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD	III-1
I.1	Conectividad urbana	III-1
I.1.1.-	Red infraestructura vial	III-1
	A.- Flujos y tendencias de uso en vías principales	III-3
	B.- Síntesis red de infraestructura vial	III-4
I.1.2.-	Estructura de viajes	III-7
	A.- Generación y atracción de viajes	III-7
	B.- Tasa de motorización y partición modal	III-8
	C.- Síntesis de la estructura de viajes	III-11
I.1.3.-	Sistema de transporte público	III-13
	A.- Oferta de buses urbanos y taxi colectivo	III-13
	B.- Infraestructura en transporte público	III-15
	C.- Síntesis del sistema de transporte público	III-19
I.2	Dinámicas de movilidad	III-20
I.2.1.-	Caracterización Espacio Público de Movilidad (EPM)	III-21
I.2.2.-	Disposición del EPM para medios motorizados	III-24
I.2.3.-	Disposición del EPM para ciclovías	III-31
I.2.4.-	Disposición del EPM para peatones	III-35
II.-	DIAGNÓSTICO DE ÁREAS VERDES	III-48
II.1	CARACTERIZACIÓN SISTEMA DE ÁREAS VERDES	III-48
II.1.1.-	Análisis de la cantidad de áreas verdes por número y superficie	III-48
II.2	ANÁLISIS DE LAS ÁREAS VERDES EN RELACIÓN AL SITIO URBANO	III-52
II.2.1.-	Caracterización del sitio donde se desarrolla la ciudad	III-52
II.2.2.-	Análisis del potencial de servicios ecosistémicos	III-54
II.3	CARACTERIZACIÓN SISTEMA DE ÁREAS VERDES POR MACROSECTOR	III-56
II.3.1.-	Macrosector Amanecer	III-56
II.3.2.-	Macrosector Botrolhue	III-57
II.3.3.-	Macrosector Centro	III-58
II.3.4.-	Macrosector Costanera del Cautín	III-59
II.3.5.-	Macrosector El Carmen	III-61
II.3.6.-	Macrosector Labranza	III-63
II.3.7.-	Macrosector Ñielol	III-64
II.3.8.-	Macrosector Pedro de Valdivia	III-65

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

II.3.9.-	Macrosector Poniente	III-67
II.3.10.-	Macrosector Pueblo Nuevo	III-68
III.-	CARTERA DE PROYECTOS EXISTENTES	III-70
III.1	PROYECTOS PÚBLICOS	III-70
III.2	PROYECTOS PRIVADOS	III-81

CAPITULO III DIAGNOSTICO ESTRATEGICO POR COMPONENTE

El presente capítulo expone en 3 apartados el análisis de las materias propias del PIIMEP, que son:

- Diagnóstico de Movilidad (que incluye análisis de la conectividad y de las dinámicas de movilidad)
- Diagnóstico de áreas verdes (que incluye la caracterización del sistema de la ciudad y un análisis por macrosector con respecto a distribución y potencialidades)
- Cartera de proyectos existentes (listados y análisis)

I.- DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD

El diagnóstico de movilidad se abordó en base a dos temáticas principales:

- 1) Conectividad urbana, que da cuenta de infraestructura vial, la caracterización de viajes en la ciudad y el sistema de transporte público
- 2) Dinámicas de movilidad, que expone una caracterización del espacio público como soporte para los desplazamientos, focalizando el diagnóstico en el ámbito de este PIIMEP.

I.1 Conectividad urbana

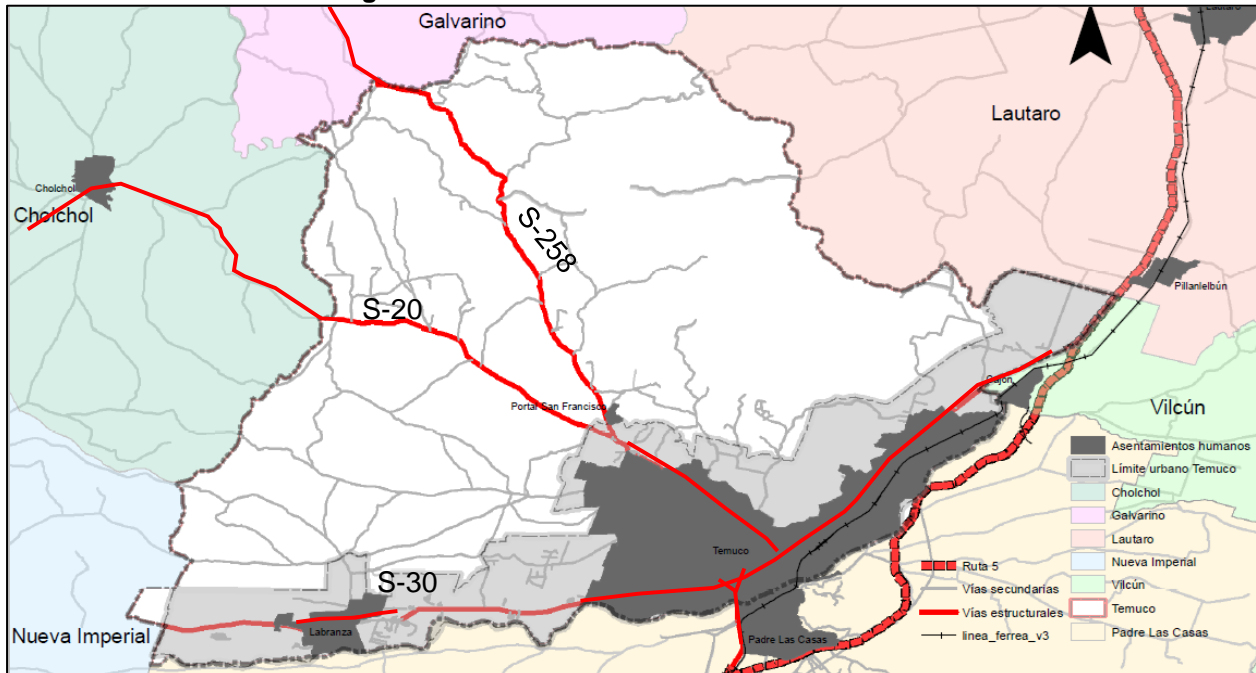
El apartado conectividad urbana se centró en la descripción de la **infraestructura vial**, que abordó la disponibilidad de infraestructura existente para poder caracterizar la estructura principal de la ciudad, incorporando información relevante frente a los **flujos y a la estructura de viajes**. El sistema de **transporte público** caracteriza la oferta en transporte público y la infraestructura asociada.

I.1.1.- Red infraestructura vial

La red vial que conecta a la ciudad con el sistema de centros poblados de la región tensiona su crecimiento urbano, siendo la vía principal de articulación Rudecindo Ortega - Caupolicán (ex Ruta 5), que se bifurca hacia el sur de la ciudad abriendo la conexión hacia la costa, por Av. Recabarren (S-30) y con Labranza. Transversalmente las conexiones con Cholchol (S-20) y Galvarino (S-258) originan una expansión natural hacia el sector denominado tradicionalmente como Pedro De Valdivia y hacia el sur la comuna colinda con Padre Las Casas, cuya área urbana a formado una conurbanización con la de Temuco. Esta red principal atraviesa la ciudad condicionada por elementos territoriales importantes, como son el río Cautín y el cordón de cerros Las Mariposas -Cerro Ñielol, limitando las conexiones. La línea del ferrocarril también define una barrera que segrega a la ciudad.

En el área urbana la red vial estructurante principal, definida por el instrumento de planificación, propende a articular un sistema integrado de conexión y está compuesta por un total de 436km en donde el 17% corresponde a vías troncales, 45% a colectoras y un 38% a las de servicio. Las mayores longitudes de vías principales propuestas dentro del PRC recaen en vías colectoras y de servicio, las cuales agrupan el 25% con el 12% y 13% respectivamente. Las vías troncales propuestas solamente representan el 2% contribuyendo a mejorar la conexión del sector poniente del área urbana.

Figura III-1 Conectividades a escala intercomunal



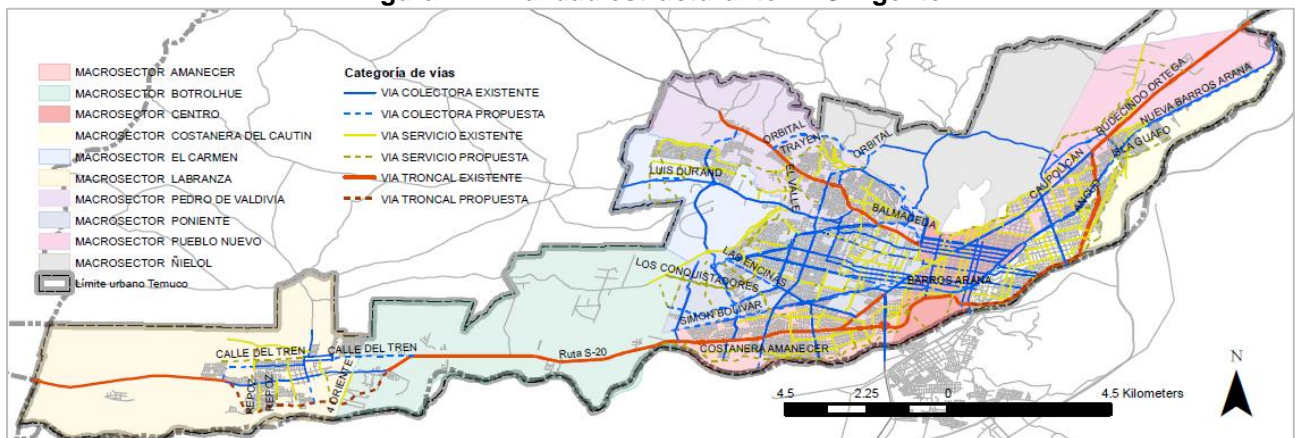
Fuente: Elaboración propia en base a INE,2019 y IDE,2019

Tabla III-1 Longitud de vía según categoría PRC

Categoría de vía PRC	km	Porcentaje
Troncal existente	65,4	15
Troncal propuesta	8,6	2
Colectora existente	143,4	33
Colectora propuesta	54,5	12
Servicio existente	109	25
Servicio propuesta	55,3	13
TOTAL	436,2	100

Fuente: Elaboración propia en base a PRC vigente

Figura III-2 Vialidad estructurante PRC vigente



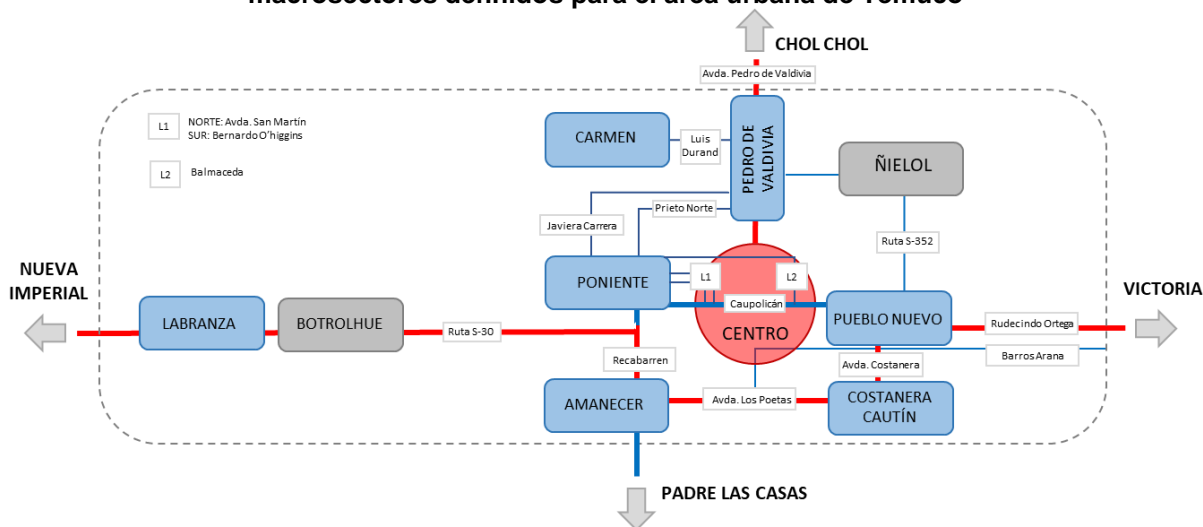
Fuente: Elaboración propia en base a PRC vigente

La estructura jerarquizada como troncales por la planificación refleja la conectividad externa, con el eje Rudecindo Ortega –Avda. Costanera - Avda. Los Poetas – Recabarren - Ruta S-20 y Pedro de Valdivia. Las vías troncales articulan a las vías colectoras que entregan conectividad a los macrosectores. Esta es más densa en el Centro, El Carmen, Amanecer, Pedro de Valdivia, Costanera del Cautín y Pueblo Nuevo, correspondiente a la concentración de mayor población. Los macrosectores Ñielol y Botrolhue, presentan vías acotadas en extensión, manteniendo una conectividad oriente poniente a través de la Ruta S-20 (troncal) en el caso de Botrolhue. En el sector de Labranza se genera un sistema independiente en torno a la Ruta S-20, no obstante la propuesta de PRC proponer un bypass.

Las vías de servicio, de menor jerarquía que colectoras, se disponen en todos los macrosectores a excepción de Ñielol y Botrolhue debido a que no se han desarrollado poblamientos para requerir una conectividad a nivel de vías de servicio.

La jerarquización de las vías expresa la estructura longitudinal tensionada por dos polos: el centro tradicional y la zona de Labranza. La mayoría de los macrosectores gravitan en torno al Centro, y eso se refleja en la infraestructura vial, donde es más nutrida la conectividad con el macrosector Poniente. Hacia Pedro de Valdivia se mantiene una única vía colectora, de la cual se desprende la conexión con Carmen. Amanecer y Costanera Cautín se articulan en torno al bypass existente de la vía troncal, mientras que Ñielol y Botrolhue se evidencian como sectores sin una trama interna desarrollada debido a su bajo nivel de crecimiento y densidad urbana.

Figura III-3 Esquema principales vías urbanas y su disposición territorial asociada a los macrosectores definidos para el área urbana de Temuco



Fuente: Elaboración propia en base a PRC & Google Earth, 2022

A.- Flujos y tendencias de uso en vías principales

Los mayores flujos dentro de la ciudad recaen en la ruta Rudecindo Ortega - Caupolicán (ex Ruta 5) que articula los diferentes sectores específicamente en el tramo de Caupolicán, en la macrozona centro y su conexión con la Carretera Longitudinal Sur, que conecta con la comuna Padre Las Casas. De manera concordante, es también en este tramo donde se presentan menores velocidades y problemas de congestión. De este eje se distribuyen otras vías con alto flujo y menores velocidades, como son San Martín, Bernardo O'Higgins y Pedro de Valdivia. Las mayores velocidades se dan en los tramos de vías troncales fuera de las zonas con mayor desarrollo, condición que define zonas de paso.

Al desagregar los flujos por modos de transporte los sectores adquieren presiones diferenciadas, distinguiéndose la presión que ejerce el transporte público de buses en el centro en torno a la plaza

Aníbal Pinto y en el sector estación. Las demandas sobre las vías de taxis colectivos se concentran en el centro entre las calles Manuel Montt, Vicuña Mackenna y Claro Solar y se extienden por Avda. Alemania, Pedro de Valdivia y Manuel Rodríguez en el horario Punta Tarde. Los buses también evidencian una mayor demanda en las vías Manuel Rodríguez y Manuel Montt y en la Avda. Alemania, pero muestran una mayor longitudinalidad que los taxis colectivos, demandando infraestructura vial a lo largo de la Ruta S-30 como también de las vías Caupolicán y Barros Arana.

El transporte de carga también tiene un rol asociado a los flujos y demandas por infraestructura vial el cual si bien ha disminuido fuertemente con el bypass de la Ruta 5, pero mantiene una alta carga de camiones de + de 2 ejes sobre Avda. Costanera, Avda. Los Poetas, Avda. Recabarren y Ruta S-30. Los camiones de dos ejes se distribuyen a lo largo de la vía Rudecindo Ortega-Caupolicán-Recabarren y Ruta S-30 atravesando el centro de Temuco, y ambos tipos fluyen por la extensión de Caupolicán hacia Padre Las Casas.

Históricamente la sistematización de flujos asociados a modos activos (bicicleta y caminata) no ha sido abordada por los censos de transporte, razón por la que no se cuenta con información igual de precisa y territorializada como en el caso de los flujos motorizados. Aun así, a través de diferentes instrumentos, procesos participativos y Encuesta Origen Destino se puede tener una aproximación a las demandas por infraestructura asociadas a la caminata y bicicleta, condición relevante para la ciudadanía según la percepción recibida a través del cuestionario realizado para el presente estudio, en donde ambos deben ser modos de desplazamiento a fomentar según más del 96% de las personas que respondieron.

Si bien una mayor profundización de estos modos de transporte en torno la generación y destino de viajes se presenta más adelante, es relevante visualizar los mayores flujos peatonales y ciclos. A nivel general, se aprecia una mayor visibilización y presencia del peatón en los sectores centro, asociados al comercio y servicio. Sectra (2017) señala que la mayor concentración presentaría un peak de 4.416 en la intersección de las calles Manuel Montt y Caupolicán, en donde añade una mirada general considerando que no existe infraestructura de calidad asociada a facilidades peatonales de alto estándar, condición que podría contribuir a fomentar otros tipos de desplazamientos en la comuna.

En torno al uso de la bicicleta, según los contadores habilitados en los ejes que cuentan con ciclo vía, los mayores flujos se encuentran en Simón Bolívar con un promedio de viajes diarios de 790 (2017-2023). Otros ejes que muestran un mayor uso de esta infraestructura recaen en Los Andes, Pablo Neruda y Arturo Pratt, en donde todos sobrepasan en promedio los 500 viajes diarios.

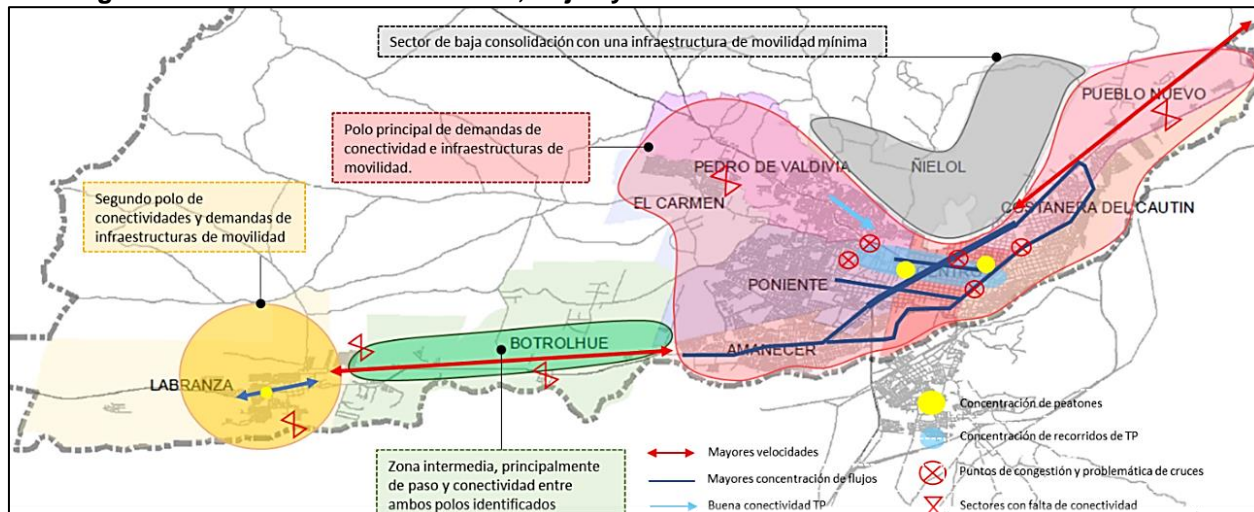
B.- Síntesis red de infraestructura vial

A nivel de ciudad la conectividad urbana responde a tendencias diferenciadas por dos sectores: Labranza y Temuco (Macrosectores Pedro de Valdivia, El Carmen, Poniente, Centro, Amanecer, Costanera del Catín y Pueblo Nuevo), los cuales se articulan con dos zonas intermedias, Botrolhue (cómo área de transición entre ambas) y Nielol (como área sin desarrollo consolidado). La disposición longitudinal del desarrollo urbano entre los sistemas identificados genera una fuerte presión hacia la vía articuladora conformada por los tramos S-40, S-30, Caupolicán y Rudecindo Ortega.

La disposición general genera una fuerte demanda de conectividad hacia el centro desde donde se articulan las vías principales Pedro de Valdivia, Luis Durand, Avda. Alemana y San Martín, junto con Avda. Barros Arana y Avda. Los Poetas de forma paralela (bypass). Los mayores sectores de congestión y/o dificultad de cruce se identifican en los puntos de conexión de las vías mencionadas junto con los cruces de la línea férrea en Barros Arana. Destaca la concentración de peatones en puntos específicos de las áreas centrales y en torno a equipamientos de gran envergadura (hospital y universidades). Las zonas de desconexión se concentran en las formas de desarrollo urbano

orientados a grupos de viviendas monofuncionales y aisladas, sin una integración real en la trama urbana existente (se accede a través de una única vía).

Figura III-4 Síntesis conectividades, flujos y tendencias asociados al área urbana de Temuco



Fuente: Elaboración propia, 2022

A continuación se presentan las principales consideraciones en cuanto a conectividad, flujos y tendencias de uso en vías principales por macrosector:

Macrosector Labranza:

Conectividad asociada a la vía 1 Norte, (Ruta-S30), no presenta flujos asociados a taxi colectivos y soporta flujos de buses y tránsito en general de menor envergadura, en comparación con la zona centro de Temuco. Se identifican zonas con un bajo nivel de conectividad asociados a la dinámica de crecimiento del sector, aumentando la presión de la vía principal al no contar con alternativas de desplazamiento hacia el oriente principalmente. Esta condición también se releva en los procesos de participación del presente estudio en donde el 31% de los participantes del cuestionario exploratorio señalado señala como una problemática relevante mejorar las conexiones entre barrios aislados. Presenta concentración de peatonales (de menor envergadura que el macrosector Centro) en su área central de equipamientos y servicios.

Macrosector Botrolhue:

Conectividad hacia Temuco y Labranza a través de única vía. Presenta las mayores velocidades de tránsito dada su baja conectividad hacia las zonas interiores al norte y sur de la vía S-30. Dentro de los elementos relevados por la comunidad en torno a la conectividad y flujos destacan la importancia de mejorar los cruces de calles y mejorar las conexiones entre barrios, aspectos concordantes con la disposición de infraestructura de conectividad presente en el macrosector.

Macrosector Centro:

Buena conectividad a nivel de jerarquía de vías. Se concentran los mayores flujos en torno a la vía Caupolicán. Presenta una fuerte presencia de flujos asociados al transporte público como también los sectores de mayor concentración de peatones. Si bien su disposición de infraestructura vial se considera óptima comparativamente a los otros macrosectores de Temuco, las personas coinciden en que se podría mejorar la integración a la red de ciclorutas existentes.

Macrosector El Carmen:

Presenta conectividad hacia el poniente y centro por la vía Luis Durand, en torno a la cual se ramifican las vías de carácter local. Sus demandas de transporte público en cuanto a flujos son

acotadas, siendo relevante destacar que si bien no presenta estadísticamente grandes altas velocidades a nivel ciudad, las personas mencionan como una problemática del sector la necesidad de incorporar elementos que disminuyan las velocidades alcanzadas (aspectos que obtuvo un 41% de las respuestas obtenidas en el cuestionario exploratorio realizado para el presente estudio).

Macrosector Ñielol:

Baja conectividad y demanda de infraestructura vial. Dentro de las consideraciones asociadas a conectividad y flujos, destacan la necesidad de mejorar cruces en las pocas vías existentes como también incorporar elementos que disminuyan la velocidad con que son transitadas por medios motorizados.

Macrosector Amanecer:

Flujos de mediana envergadura asociados al desplazamiento de camiones de + 2 ejes y a su conexión con la comuna Padre Las Casas. La vía M. Recabarren es la que soporta la mayor cantidad de flujos. Dentro de las problemáticas relevadas por la ciudadanía frente a la conectividad resalta la necesidad de generar mecanismo para la disminución de velocidad, ámbito que alcanzó un 36% dentro de las respuestas obtenidas en el cuestionario exploratorio realizado para el presente instrumento.

Macrosector Pueblo Nuevo:

Su conectividad se enmarca en la ruta Rudecindo Ortega, vía que presentan las mayores velocidades en el sector nororiente. Dentro de las consideraciones de conectividad levantadas en el proceso participativo cabe añadir la falta de conectividades transversales en torno a Rudecindo Ortega y Barros Arana hacia el límite norte del macrosector. Los cruces de ambas vías también fueron considerados como problemáticas a mejorar en función de las velocidades alcanzadas.

Macrosector Costanera del Cautín:

Su conectividad se ve disminuida por la línea férrea y la espalda de la estación que la separa de las dinámicas del centro. Los mayores flujos se dan en el tramo de Avda. Costanera. Dentro de los aspectos relevados por la ciudadanía se presenta como problemática los cruces asociados a la línea férrea, asociados a congestión como también a inseguridad para ser transitados peatonalmente, distinguiéndose como un elemento de segregación hacia el sector norte.

Macrosector Poniente:

Luego del centro es el macrosector con mejor conectividad. Sus flujos comienzan a ser más preponderantes a medida que se acercan al centro, concentrando en las vías Alemania, San Martín y O'higgins. Mantiene un flujo medio de transporte público, conectividad que busca aumentarse habilitando pistas de transporte público exclusiva en la vía San Martín. Destaca dentro de las opiniones relevadas por la ciudadanía la necesidad de una mayor integración en torno a la red de ciclovías (alcanzado un 43% de las respuestas obtenidas), en donde se podría considerar una conectividad menor asociada a este modo de desplazamiento en comparación con la dotación de infraestructura y conectividad asociada a vehículos y transporte público.

Macrosector Pedro de Valdivia:

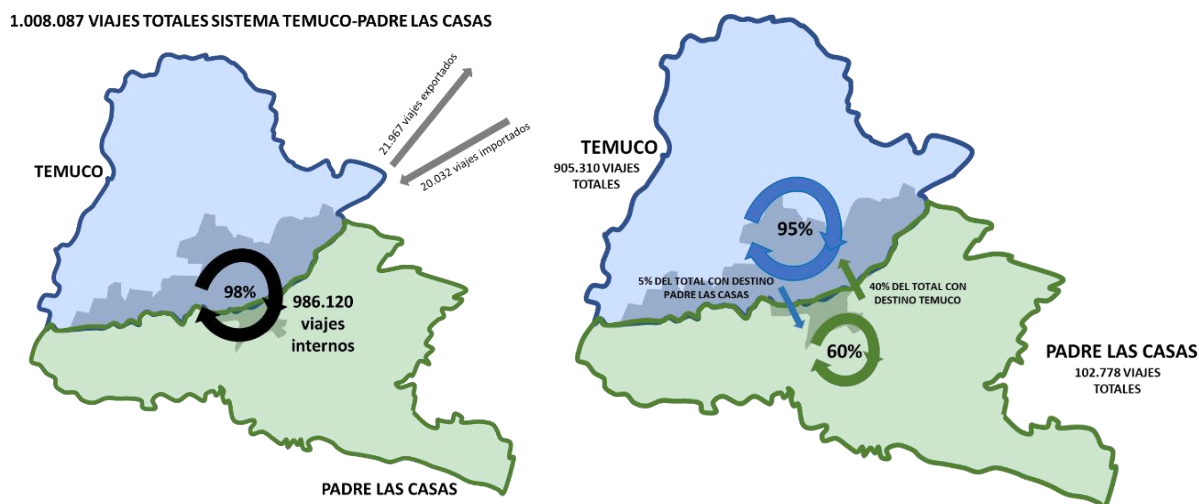
Se articula en torno a la vía Pedro de Valdivia, presentando una buena conectividad hacia el centro con infraestructura de soporte para el transporte público (pistas exclusivas). Sus conexiones transversales se disponen de manera acotada, mejorando en el sector sur y disminuyendo a medida que disminuye la consolidación y densidad de viviendas hacia el límite norte del área urbana. Destaca la preferencia por el transporte público (único macrosector que representa un 60% de las preferencias dentro de las personas que participaron del cuestionario realizado para el presente estudio), relevando en la misma instancia la necesidad de una mayor integración a la red de ciclovías (41%).

I.1.2.- Estructura de viajes¹

A.- Generación y atracción de viajes

A escala comunal el sistema urbano Temuco-Padre Las Casas², presenta una modalidad de viajes con un saldo migratorio de -1.935 viajes, lo cual recae en que exporta más viajes fuera de la conurbación urbana de los que atrae, sin embargo éstos representan solamente el 2% del total. El 98% restante se realiza de manera interna, lo cual evidencia una fuerte autonomía funcional de ambas comunas, pero en Temuco recaen el 90% de los viajes internos y de los viajes originados en Padre Las Casas un 40% tiene como destino el área urbana de Temuco, concentrando la atracción de viajes la macrozona centro con un 18% del total de viajes generados.

Figura 5 Estructura de viajes Temuco-Padre Las Casas a nivel comunal



Fuente: Elaboración propia en base a EDO,2013

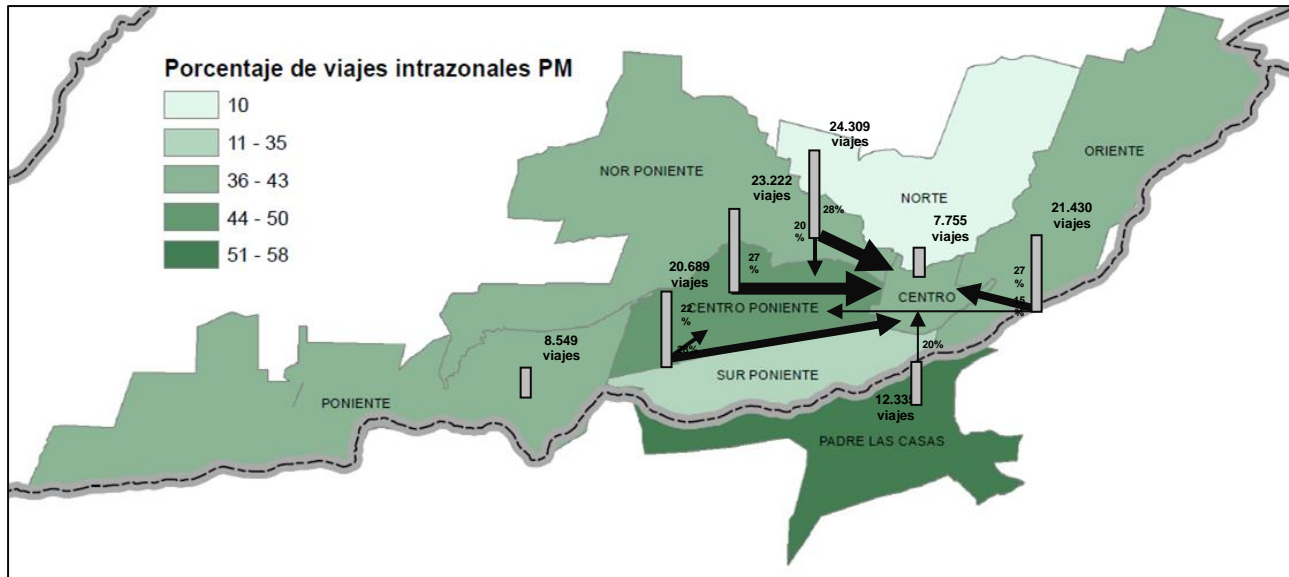
La estructura de viajes entre ambas comunas evidencia una mayor dependencia funcional de parte de Padre de Las Casas en función de la cercanía entre ambas, lo cual responde al mayor desarrollo y envergadura de Temuco frente a disponibilidad de servicios y/o equipamientos.

Un análisis de la estructura de viajes más detallado se realiza en la Actualización del Plan de Transporte y Desarrollo de Anteproyecto (2017), en donde se desagregan los flujos y se define que los principales pares origen destino se concentran entre la macrozona centro poniente – centro y norponiente - centro y con una menor medida los pares origen destino sur poniente-centro y oriente–centro. Sumado a lo anterior los viajes intrazonales de la macrozona centro poniente alcanzan un 50% del total de desplazamientos generados en horario punta mañana del sector y Padre Las Casas suma desplazamientos hacia el centro, siendo la macrozona externa con mayor número de desplazamientos hacia Temuco.

¹ Se incluye mayor detalle en Anexo

² La Encuesta Origen Destino, 2013 considera como una unidad Temuco-Padre Las Casas

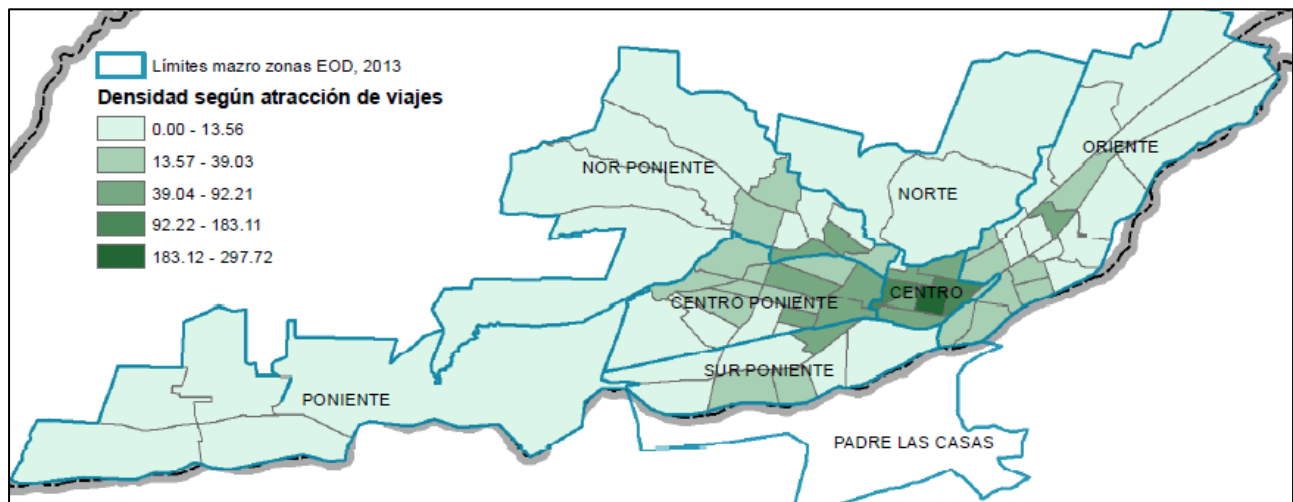
Figura III-6 Principales pares origen destino en horario punta mañana por macrozona en Temuco



Fuente: Elaboración propia en base a Sectra 2014.

La demanda de viajes concentrada en el centro extendido de Temuco se visualiza de manera desagregada en torno a las densidades de atracción de desplazamiento por micro zonas. En la siguiente figura se presenta a menor escala las demandas de movilidad las cuales se concentran en la macrozona centro, sector oriente del centro poniente y sur del macrosector norponiente, acotando en cierta medida el centro extendido hacia zonas específicas del territorio comunal.

Figura III-7 Densidad por atracción de viajes por micro zona



Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por Ilustre Municipalidad de Temuco, 2022.

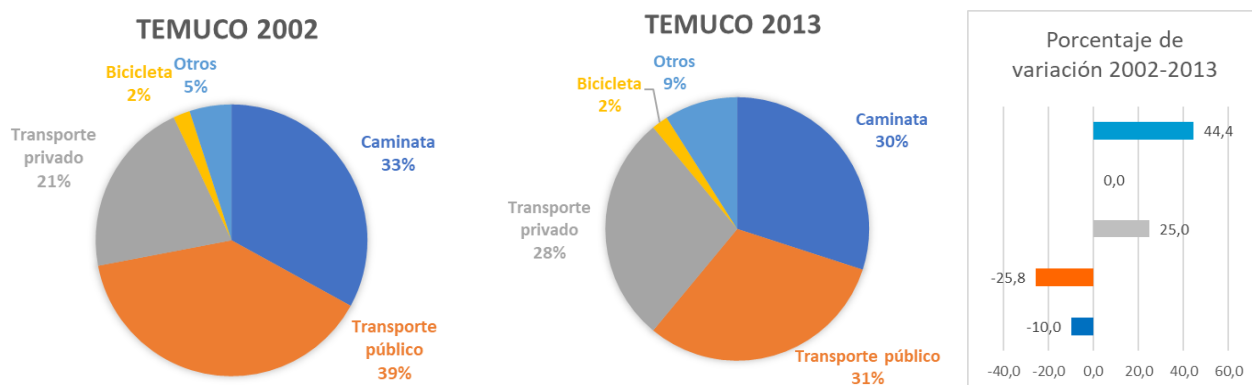
B.- Tasa de motorización y partición modal

La tasa de motorización ha presentado un aumento de un 25% entre los años 2002 y 2013, pero al desagregar la tasa por macrozona se advierten ciertas disparidades. El centro, presenta una disminución, el centro poniente se evidencia la tasa más alta de, pero es la macrozona norponiente

la que presenta la mayor alza. Los aumentos recaen en una demanda mayor por la utilización de la infraestructura vial y coinciden con la macrozona genera más viajes asociado al sector norponiente.

El alza en la incorporación de vehículos en los hogares se refleja en las preferencias por el transporte privado que también muestran incrementos pasando de un 21% a un 28% y, de manera contraria, el transporte público y la caminata presentan una disminución de las preferencias, pasando de un 39% a un 31% y a desde un 33% a un 30% respectivamente. Porcentualmente el transporte público es el modo que ha perdido mayor preferencia, teniendo una disminución de un 26%. De acuerdo con las proyecciones realizadas en la Actualización del Plan de Transportes para la ciudad de Temuco esta tendencia se acentuará para el año 2030, en donde la preferencia por el auto aumentaría en un 7%, mientras que el uso de transporte público disminuiría en un 9%.

Gráfico III-1 Partición modal a escala comunal entre los años 2002 y 2013



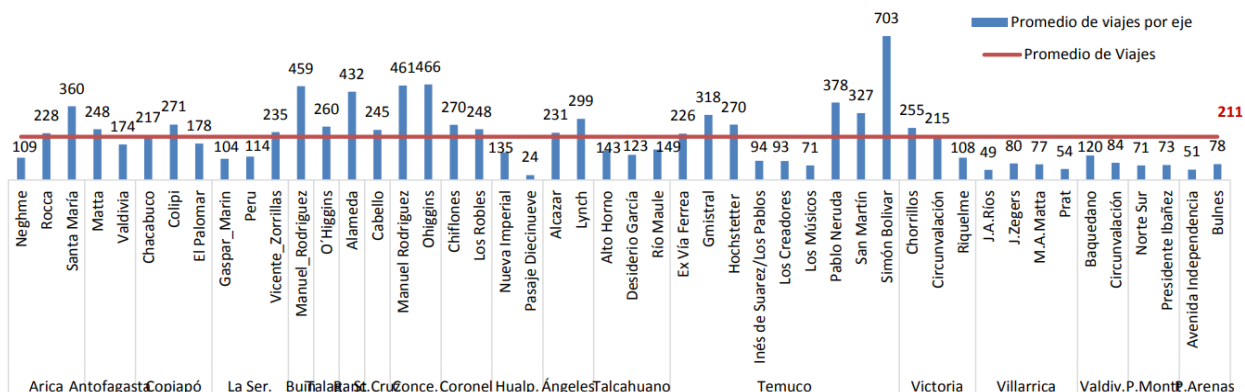
Fuente: Elaboración propia en base a Sectra 2014.

Cabe resaltar la baja representatividad de la bicicleta como modo de desplazamiento, alcanzando un 2%, según la encuesta EOD, 2013. Se estima que esta baja representatividad no se condice con la realidad actual de la comuna, en donde es probable que esta haya aumentado en los últimos años. Esta percepción recae en la fuerte inversión en infraestructura asociada a la bicicleta, con la incorporación de ciclovías en calles como Av. Luis Durand, Pedro de Valdivia, Martín Lutero, San Martín, Hochstetter, entre otras; como también en las respuestas obtenidas en el cuestionario de exploración realizado, en donde la bicicleta sobrepasaba el 15% de las respuestas obtenidas en torno a la preferencia modal. Si bien este dato no es comparable estadísticamente, entrega una advertencia frente a un posible aumento en la preferencia por este medio de transporte.

Esta consideración también se ve respaldada por los resultados de los contadores habilitados en algunos puntos de las ciclovías existentes. Estos, si bien no se relacionan a un porcentaje de las preferencias modales, las mediciones muestran un claro aumento en el uso de las ciclovías en los últimos años, como también comparativamente frente a otras ciudades del país. Según los antecedentes publicados por el MINVU (2018), el promedio de viajes por eje en las diferentes ciudades medida es de 211, mientras que Temuco presenta un promedio de 276 viajes, destacando la medición asociada a la ciclovía de Simón Bolívar con un promedio de 703.

El promedio de viajes de 276 que recae en las ciclovías de Temuco también ha aumentado en un 26% en los últimos años, alcanzando un promedio de 346, condición que refuerza la idea de la bicicleta como medio de desplazamiento ha ido adquiriendo mayores adeptos. Con los antecedentes expuestos si bien no es posible de determinar los actuales porcentajes de preferencias modales en torno a la bicicleta, sí se estima que la encuesta realizada del 2023 podría no representar los cambios evidenciados en Temuco en los últimos años en torno al uso de ciclorutas.

Gráfico III-1 Promedio de viajes diarios por eje



Fuente: MINVU, 2018

Tabla 2 Resultados contadores de ciclorutas entre 2018-2023

Promedio viajes diarios				
Eje medido	2018	Actual		Porcentaje de incremento
Ex vía ferrea	226	382	2017-2023	69
Gabriela Mistral	318	445	2016-2023	40
Hochsteter	270	386	2016-2023	43
Inés de Suarez/Los Pablos	94	184	2017-2023	96
Los Creadores	93	130	2017-2023	40
Los Musicos	71	120	2017-2023	69
Pablo Neruda	378	534	2016-2023	41
San Martín	327	439	2017-2023	34
Simón Bolívar	703	790	2017-2023	12
Braulio Arenas		57	2019-2023	
Luis Durand		274	2021-2023	
Los Andes		543	2020-2023	
Balmaceda		464	2019-2023	
Arturo Prat		503	2019-2023	
Nahuelbuta		52	2019-2023	
Francisco Salazar		297	2019-2023	
Javiera Carrera		284	2018-2023	
Promedio	276	346		26

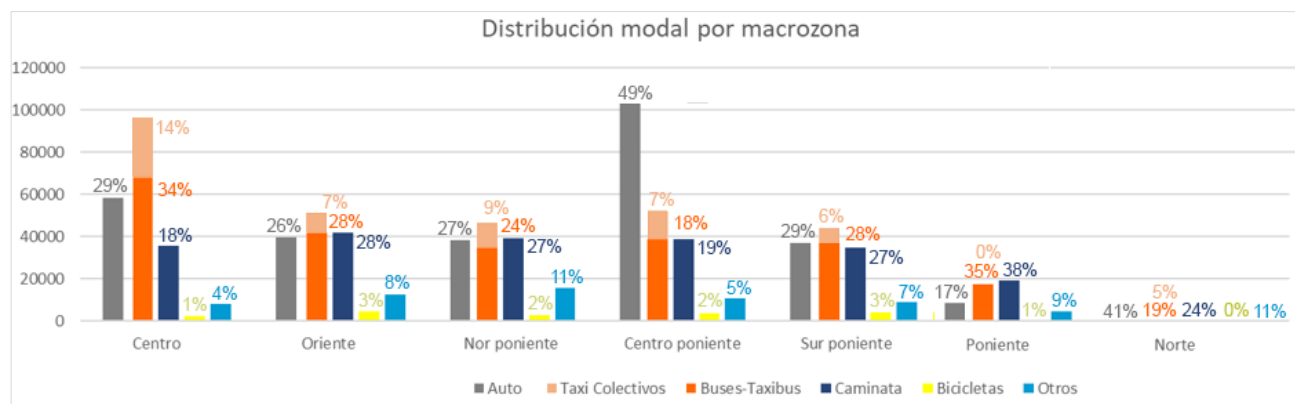
Fuente: MINVU, 2018 & 2023.

Los tiempos de viajes muestran los menores tiempos promedio asociados al auto privado en comparación con el transporte público, presentando promedios de 23 y 31 minutos respectivamente, lo cual muestra un aumento en los tiempos de 34%, condición que podría contribuir a las preferencias por el automóvil como modo de desplazamiento. Sin embargo al comparar las tendencias con

ciudades cercanas se evidencia que las preferencias modales no sólo responden a disposiciones territoriales y/o de infraestructura comunal, sino que también a condiciones socioculturales.

La distribución modal por macrozona permite evidenciar las tendencias a una menor escala y se pueden advertir matices, por ejemplo la macrozona centro es la que presenta la mayor preferencia por el transporte público, lo que implica una mayor infraestructura y también una cobertura mayor. Las preferencias modales por el auto privado presentan una fuerte representatividad con un 49% en la macrozona centro poniente, aspecto que se condice con su alta tasa de motorización.

Gráfico III-2 Distribución modal y su representatividad por macrozona



Fuente: EOD, 2013.

Dentro de posibles cambios en estas tendencias en los últimos años, cabe señalar la opción modal en torno a la moto, como elemento relevado durante el proceso de participación, sobre todo asociado a la macrozona centro. Otras condiciones que podrían haber sufrido transformaciones significativas en la partición modal por macrosector en los últimos años, recaen en el aumento de la preferencia del automóvil en desmedro de otros medios de desplazamiento (principalmente el transporte público), condición que se ve de manera más notoria en los sectores poniente y sur poniente a raíz de las respuestas obtenidas en el cuestionario de exploración realizado en el presente estudio.

C.- Síntesis de la estructura de viajes

En síntesis, la estructura de viajes de Temuco muestra las formas y preferencias de desplazamientos y contribuyen a visibilizar tendencias que podrían verse reforzadas y/o redireccionadas a través de la inversión en proyectos de espacio público de movilidad, lo cual compete al presente estudio.

A nivel comunal las mayores demandas de movilidad se concentran en la zona centro extendida abarcando la macrozona centro y centro poniente. Los flujos de mayor representatividad se concentran en las zonas adyacentes destacando el centro norponiente y oriente de la comuna. Las preferencias por modo de desplazamiento tienden a mostrar un incremento en el uso del automóvil en desmedro del transporte público principalmente. La caminata también representa un porcentaje considerable de las preferencias, condición que podría potenciarse asociado a las distancias acotadas que podemos evidenciar en ciudades intermedias, como también a las demandas por viajes internos de la cada macrozona. La bicicleta no presenta cambios en preferencias como tampoco una alta representatividad en los modos de desplazamiento de la comuna, condición que podría visualizarse como una oportunidad para ser potenciada a raíz de posibles cambios en las tendencias en los últimos años.

A continuación se presentan los principales alcances de la estructura de viajes por macrosectores³:

Tabla III-3 Estructura de viajes por macrosectores

MACRO SECTOR	RELACIÓN CON MACROZONA EOD	PRINCIPALES CONSIDERACIONES EN SU ESTRUCTURA DE VIAJES
CENTRO	Macrozona centro con sector oriente de macrozona sur poniente.	Presenta la mayor concentración de atracción de viajes a nivel comunal. Tiene la particularidad de mayor preferencia por transporte público a nivel comunal.
PONIENTE	Macrozona centro poniente	Presenta la segunda mayoría en generación y también en atracción de viajes, por lo que es una zona de alta demanda en infraestructura y servicios de movilidad. Tiene la particularidad de ser el sector con la más alta tasa de motorización como también las mayores preferencias por el automóvil como modo de desplazamiento. Sus viajes se concentran fuertemente de manera interna como también hacia el centro de Temuco.
AMANECER	Macrozona sur poniente	Sus viajes se destinan principalmente a los macrosectores centro y poniente. Su distribución modal se centra principalmente el auto privado, transporte público y caminata, en donde los tres modos presentan representatividades similares.
PEDRO DE VALDIVIA	Macrozona norponiente	Ambos macrosectores generan la mayor cantidad de viajes en la comuna. Sus destinos se concentran de manera interna y hacia el centro y poniente de Temuco. Su distribución modal se centra principalmente el auto privado, transporte público y caminata, en donde los tres modos presentan representatividades similares.
EL CARMEN		
PUEBLO NUEVO	Macrozona oriente	Presenta la tercera mayoría en generación de viajes, por lo que es una zona de alta demanda en conectividad interna y hacia el centro de Temuco principalmente y en menor medida también destina partes de sus viajes al macrosector poniente. Su distribución modal se centra principalmente el auto privado, transporte público y caminata, en donde los tres modos presentan representatividades similares.
COSTANERA DEL CAUTÍN		
BOTROLHUE	Macrozona Poniente, Macrosector Labranza excede los límites de la EOD.	Presenta una generación de viajes relativamente menor a la del centro de Santiago, generando una demanda menor de viajes en comparación con otros macrosectores. Su distribución modal presenta una leve preferencia por la caminata, no obstante evidencia los tiempos más altos en desplazamientos lo cual podría suponer una falta de accesibilidad hacia otros modos de traslado.
LABRANZA		
ÑIELOL	Macrozona norte	No presenta una representatividad dentro de la EOD considerable para ser analizada. Se generan 10 viajes, los cuales estadísticamente no permiten realizar un análisis pertinente a sus demandas de movilidad.

³ La división del PIIMEP tiene algunos ajustes frente a las macrozonas utilizadas para la EOD, 2013.

Figura III-8 Síntesis estructura de viajes



Fuente: Elaboración propia

I.1.3.- Sistema de transporte público

Si bien está fuera de los alcances del PIIMEP la gestión del transporte público, la cual es administrada sectorialmente, sí está en su ámbito la habilitación de infraestructura de soporte y/o la generación de programas asociados a su mejor funcionamiento. En este contexto la infraestructura va en apoyo físico de los recorridos y demandas existentes por lo que es pertinente incluir ambos análisis en el presente estudio. Por otra parte, es necesario tener presente que la habilitación de infraestructura por sí sola no podrá fomentar y/o potenciar el transporte público.

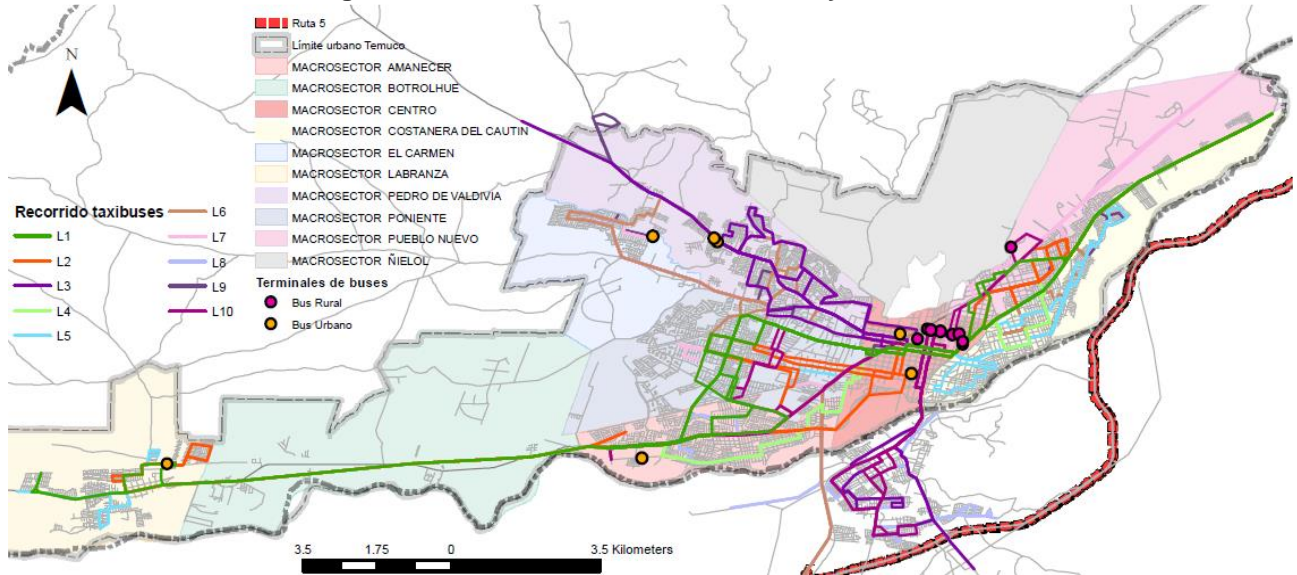
A.- Oferta de buses urbanos y taxi colectivo

La oferta de transporte público (la cual se administra por entes privados) se articula en torno a buses rurales (buses interurbanos), buses urbanos (micros), taxi colectivo (con una ruta asignada) y taxi privado. Si bien dentro de las competencias del PIIMEP no se encuentra el sistema de oferta de transporte público, es clave entender su funcionamiento y alcance como se mencionó anteriormente. Para estos fines se analizarán principalmente el funcionamiento actual de micros y taxis colectivos al ser los prioritarios dentro del sistema de transporte público utilizado en el área urbana de Temuco.

Los recorridos de buses urbanos se concentran en los sectores ubicados al centro, centro poniente y sur poniente orientados principalmente a la conexión de la ciudad con el centro. Su disposición responde a los desarrollos habitacionales existentes, dando respuesta a una demanda ya existente. Por esta razón los macrosectores Ñielol y Botrolhue muestran una baja cobertura y en donde el último no dispone de buses urbanos. Cabe resaltar que transversalmente la ciudadanía está de acuerdo en que es necesario el fomento del transporte público (alcanzando un 96% en el cuestionario exploratorio realizado para el presente estudio), en donde la principal problemática reconocida es precisamente la necesidad de aumentar los recorridos y coberturas del sistema actual.

Si bien el resto de los macrosectores presenta algún tipo de cobertura (aún que sea mínima), algunos presentan desarrollos habitacionales que no han sido incorporados dentro de los recorridos actuales, como es el caso del macrosector Poniente (al poniente), Labranza (sectores norte y sur con desarrollo urbano) y en menor medida Pueblo Nuevo y Costanera Cautín (en su sector norte). Las limitaciones de la cobertura existente contribuyen negativamente al fomento de este tipo de desplazamiento, como también considerando que a estos se sumarán los nuevos desarrollos habitacionales en cartera.

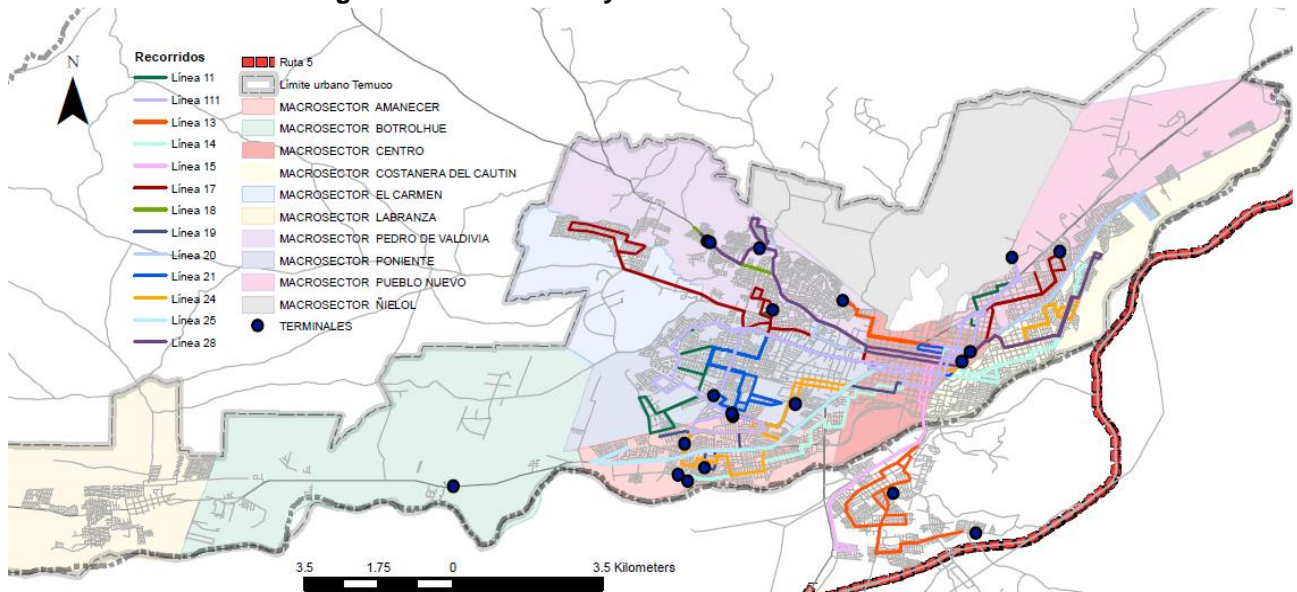
Figura III-9 Cobertura de buses urbanos y terminales



Fuente: Elaboración propia en base a información de base SEREMITT, 2014 y actualizada según Google Earth, 2022

El servicio de taxi colectivos refuerza la oferta en los macrosectores centro, centro norte (Costanera del Cautín y Pueblo Nuevo), Amanecer y Norponiente (El Carmen y Pedro de Valdivia) y no cuenta con recorridos fuera de estos sectores. Esta condición refuerza la idea de un funcionamiento de dos centros poblados diferenciados en torno al sector de Labranza con Botrolhue como zona intermedia, condición que va en desmedro de un sistema de transporte público integrado dentro del área urbana de Temuco.

Figura III-10 Cobertura y terminales de taxi colectivos



Fuente: Elaboración propia en base a información de base SEREMITT, 2014 y actualizada según Google Earth, 2022

En general existen una fuerte competencia entre taxibuses (micro) y taxis colectivos, alcanzando este último ciertas preferencias, lo cual puede deberse en gran medida al valor similar en duplicidad

de recorridos con mejor estándar, como también una mayor cercanía hacia los destinos de las personas (asociado a un incumplimiento de recorridos). A las consideraciones anteriores se suman los principales problemas levantados durante el proceso de participación, asociados al servicio de taxibuses como por ejemplo la baja cobertura en algunos sectores periféricos, baja frecuencia en horario de mayor demanda, horario de funcionamiento no permite cubrir las dinámicas dentro de Temuco (sobre todo las nocturnas al no funcionar después de las 22:00), baja confiabilidad en el servicio (información nula o deficiente), entre otras que favorecen la utilización de otros medios de transporte por sobre el transporte público masivo.

B.- Infraestructura en transporte público

Para el caso de la ciudad de Temuco, la infraestructura existente asociada al transporte público se divide entre paraderos, (considerando aspectos como accesibilidad, infraestructura de resguardo, frecuencia, diseño), vías exclusivas (dos actualmente en Temuco) y pistas sólo transporte público.

Con respecto a la provisión de paraderos la cobertura se extiende en sectores adyacentes a las vías de articulación principal y a la extensión en zonas de desarrollo asociadas al sector de Labranza, centro y áreas peri centrales. Pero, como muestra la siguiente figura, hay desarrollos habitacionales en la zona norte y poniente que no contarían con acceso, considerando que la accesibilidad a un paradero (en torno a la variable distancia) correspondería a 400 metros, como distancia posible de ser transitada cotidianamente⁴. Esta falta de cobertura no sólo refleja la escasez o inexistencia de paradas, sino que es el reflejo de un problema mayor que excluye a varios sectores que no tienen acceso a transporte público.

El fomento al transporte público en torno a la implementación de infraestructura de soporte preferente recae en 2 vías exclusivas y en 7 calles con asignación de pista exclusiva transporte público. En primer grupo recae en las calles Diego Portales y Manuel Rodríguez que funciona como par vial exclusiva del transporte público entre Barros Arana y Vicuña Mackenna entre las 7:00-20:00. Las calles con pistas sólo transporte público recaen en Pedro de Valdivia, Luis Durand, Vicuña Mackenna, Claro Solar, Alemania, Manuel Montt y San Martín.

La implementación de estas tipologías de vías es reciente, en torno a distinción de pavimentos y separación de vías, junto con nueva señalética, como iniciativas incorporadas en los proyectos “Interconexión Vial Centro Poniente de Temuco (2018)”, la actualización del “Plan de Transporte de Temuco (2017)” y del “Estudio para el análisis de medidas para el mejoramiento de movilidad en el centro de Temuco (2020)”.

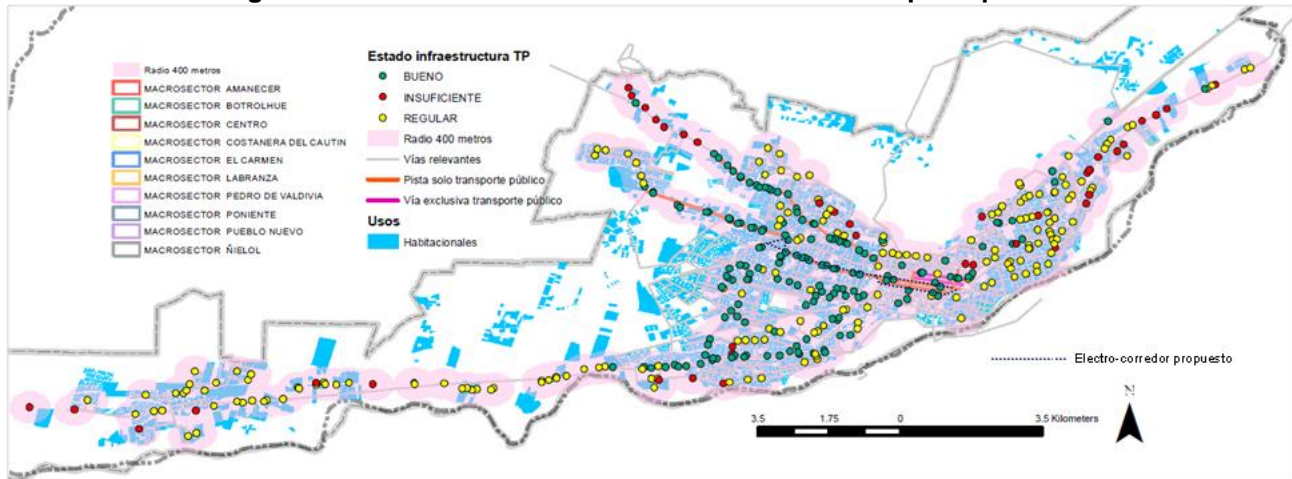
El funcionamiento de esta nueva disposición de infraestructura, según los antecedentes recolectados en los procesos de participación, no ha sido del todo cumplida por los ciudadanos, en donde se releva como problemática el uso de estas vías por vehículos particulares ya sea para circular como también para estacionarse (siendo una costumbre adquirida estacionar frente al destino de viaje). Como solución a esta situación se determinó la instalación de cámaras de vigilancia en las vías exclusivas, las cuales han logrado disminuir los usos no deseados, por lo que la iniciativa se pretende extender hacia la totalidad de vías con la habilitación de una pista sólo transporte público.

Por último como nueva medida de fomento hacia el desplazamiento del transporte público en el área urbana de Temuco, se piensa implementar un electro-corredor. Este está orientada al recorrido en torno a las vías Manuel Montt, Avda. Alemania hasta calle Los Andes, Gabriela Mistral, Claro Solar y Barros Arana. Con esta iniciativa se busca potenciar no sólo una ciudad que sea movilizad a través del transporte público sino que también de manera responsable con el medio ambiente. De acuerdo con la información pública que se cuenta en torno a la implementación de este recorrido, se trataría de una flota de 10 buses eléctricos los que comenzarían a funcionar durante el 2023 (flota

⁴ En base a la distancia máxima a la que está dispuesto a caminar un adulto mayor como ejemplo de usuario con mayores dificultades para realizar largas distancias peatonalmente.

que se prevé pueda aumentar a 33 buses en el corto plazo para ser introducidos en otros corridos de la ciudad). Como soporte a esta iniciativa, se considera la implementación de una intermodal donde sea posible cargar los buses, en el sector estación.

Figura III-11 Infraestructura existente en torno al transporte público



Fuente: Elaboración propia en base Google Earth, 2022

En cuanto a la infraestructura de soporte en el área urbana de Temuco se evidencia una gran heterogeneidad en sus paraderos, presentando diferentes calidades y niveles de confort, por ejemplo en el centro histórico y sectores cercanos a este tienen mejoras e intervenciones que no se visibilizan en áreas alejadas como el macrosector Botrolhue y Labranza, en donde se presenta un fuerte deterioro.

El estado y/o calidad de estos refugios no es el único elemento que influye en la experiencia de uso del transporte público y son relevantes en la decisión de uso de los taxibuses el tipo de áreas de acceso. En ese sentido, son claves la infraestructura que permita el tránsito peatonal y facilite o permita las detenciones. En este contexto la tuición de las vías resulta relevante en cuanto al diseño asociado a la detención del transporte público. Para las que se encuentran en tuición del MOP, el diseño tiene incorporado la detención a través de bahías como soporte de infraestructura para la parada de autobuses. En la práctica, este tipo de diseño no ha sido bien utilizado por lo conductores, los cuales no las utilizan o bien se disponen en la mitad de ambas vías para la toma de pasajeros, condición que repercute negativamente en el resto de los flujos existentes, disminuyendo la eficiencia en este tipo de infraestructura.

Si bien existen vías bajo la tuición del MOP dentro del área urbana de Temuco, es recomendable que éstas prioricen un diseño urbano que sea transversal dentro de la ciudad, de forma de entregar un lenguaje común al funcionamiento del transporte público, en lo posible según las competencias de cada organismo. En este sentido se consideran positivas las intervenciones en torno a una infraestructura de transporte público que sea segregada físicamente, con un diseño de paradero de alto estándar⁵, como se visualiza en el diseño de intervenciones reciente en la ciudad.

Adicionalmente las condiciones para los peatones muestran una diferencia sustancial frente a los sectores interiores y/o centrales, en desmedro de Botrolhue, Labranza y/o asociados a los límites del área urbana sur. En estos sectores la ubicación de paraderos se encuentra en vías sin veredas y/o en áreas de difícil acceso para personas con movilidad reducida, condiciones que repercuten

⁵ En vías segregadas con un buen funcionamiento, se soportan aproximadamente 60 buses/hora, lo que implicaría 1 bus por minutos, pudiendo detenerse 30 segundos en cada parada, logrando tiempos de viaje adecuados asociados a un solo carril.

negativamente en la preferencia por este medio de transporte como también en la democratización de este medio de transporte.

Este fuerte contraste entre áreas centrales y exteriores se ve de manera más categórica frente a las nuevas intervenciones realizadas en la comuna. Ejemplo de esto es la intervención de Avda. Pedro de Valdivia, la cual si bien no cuenta con un diseño de infraestructura de soporte del transporte público unificado con el resto de la ciudad, su calidad y accesibilidad entregan facilidades y/o posibilitan el uso cotidiano de estos de manera transversal, potenciando el uso de este medio de transporte. Caso similar ocurre en la Avenida Los Poetas, en donde con la introducción de otro diseño dentro del área urbana, las intervenciones permiten un acceso peatonal, con protecciones y zonas de descanso y/o espera que condiciones que permiten un mayor grado de confort asociado a una mejora frente al estándar de paraderos.

A raíz de la información obtenida a través del proceso participativo la disposición de la infraestructura de transporte muestra la segunda preferencia (después de la falta de recorridos) en torno a las problemáticas asociadas al transporte público. Dentro del cuestionario exploratorio realizado para el presente estudio, más del 45% de las personas que contestaron, relevan la necesidad de mejorar la seguridad y la comodidad de los paraderos como elementos importantes para el fomento del transporte público.

Tabla III-4 Fotografías de infraestructura de soporte de transporte público



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth, 2022

El diseño de vías exclusivas de transporte público recae en elementos distintivos de color en las intersecciones de Diego Portales y Manuel Rodríguez con las vías transversales. Existen elementos de señalética y control fotográfico para contribuir al buen funcionamiento de la exclusividad de la vía. Las vías con pistas solo bus, se disponen con una diferenciación de color a lo largo de la vía y separadores físicos dispuestos en el pavimento. Si bien la calidad y estado de la diferenciación de

color varía según vía, la mayoría presenta algún tipo de separador físico que permite su identificación por parte de los usuarios.

Tabla III-5 Fotografías de ejemplo de diseño de pistas exclusivas transporte público



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth, 2022

Si bien la mirada hacia la infraestructura de transporte público es pertinente ser abarcada a nivel de ciudad, existen algunas consideraciones que resultan relevantes de evidenciar frente a diferenciaciones en existentes y percibidas por macrosector. Las mejores condiciones de infraestructura y accesibilidad del transporte público se evidencian en torno al macrosector centro y sus sectores cercanos del macrosector poniente, amanecer, Pueblo Nuevo, Costanera del Cautín y Pedro de Valdivia. Esta condición se ve relevada también en las respuestas obtenidas del cuestionario exploratorio realizado para el presente estudio, en donde en estos sectores se obtienen las menores priorizaciones de problemáticas asociadas a la infraestructura de soporte del transporte público (bordean el 15%). Dentro de los macrosectores que se consideran con una infraestructura de transporte público aceptable se encuentran el Centro, Poniente y Amanecer con un 58%, 55% y un 57% de las respuestas positivas respectivamente.

Dentro de los sectores con una menor percepción de infraestructura y/o facilidades asociadas al transporte público se encuentra el Carmen y Botrolhue, en los cuales un 64% y 67% respectivamente de las respuestas fueron negativas. Estas percepciones se condicen con la disposición física y de recorridos evidenciadas en el análisis técnico realizado en donde sumado a lo anterior, El Carmen también alcanza un 32% (mayor representatividad obtenida por macrosector) en torno a la priorización de la problemática asociada a la mejora de paraderos.

Los macrosectores Costanera del Cautín y Pedro de Valdivia evidenciaron ciertas inconsistencias frente a la percepción de la ciudadanía, el uso del transporte público y la infraestructura de soporte existente. En el primer caso gran parte del macrosector se encuentra con cobertura de recorridos asociados al transporte público, pero se dispone de paraderos con condiciones mínimas de habitabilidad y accesibilidad. Sin embargo la percepción de las personas es positiva en donde tanto en los talleres realizados como en las respuestas obtenidas en el cuestionario exploratorio realizado para el presente estudio, se releva una priorización y valoración positiva para el funcionamiento del transporte público, alcanzando un 44% de las respuestas en torno a la utilización de este medio de desplazamiento 3 o más por semana, como también la percepción positiva en torno al funcionamiento de buses colectivos asociada a la calle Barros Arana.

Por último, Pedro de Valdivia si bien presenta una disposición de recorridos e infraestructura de soporte asociada al transporte público adecuada u óptima, su valorización frente a la suficiencia de

este servicio en el sector es la peor evaluada, alcanzando un 83% de respuestas negativas. No obstante lo anterior, su utilización para desplazarse alcanza una frecuencia positiva, en donde el 41% de las personas que respondieron el cuestionario, dice utilizarlo 3 o más veces por semana.

Estas diferenciaciones y/o discordancias frente a lo existente y percibido por la comunidad, finalmente entrega información relevante frente a condiciones externas y/o socioculturales que determinan la preferencia -o no- por el uso del transporte público. En este sentido no solamente el presente instrumento podría contribuir en torno a la habilitación de infraestructura física, si no que también podría considerarse programas y/o estudios que contribuyan a fomentar cambios de tendencias que repercutan positivamente en el fomento del transporte público.

C.- Síntesis del sistema de transporte público

El sistema de transporte público en el área urbana de Temuco se encuentra fuertemente orientado a desplazar a la ciudadanía a los sectores centro de la ciudad, dada la mayor demanda de viajes asociado a este debido a la mayor cantidad de servicios, comercio, equipamientos y fuentes laborales existentes. Esta condición recae en una convergencia de recorridos en el macrosector Centro, tanto de microbuses como taxis colectivos. El sistema en general mantiene una buena cobertura en este sector, condición que va en detrimento a medidas que se aumenta la distancia y comienza a disminuir las demandas.

Las mejores condiciones en este sector también están asociadas a infraestructura de soporte vial, contando con vías exclusivas, como también con vías con pista sólo buses, las cuales ramifican los flujos hacia los sectores residenciales, principalmente asociados a los macrosectores Poniente, El Carmen y Pedro de Valdivia. En los sectores alejados de las vías principales que estructuran la ciudad, se evidencian zonas residenciales sin cobertura de transporte público, condición que repercute negativamente en lograr fomentar este medio de desplazamiento dentro de la ciudad.

Si bien la mirada hacia la infraestructura de transporte público es pertinente de ser abarcada a nivel de ciudad, existen algunas consideraciones que resultan relevantes de evidenciar frente a diferenciaciones existentes, en torno cruces entre la oferta e infraestructura de soporte, en relación con la percepción de la ciudadanía por macrosector.

Las mejores condiciones de infraestructura y accesibilidad del transporte público se evidencian en torno al macrosector centro y sus sectores cercanos del macrosector poniente, amanecer, Pueblo Nuevo, Costanera del Cautín y Pedro de Valdivia. Esta condición se ve relevada también en las respuestas obtenidas del cuestionario exploratorio realizado para el presente estudio, en donde en estos sectores se obtienen las menores priorizaciones de problemáticas asociadas a la infraestructura de soporte del transporte público (bordean el 15%). Dentro de los macrosectores que se consideran con una infraestructura de transporte público aceptable se encuentran el Centro, Poniente y Amanecer con un 58%, 55% y un 57% de las respuestas positivas respectivamente.

Dentro de los sectores con una menor percepción de infraestructura y/o facilidades asociadas al transporte público se encuentra el Carmen y Botrolhue, en los cuales un 64% y 67% respectivamente de las respuestas fueron negativas. Estas percepciones se condicen con la disposición física y de recorridos evidenciadas en el análisis técnico realizado en donde sumado a lo anterior, El Carmen también alcanza un 32% (mayor representatividad obtenida por macrosector) en torno a la priorización de la problemática asociada a la mejora de paraderos.

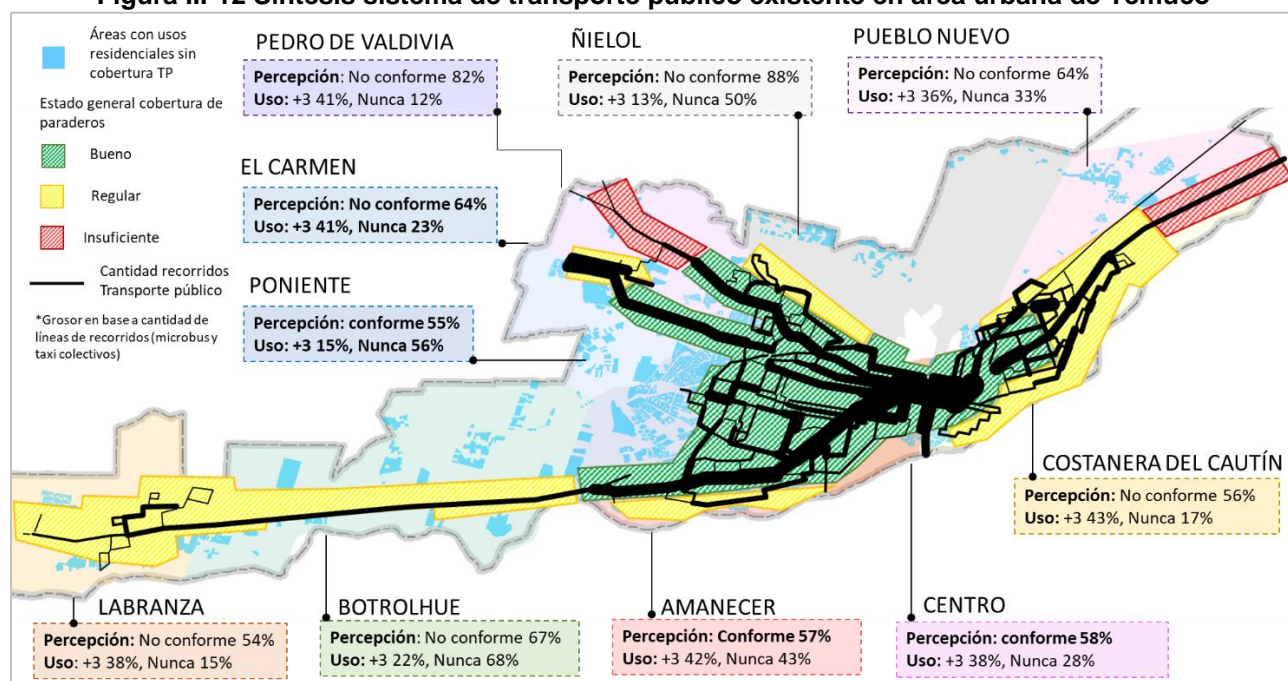
Los macrosectores Costanera del Cautín y Pedro de Valdivia evidenciaron ciertas inconsistencias frente a la percepción de la ciudadanía, el uso del transporte público y la infraestructura de soporte existente. En el primer caso gran parte del macrosector se encuentra con cobertura de recorridos asociados al transporte público, pero se dispone de paraderos con condiciones mínimas de habitabilidad y accesibilidad. Sin embargo la percepción de las personas es positiva en donde tanto en los talleres realizados como en las respuestas obtenidas en el cuestionario exploratorio realizado para el presente estudio, se releva una priorización y valoración positiva para el funcionamiento del

transporte público, alcanzando un 44% de las respuestas en torno a la utilización de este medio de desplazamiento 3 o más por semana, como también la percepción positiva en torno al funcionamiento de buses colectivos asociada a la calle Barros Arana.

Por último, Pedro de Valdivia si bien presenta una disposición de recorridos e infraestructura de soporte asociada al transporte público adecuada u óptima, su valorización frente a la suficiencia de este servicio en el sector es la peor evaluada, alcanzando un 83% de respuestas negativas. No obstante lo anterior, su utilización para desplazarse alcanza una frecuencia positiva, en donde el 41% de las personas que respondieron el cuestionario, dice utilizarlo 3 o más veces por semana.

Estas diferenciaciones y/o discordancias frente a lo existente y percibido por la comunidad, finalmente entrega información relevante frente a condiciones externas y/o socioculturales que determinan la preferencia -o no- por el uso del transporte público. En este sentido no solamente el presente instrumento podría contribuir en torno a la habilitación de infraestructura física, sino que también podría considerarse programas y/o estudios que contribuyan a fomentar cambios de tendencias que repercutan positivamente en el fomento como también en la percepción del transporte público.

Figura III-12 Síntesis sistema de transporte público existente en área urbana de Temuco



Fuente: Elaboración propia

I.2 Dinámicas de movilidad

El siguiente apartado se centró en la caracterización de la infraestructura de soporte de los desplazamientos, o espacio público de movilidad⁶ (EPM) y se abordó priorizando un análisis cualitativo orientado a comprender el estado general y concentrando los esfuerzos en la detección de aspectos claves asociados a la complementariedad y sinergias que fomentan positiva o negativamente la preferencia por algún medio de movilización.

El apartado se divide en 4 áreas:

1) Caracterización de Espacio Público de Movilidad (EPM),

⁶ Espacio entre líneas oficiales que permite el desplazamiento de personas, bicicletas, transporte público y de carga y vehículos motorizados en general.

- 2) Disposición del EPM para medios motorizados
- 3) Disposición del EPM para ciclovías
- 4) Disposición del EPM para peatones

I.2.1.- Caracterización Espacio Público de Movilidad (EPM)

El entender las dinámicas de movilidad a nivel general, no solamente recae en conocer el estado y habilitación de diferentes tipos de infraestructura para cada modo de desplazamiento; sino que también es relevante su configuración y relación con los usos existentes dentro del área urbana. La disposición de los diferentes elementos y/o tipologías van definiendo los grados de accesibilidad, posibles conflictos, y/o facilidades frente a la apropiación del espacio y dinámicas de movilidad de las personas. En este sentido la relación de las edificaciones y/o configuración de barrios y usos es clave para entender las facilidades existentes, las cuales finalmente condicionan las preferencias por algún modo de desplazamiento.

Para la ciudad de Temuco se pueden distinguir tres tipologías generales de EPM:

- **De movilidad externa:** generalmente asociadas al área rural o sectores poco urbanizados, tienen perfiles con baja incorporación de medios activos de desplazamientos y velocidades medias o altas en medios motorizados. Los usos habitacionales, de comercio, equipamiento y/o servicios mantienen una baja relación con el EPM o se localizan de manera aislada y distantes entre sí. Están presentes en las macrozonas de Labranza (a excepción de la zona consolidada), Botrolhue, Ñielol y en menor medida en las vías periféricas del resto del área urbana de Temuco.
- **De movilidad interna principal:** son vías de mayor envergadura, estructuran sectores de usos urbanos y tienen diferentes soportes para diversos modos de desplazamientos. A modo general, priorizan los medios motorizados y dentro del área urbana de Temuco se destaca el uso de bandejones (de diferente envergadura y/o consolidación) y espacio verde. Hay también intervenciones puntuales para fomentar modos activos, pero no siempre con la debida señalización. Estas tipologías tipo al recaer en vías que articulan las grandes circulaciones, se visualizan transversalmente en casi todos los macrosectores a excepción de Botrolhue y Ñielol.
- **De movilidad barrial:** vías menores que van conformando los diferentes barrios y/o sectores de la comuna, son numerosas y presentan las mayores variaciones en cuanto a número de vías, disponibilidad de veredas y/o ciclovías, como también estado de conservación. Al igual que en los casos anteriores, si bien de forma más acotada, la vegetación continúa siendo un componente visible transversalmente, a excepción de las vías en el macrosector centro, las cuales presentan una disminución del espacio destinado a área verde en función de mayor superficie destinada a las diversas dinámicas que allí se generan.

A continuación se ilustran ejemplos de EPM según cada tipología:

Tabla III-6 Ejemplos de principales perfiles en EPM externa

	<p>EPME-A: Perfil tipo asociado a la vía estructurante longitudinal en sus tramos con sus agrícolas y/o no consolidados. Mantiene una priorización por los medios motorizados con dos pistas por sentido separado por un bandejón que varía en extensión. En algunas vías el bandejón es reemplazado por separadores de vías. Generalmente (dependiendo del ancho total entre líneas oficiales) se cuenta con una bahía de detención para el transporte público, la cual es va alternando en cada sentido. La infraestructura de transporte público se presenta con un fuerte deterioro y no se cuenta con infraestructura para los desplazamientos peatonales de manera continua a excepción de algunos tramos puntuales.</p>
	<p>EPME -B: Mayor representatividad dentro de los sectores de Labranza y Botrolhue y en mejor medida en los sectores agrícolas y/o no consolidados de Pedro de Valdivia, Carmen y Pueblo Nuevo. No presenta infraestructura asociada a los desplazamientos activos, en donde en algunos casos se mantiene un área sin intervención la cual es utilizada para estos fines.</p>
	<p>EPME -C: Ubicado en sectores específicos del macrosector de Ñielol, si bien no son representativos adquieren relevancia dado la alta presencia de vegetación y disposición de separación para desplazamiento activos (senda multipropósito), la cual si bien no está pavimentada marca un presidente en los perfiles tipo rurales.</p>
	<p>EPME -D: Perfil en torno al sendero del cerro Ñielol, el cual tiene relevancia por la alta presencia de vegetación y como vía de desplazamiento asociado a un hito ecosistémico en la comuna. No posee infraestructura de soporte para desplazamientos activos como tampoco usos diferenciados en los predios adyacentes.</p>

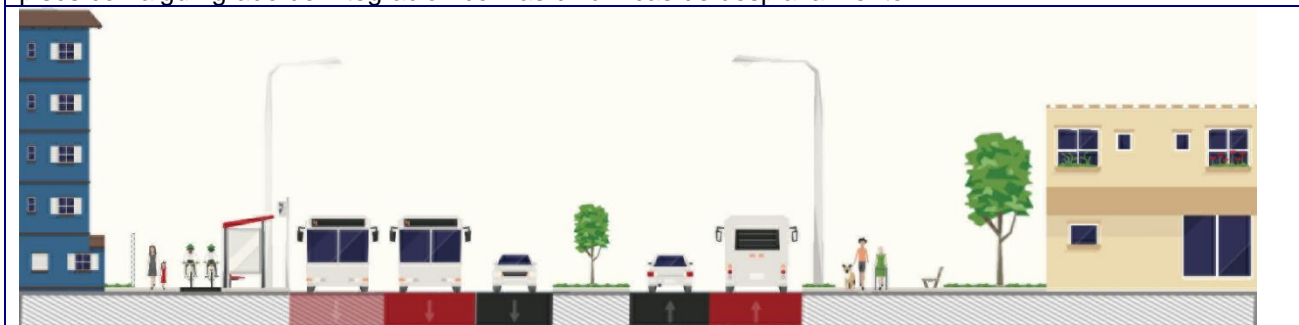
Fuente: Elaboración propia, 2022

Tabla III-7 Ejemplos de principales perfiles EPM interna principal

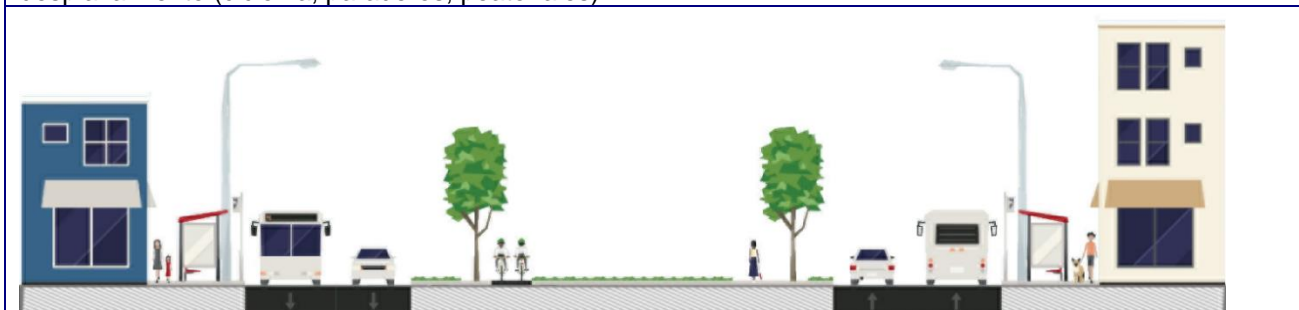
	<p>EPMI-A: Vía de gran extensión, segmentada por bandejones de diferente envergadura y ancho. Presenta infraestructura de soporte para el transporte público, el cual por lo general, en donde la configuración lo permite, cuenta con bahía de detención asociada a paraderos, lo cuales se van conformando de forma diferida para cada sentido. Por lo general los bandejones se encuentran asociados a áreas verdes, a pesar de ésta no estar en buen estado o consolidada en todos los tramos. Los desplazamientos activos si bien cuentan con una infraestructura mínima no son priorizados frente a los medios motorizados evidenciando dificultados en algunos tramos (como por ejemplo la superposición de paraderos que rompen con la continuidad de los desplazamientos peatonales).</p>
--	---



EPMI-B: Vía de gran extensión, segmentada por bandejes de diferente envergadura y ancho similar al caso tipo anterior. Presenta la particularidad de contar con ciclovía bidireccional en su bandejón central. Al contar con una configuración de bandejes de menor envergadura al caso anterior, por lo general los desplazamientos quedan supeditados a los sectores adyacentes a las líneas oficiales, sin contar con una prioridad preponderante frente al espacio disponible. La prioridad frente al uso del automóvil también se da en ciertos tramos en donde la ciclovía se ve interrumpida en función de infraestructura de soporte (paso sobre nivel) o bien la vereda no está del todo constituida en algunos sectores. La relación con los predios colindantes varía según el tipo de uso, en donde por lo general se articula en torno a edificaciones de dos pisos con algún grado de integración con las dinámicas de desplazamiento.



EPMI-C: Vía de menor extensión en comparación con los casos anteriores, adquiriendo la particularidad de contar con vías exclusivas para el transporte público. Si bien esta configuración es escasa en la comuna presenta la particularidad de presentar una priorización de los medios activos y transporte público que podría ser replicada y/o integrada a otras intervenciones. Cuenta por lo general con bahías de detención en torno a los paraderos que al igual que los casos anteriores de alterna según sentido de la vía y disponibilidad de espacio. Existen áreas verdes integradas de apertura en los espacios de movilidad con mobiliario urbano y vegetación. Los predios adyacentes presentan una mayor densificación que otros sectores de la comuna al presentar edificaciones aisladas de 5 o más pisos en algunos tramos. Dentro de las variaciones del perfil, también se visualizan situaciones en donde las ciclovías se encuentran en calzada, divididas entre ambas calzadas, manteniendo la tipología de pistas exclusivas. EPMI-C1: Esta misma tipología se evidencia en calles sin pistas exclusivas, pero manteniendo la dotación de infraestructura de múltiples modos de desplazamiento (ciclovía, paraderos, peatonales).



EPMI-D: Vía de menor extensión en comparación con las primeras dos tipologías, presentando la particularidad de contar con un ancho bandejón central conformando un parque lineal que presenta diferenciados usos en cada caso. De manera general, este bandejón cuanto con infraestructura para desplazamientos en ciclos y peatonales como también un componente vegetativo importante. Existen tramos en donde el bandejón se ve disminuido por la inclusión de bahías de estacionamientos y/o presenta usos diferentes a área verde, pero dicha configuración responde a sectores puntuales. Por lo general esta tipología

de vía da cabida a infraestructura de soporte para el transporte público presenta disponibilidad de vereda para el peatón reducida o mínima en los espacios adyacentes a los predios.

Fuente: Elaboración propia, 2022

Tabla III-8 Ejemplos de principales perfiles EPM barrial:

	<p>EPMB-A: Corresponde a la tipología de mayor representatividad y son EPM encargados de soportar desplazamientos internos asociados a zonas habitacionales monofuncionales. Sus variaciones recaen en pasajes de una sola vía, inexistencia de veredas en algunos casos y/o discontinuidad en los desplazamientos peatonales principalmente.</p>
	<p>EPMB -B: asociado a barrios residenciales pero con mayor mixtura que el caso anterior, entregando una superficie mayor a los desplazamientos peatonales. Se define un mayor nivel de vegetación con presencia de árboles y arbustos. Sus variaciones recaen en pistas unidireccionales (cuando funcionan como par vial) o bien podrían contener una tercera pista y/o ciclo vía en algunos casos puntuales.</p>
	<p>EPMB -C: Esta configuración se presenta mayoritariamente en el macrosector centro y poniente (área cercana al centro) y corresponde a perfiles con un mayor grado de densificación en sus predios adyacentes. Como tipología urbana este caso no se presenta de manera continua, por lo que también se define con edificaciones de menor altura a lo largo de la vía. Presenta la particularidad de disminuir el espacio destinado a vegetación en veredas, dando espacio a mobiliario urbano (bancas, techumbres, entre otros) como también a dinámicas propias de una zona comercial y/o de servicios, como por ejemplo paraderos, ferias y/o vendedores de diferente índole.</p>
	<p>EPMB -D: Corresponde a la tipología con mayor extensión en comparación con las expuestas anteriormente. Cuenta con dos pistas por sentido y un bandejón central que puede variar en ancho sin lograr constituir un parque longitudinal. Los desplazamientos peatonales por lo general cuentan con una superficie mínima presentando diferentes niveles de conservación pero con algún mínimo de infraestructura y/o espacio disponible en todos los casos.</p>

Fuente: Elaboración propia, 2022

I.2.2.- Disposición del EPM para medios motorizados

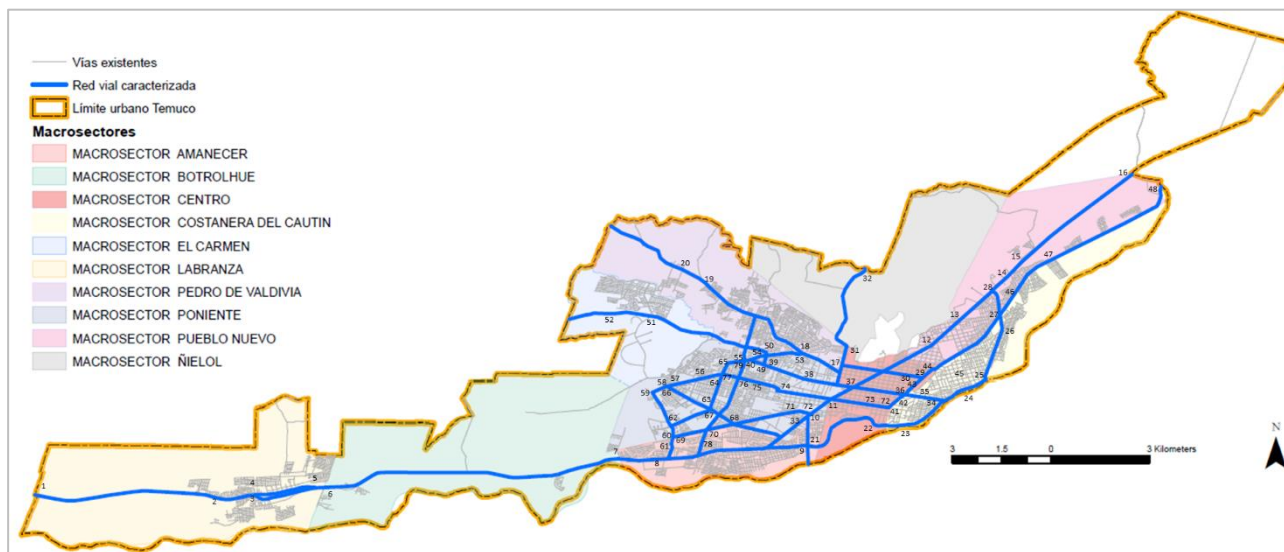
Los medios motorizados son soportados por la infraestructura vial asociadas a las calzadas e influye en su capacidad de soporte el estado y también como se articula esta infraestructura con otras formas de desplazamiento. De manera de visibilizar los principales conflictos, deficiencias y/o oportunidades de la red vial actual se desarrolla una caracterización de vías relevantes.

Esta red vial relevante se definió en base a una serie de variables que definen EPM significativos para el desplazamiento de medios motorizados, las cuales se individualizan a continuación:

- Red vial estructurante: Se incorporan las vías PRC de mayor jerarquía
- Vías con flujos viales mayores, articuladoras de la red de infraestructura vial y acceso principales al área urbana de Temuco.

- Representación macrosectores: Se incorpora al menos una vía de carácter articulador en cada macrosector.
- Red integrada y equipamientos: Se incorporan aquellas vías que completan un circuito continuo en las vías definidas anteriormente considerando las que conectan y/o articulan los equipamientos de mayor envergadura.

Figura III-13 Ubicación Vías Caracterizadas



Fuente: Elaboración propia

La caracterización releva condiciones actuales de las vías en torno a su capacidad vial y estado de calzada promedio, como también evalúa las facilidades existentes para desplazamientos peatonales, acceso al transporte público y ciclos, de forma de poder contar con información cualitativa que permita comprender de mejor manera la oferta disponible en torno a la infraestructura de medios motorizados y su compatibilidad con otros modos de desplazamiento; como también resulta necesario contar con una base de caracterización mínima para poder abordar las etapas posteriores del estudio de mejor manera.

A continuación se presentan las consideraciones frente a la evaluación realizada por ítem:

Tabla III-9 Fotografías de ejemplos de estado de vías asociadas a cada categoría de evaluación
Estado de Calzada

MALO- Presenta deterioro importante que dificulta los desplazamientos vehiculares.		
		
REGULAR- Presenta signos de desgaste puntuales pero no de manera generalizada		
		

BUENO-No presenta daño aparente y permite los desplazamientos vehiculares de manera óptima.



Facilidades peatonales

1-INSUFICIENTE - Existe vereda pero se encuentra en mal estado y/o no presenta continuidad, o sin el ancho mínimo para el desplazamiento.



2-MÍNIMO - Presenta condiciones mínimas para los desplazamientos, con interrupciones puntuales que no fomentan los desplazamientos y con dificultades para las personas con movilidad reducida.



3-ÓPTIMO - Presenta condiciones óptimas para los peatones incorporando elementos de accesibilidad universal, niveles de confort y una disposición que prioriza y/o fomenta los desplazamientos peatonales.




Infraestructura de transporte público

1-con deterioro y bajas condiciones de habitabilidad, dificultades de accesibilidad peatonal.



2-con habitabilidad pero su disposición es poco favorable para fomentar su uso.



<p>3. altos estándares de habitabilidad y entrega facilidades que fomentan su utilización.</p>		
		
<p>Facilidades transporte ciclos</p>		
<p>1. Ciclovía o senda multipropósito presenta dificultades asociadas a su diseño que no permiten una circulación continua, genera zonas bloqueados y/o de riesgo en torno a su utilización.</p>		
		
<p>2- Ciclovía o senda multipropósito que permite circulaciones pero presenta ciertos grados de mejora y/o puntos que podría complementarse de mejor manera con otros medios de desplazamiento.</p>		
		
<p>3- Ciclovía o senda multipropósito que presenta altos estándares, con definición de cruces, continuidad de trayecto con una disposición que permite la complementariedad de uso de manera óptima.</p>		
		

Fuente: Elaboración propia, 2022

A continuación la matriz de evaluación de EPM para medios motorizados relevantes para el sistema de movilidad de la ciudad:

Tabla III-10 Caracterización principales atributos asociados a vías relevantes

N°	Vía	Tramo	Caracterización vía			Compatibilidad con otros modos				
			n° pistas	Estado Calzada	Situación Av.	Peatona	TP	Ciclos	Observación	
1	Vía S-40	Límite urbano poniente-Camino Los Portones	1x1	Regular	-	● 0	● 1	● 0	3 pistas algunos tramos	
2	Vía S-40	Camino Los portones- Camino 1 Sur	2x2	Bueno	Bandejon (50-80cm)	● 2	● 2	● 0		
3	Vía S-40	Camino 1 sur- Retorno	2 (p-o)	Bueno	-	● 1	● 2	● 0	Hasta la plaza 2 veredas, después sólo norte, calle 5 oriente solo sur (sólo una)	
4	Vía S-40	Camino 1 norte - Retorno	2 (o-p)	Regular	Vereda con AV	● 2	● 3	● 0	Hasta 3 poniente ambas veredas buena dotación, solo norte de spués (vereda sur no construida en tramos), tramo sin veredas desde el puente hasta retorno	
5	Vía S-30	Retomo- Macrosector Botrolhue	2x2	Bueno	Bandejon (50-80cm)	● 1	● 2	● 0	Sólo vereda sur en tramos	
6	Vía S-30	Macrosector Botrolhue-Avda. Recabarren	2x2	Regular	Bandejon (50cm)	● 0	● 2	● 0	En tramos 2x3, veredas en un sentido en tramos acotados, 2 pasos peatonales sobre nivel	
7	Avda. Recabarren	Vía S-30- San Marcos	4x4 (4 seg)	Bueno	Varios Bandejones	● 1	● 2	● 0	Vereda sur en mal estado, no hay vereda norte en tramos, 2 bandejones y 1 caleteras	
8	Avda. Recabarren	San Marcos- Caupolicán	4x4 (4 seg)	Bueno	Varios Bandejones	● 2	● 2	● 2	La ciclovía llega hasta Capri	
9	Caupolicán	Avda. Recabarren-Límite urbano sur	2x2	Bueno	-	● 1	● 0	● 0	Tramo puente a Padre Las Casas	
10	Caupolicán	Avda Recabarren- Francisco Salazar	2x2	Bueno	Parque longitudinal	● 2	● 2	● 0	En tramos 2x3	
11	Caupolicán	Francisco Salazar-San Martín	3x3	Regular	Bandejon (50cm)	● 2	● 2	● 0	En tramos 2x3	
12	Caupolicán	San Martín-Rudecindo Ortega	2x2	Bueno	Bandejon (50cm)	● 2	● 1	● 0	En tramos 2x3	
13	Rudecindo Ortega	Rudecindo Ortega-Vicente Perez Rosales	2x2	Bueno	Bandejon (50cm)	● 2	● 1	● 0	En tramos 2x3	
14	Rudecindo Ortega	Vicente Perez Rosales - Unión norte	2x2	Bueno	Bandejon (50cm)	● 2	● 1	● 2	Senda multipropósito ambos costados	
15	Rudecindo Ortega	Unión norte - Universidad Católica	2x2	Bueno	Parque longitudinal	● 2	● 1	● 2	Senda multipropósito ambos costados	
16	Rudecindo Ortega	Universidad Católica- Límite urbano	2x2	Bueno	Bandejon (50cm)	● 1	● 1	● 1	Senda multipropósito lado norte con cambio según tramo (250m. Parque longitudinal frente al club de rodeo)	
17	Pedro de Valdivia	Prieto Norte-Gabriela Mistral	2x2	Bueno	Bandejon (1-1.5m)	● 3	● 3	● 3	Pistas exclusivas TP hasta Gabriela Mistral, mobiliario urbano, cruces demarcados, Ciclovía cortada en un tramo en 2 oportunidades, priorización paradero con accesibilidad universal entre gabriela Mistral - Javiera Correa	
18	Pedro de Valdivia	Gabriela Norte - S-20	-	-	-	-	-	-	En trabajos, pavimentos, semaforos etc	
19	S-20	Pedro de Valdivia-Las Industrias	1x1	Regular	-	● 1	● 1	● 0	Solo vereda oriente con tramos cortados	
20	S-20	Las Industrias- Límite urbano norte	1x1	Regular	-	● 0	● 1	● 0	Sin vereda	
21	Avda. de Los Poetas	Caupolicán-General Carrera	2x2	Regular	Bandejon (1-1.5m)	● 2	● 0	● 2	Verede sur en buen estado, vereda norte inexistente a tramos, doble ciclovía una en vereda otra con postes en la mitad	
22	Avda. de Los Poetas	General Carrera-Arturo Pratt	2x2	Regular	Bandejon (1-1.5m)	● 2	● 1	● 2	Verede sur en buen estado con alto estandar, vereda norte inexistente a tramos, doble ciclovía una en vereda otra con postes en la mitad	
23	Avda. de Los Poetas	Arturo Pratt-Chomio	2x2 (4 seg)	Bueno	Bandejon (50cm)	● 0	● 0	● 0	Tramo preferente vehicular, sin vereda o ciclovía	
24	Avda. de Los Poetas	Chomio-Quidel	1x1	Regular	Bandejon (50cm)	● 0	● 0	● 0		
25	Avda. de Los Poetas	Quidel- Avda. Costanera	1x1	Regular	Bandejon (50cm)	● 0	● 0	● 2		
26	Avda. Constanera	Avenida Los Poetas - Río Orinoco	2x2	Bueno	Parque longitudinal	● 3	● 0	● 3		

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

N°	Vía	Tramo	Caracterización vía			Compatibilidad con otros modos				Observación	
			n° pistas	Estado Calzada	Situación Av.	Peatonal	TP	Ciclos			
27	Avda Costanera	Río Orinoco - Barros Arana	2x2	Bueno	Bandejon (50-80cm)	●	1	●	●	1	Solo vereda sur
28	Avda Huerfanos	Barros Arana - Rudecin Ortega	2x2	Bueno	Parque longitudinal	●	2	●	●	3	
29	Balmaceda	Barros Arana - Matta	2x2	Regular	-	●	1	●	●	0	Predios/estacionamientos como bandejon central
30	Balmaceda	Matta-Prieto Norte	2x2	Regular	Parque longitudinal	●	2	●	●	2	Adoquines en mitad frente al cementerio, uso de PL desvío de circulaciones
31	Prieto Norte	Toda su extensión	2x2	Regular	Parque longitudinal	●	3	●	●	3	
32	S-352	Prieto Norte-LU norte	1x1	Bueno		●	0	●	●	2	
33	Francisco Salazar	Toda su extensión	2x2	Regular	Bandejon AV (50cm)	●	3	●	●	3	
34	Manuel Montt	Avda Los Poetas-Antifil	1x1	Regular	Vereda con AV	●	1	●	●	0	
35	Manuel Montt	Antifil-Barros Arana	1x1	Regular	Vereda con AV	●	2	●	●	0	
36	Manuel Montt	Barros Arana- Caupolican	2 (n-s)	Regular	-	●	2	●	●	0	Pistas exclusiva
37	Avda. Alemania	Caupolican- Francia	2x2	Regular	Bandejon (50cm)	●	2	●	●	0	Pistas exclusiva, fuerte vegetación en veredas (Árboles)
38	Avda. Alemania	Francia-Andén	2x2	Bueno	Bandejon (50-80cm)	●	2	●	●	0	Pista exclusiva, media vegetación en vereda (Árboles)
39	Avda. Alemania	Andén-Gibraltar	2x2	Bueno	Bandejon (50-80cm)	●	2	●	●	0	
40	Avda. Alemania	Gibraltar-Javiera Camera	1x1	Bueno	-	●	1	●	●	0	Solo vereda sur
41	Barros Arana	San Martín-General Cruz	1x1	Bueno	Vereda con AV	●	1	●	●	2	Solo vereda sur con interrupciones
42	Barros Arana	General Cruz-Segunda Comisaria	1x1	Bueno	Vereda con AV	●	2	●	●	0	3 pista estacionamiento
43	Barros Arana	Segunda Comisaria- Diego Portales	1x1	Bueno	-	●	1	●	●	0	Desde Manuel Montt mejoran las condiciones peatonales
44	Barros Arana	Diego Portales- Francisco Bilbao	2x2	Regular	Bandejon (1-1.5m)	●	2	●	●	0	Existen tramos con una superficie extendida para desplazamientos peatonales
45	Barros Arana	Francisco Bilbao-David Perry	1x1	Bueno	Vereda con AV	●	2	●	●	0	
46	Barros Arana	David Perry-Valle de Estrellas	1x1	Regular	Vereda con AV	●	1	●	●	0	En tramos 3x2 con pista de viraje, costado sur sin vereda (faja tren), intersección con Avda. Costanera con bandejo entre 50-80cm. Tramos sin vereda al llegar a calle Valle Las Estrellas
47	Barros Arana	Valle de Estrellas - Juan Enrique Rodó	2x2	Regular	Bandejon (80-1.2cm)	●	1	●	●	0	Sin vereda costado sur, paraderos en bandejon central sin acceso peatonal, tramo pasaje Los Quenes- Los trineos sin bandejon y con 1 pista por sentido.
48	Barros Arana	Juan Enrique Rodó- Límite urbano oriente	1x1	Bueno	-	●	0	●	●	0	resuelto peatonalmente, tramo cambia a 2 pistas por sentido con bandejon central.
49	Los Andes	Avda. San Martín-Luis Durand	2x2	Bueno	Bandejon (80-1.2cm)	●	3	●	●	0	Desde Gabriela Mistral hasta Luis Durand cuenta con ciclovía.
50	Luis Durand	Los Andes - Lomas Del Carmen	2x2	Bueno	Bandejon (50-80cm)	●	3	●	●	3	Pista Exclusiva TP, ciclovía unidireccional en ambos costados
51	S-284	Lomas del Carmen- Condominio Tenanova	1x1	Bueno	Vereda con AV	●	1	●	●	2	Continúa ciclovía en vereda orientada bidireccional, zona en construcción de viviendas primeros 300 metros, ciclovía pasa a vereda poniente a los 450 metros.
52	S-284	Condominio Tenanova - Límite urbano norte	1x1	Bueno		●	0	●	●	0	
53	Gabriela Mistral	Pedro de Valdivia-Los Andes	2x2	Bueno	Corredor hidrológico	●	3	●	●	3	Ciclovía alternada pero continua en torno al canal, una vereda en bandejon central sin pavimento de forma alternada (cuenta con 3 de manera continua)

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

N°	Vía	Tramo	Caracterización vía			Compatibilidad con otros modos			Observación	
			n° pistas	Estado Calzada	Situación Av.	Peatonal	TP	Ciclos		
54	Gabriela Mistral	Los Andes-avda. Alemania	1x1	Bueno	Corredor hidrológico	●	2	●	2	Solo vía al norte del bandejón central, colinda con predio educacional y habitacionales al sur.
55	Gabriela Mistral	Avda. Alemania - Domingo Rojas	2x2	Bueno	Corredor hidrológico	●	3	●	3	Una vereda en bandejón central sin pavimento de forma alternada (cuenta con 3 de manera continua)
56	Gabriela Mistral	Ines de Suaréz-Avda Los Conquistadores	2x2	Bueno	Corredor hidrológico	●	1	●	0	3 pista al norte no pavimentada podría estar en obra.
57	Gabriela Mistral	Avda. Los Conquistadores - Essex	2x2	Bueno	Corredor hidrológico	●	2	●	0	Bandejón no intervenido, continuidad hasta Martín Lutero en construcción
58	Martín Lutero	Las Encinas - Gabriela Mistral	1x1	Bueno	Corredor hidrológico	●	3	●	0	Calle sur de bandejón con áreas verdes incorporadas
59	Martín Lutero	Gabriela Mistral - Simón Bolívar	2x2	Bueno	Parque longitudinal	●	3	●	3	
60	Martín Lutero	Simón Bolívar - Las Tortolas	1x1	Bueno	AV vereda oriente	●	2	●	3	
61	Martín Lutero	Las Tortolas- Recabarren	2x2	Bueno	Parque longitudinal	●	3	●	3	
62	Los Pablos	Martín Lutero-Los estudiantes	2x2	Regular	Parque longitudinal	●	3	●	3	
63	Los Pablos	Los estudiantes-Ines de Suaréz	2x2	Regular	Bandejon (1-1.5m)	●	3	●	3	Ciclovia en bandejón
64	Ines de Suaréz	Los Pablos-Paula Jaraquemada	2x2	Bueno	Bandejon (1-1.5m)	●	3	●	3	Ciclovia en vereda oriente al final del tramo se desplaza a bandejón central.
65	Ines de Suaréz	Paula Jaraquemada- Gabriela Mistral	2x2	Bueno	Parque longitudinal	●	3	●	3	Ciclovia en bandejón
66	Las Encinas	Gabriela Mistral-Javiera Carrera	2x2	Bueno	Bandejon (1-1.5m)	●	3	●	0	
67	Las Encinas	Javiera Carrera-Universidad de la Frontera	2x2	Bueno	Bandejon (1-1.5m)	●	3	●	0	
68	Las Encinas	Universidad de la Frontera-Francisco Salazar	1x1	Bueno	Vereda con AV	●	1	●	0	
69	Avda. Simón Bolívar	Martín Lutero-Javiera Carrera	1x1	Bueno	Bandejon (1-1.5m)	●	2	●	3	Genera bandejón central con par vial Los Ganaderos
70	Avda. Simón Bolívar	Javiera Carrera- Imperial	1x1	Bueno	Parque longitudinal	●	2	●	3	Parque longitudinal (no como bandejón central) al costado sur con ciclovia
71	Imperial	Uruguay-Las Águilas	1x1	Bueno	Parque longitudinal	●	1	●	3	Parque longitudinal (no como bandejón central) al costado norte con ciclovia
72	Las Águilas	Imperial-Cuapolicán	1x1	Bueno	Vereda con AV	●	2	●	0	Imperial se interrumpe por predio privado, conexión por calle Las Águilas a Caupolicán
73	San Martín	Barros Arana-Arturo Prat	3 (s-n)	Bueno	Vereda con AV	●	2	●	0	Av interrumpida en algunos tramos
74	San Martín	Arturo Prat-Hotchtetter	3 (s-n)	Bueno	Vereda con AV	●	2	●	3	Av interrumpida en algunos tramos
75	San Martín	Hotchtetter-Sangers	3 (s-n)	Bueno	Vereda con AV	●	2	●	0	
76	San Martín	Sangers-Javiera Carrera	2x2	Regular	Vereda con AV	●	2	●	0	
77	San Martín	Javiera Carrera- Ines de Suarez	2x2	Regular	Bandejon (50-80cm)	●	2	●	0	
78	Javiera Carrera	Avenida Recabarren - Gabriela Mistral	2x2	Bueno	Bandejon (50-80cm)	●	3	●	3	
79	Javiera Carrera	Gabriela Mistral-Pedro de Valdivia	2x2	Bueno	Bandejon (50-80cm)	●	2	●	0	
Valorización Peatonal			0=Inexistente, 1= Existe mal ejecutada/mal estado, 2=Existente, 3=Buena dotación							
Valorización Transporte público (TP)			0=Inexistente, 1= Existe con dificultados de acceso, 2=Existente, 3=Buena dotación							
Valorización Ciclos			0=Inexistente, 1= Existe mal ejecutada, 2=Existente, 3=Buena dotación							

Fuente: Elaboración propia en base a metodología Pladeco Colina, 2019.

La caracterización realizada indica que, a modo general, las calzadas de las vías relevantes presentan un buen estado de conservación y/o consolidación, condición que contrasta con la percepción de la ciudadanía, en donde un 66% de las respuestas del cuestionario de exploración realizado menciona que el mal estado de veredas y calles es una problemática importante. Esta condición podría deberse a una sobre representación del mal estado de veredas, como también a una mirada hacia vías secundarias que podrían suponer un mayor deterioro y/o menor mantención (por ejemplo en torno al macrosector El Carmen, le levanta durante el proceso participativo una gran presencia de baches en torno a las vías interiores por donde circula el transporte público, la cual dada su menor envergadura y carácter barrial no fue incluida en la caracterización realizada). Otro aspecto relevante es la disposición de áreas verdes en el EPM, que aun no siendo homogéneo, dispone de un espacio destinado a vegetación. Cabe destacar la gran presencia de parques longitudinales en las vías analizadas, como posibilidad de integrar una red verde a los espacios de movilidad tradicionales que fomente un buen manejo de los componentes ecosistémicos propios de la comuna.

Las intervenciones recientes dentro de la red analizada recaen en un mejoramiento integral del perfil entre líneas oficiales, en donde se incorporan diferentes modos de desplazamientos, fomentando el uso del transporte público, como también entregando una accesibilidad adecuada a peatones y ciclistas. En estas intervenciones también se incorporan áreas verdes colindante de manera integrada a las dinámicas de movilidad, condición que aumenta la calidad y habitabilidad de los desplazamientos; consideraciones que debiesen ser incorporadas en futuras etapas de definición de proyectos.

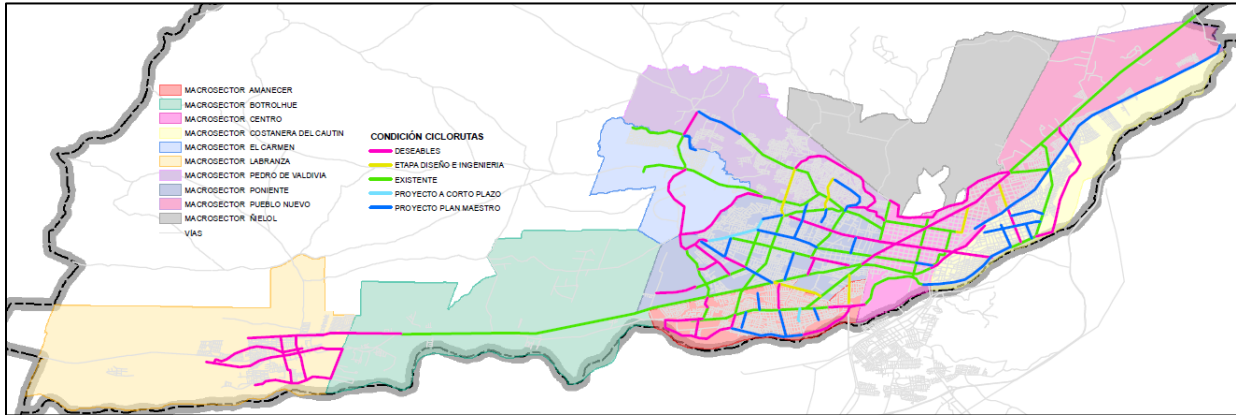
Si bien la calzada mayoritariamente es el espacio público de movilidad de soporte para medios motorizados, en el caso de Temuco a los usuarios tradicionales (auto, microbús, taxi, camiones, entre otros), se le suma la tracción animal asociado a la ruta del coyayuyo como una utilización tradicional de la zona. Anualmente se desplazan alrededor de 20 carretas movilizadas por tracción animal (bueyes), cuyo trayecto desde la extracción del producto hasta su comercialización en el centro de Temuco, transitan por las vías Caupolicán, Arturo Pratt, Balmaceda, entre otras. Esta situación esporádica si bien no representa un flujo diario considerable, involucra una necesaria compatibilidad entre modos de desplazamiento asociado a velocidades y espacio físico de detención.

Dentro de las problemáticas que percibe la comunidad frente a la disposición de EPM para los medios motorizados, los más relevados recaen en la mejora de cruces en cuanto a su demarcación y señalética, junto con la generación de mecanismos para disminuir las velocidades las cuales alcanzan un 20% de las respuestas obtenidas en el cuestionario de exploración. En lo que respecta a la compatibilidad de modos de usos de estos espacios, (asociados a convivencia vial, ordenamiento de carga y descarga, junto con el ordenamiento de tránsito) temáticas que alcanzan el 12%. De estas últimas problemáticas cabe destacar que lo macrosectores Costanera del Cautín y Centro muestran una representatividad mayor, alcanzando el 19% y 17% respectivamente.

I.2.3.- Disposición del EPM para ciclovías

En el Plan de Construcción de Ciclorutas para Temuco y Padre Las Casas (PCCTP, 2015) se realiza un catastro de la red de ciclorutas y se genera una cartera de proyectos a corto plazo, lo cual recae en 20 proyectos dentro de las propuestas para Temuco. Desde la elaboración del instrumento hasta la fecha se han logrado concretar un total de aproximadamente 15km, en donde 6 km restantes se encuentra en etapa de diseño e ingeniería. Esta inversión en desarrollar un aumento y conectividad en la red de ciclovías se condice con la opinión de la ciudadana levantada en el cuestionario de exploración realizado para el presente estudio en donde el 96% de las respuestas encuentran importante el fomento de los desplazamientos en bicicletas.

Figura III-14 Condición actual y proyectada de ciclorutas para el área urbana de Temuco



Etapa	Longitud PCCTP (km)	Longitud Actualización 2022 (km)	% de representatividad del total de red de ciclorutas (actualizado 2022)
Cicloruta existente	61	72,59	44,52
Proyecto diseño e ingeniería	-	6,01	3,69
Proyecto corto plazo PCCTP	25	1,85	1,13
Propuesta PCCTP	41,2	27,23	16,70
Deseables PCCTP	70,8	55,38	33,96
Total	198⁷	163,1	100,00

Fuente: Elaboración propia en base a **Construcción red de ciclorutas Temuco y Padre las casas, 2015 & otros.**

Tras la actualización de la información entregada en el PCCTP la infraestructura asociada al modo bicicleta está compuesta por un total de aproximadamente 73km, lo cual recae en aproximadamente el 45% de la red total deseada en la comuna. Del total de 20 proyectos de corto plazo ubicados en la comuna de Temuco, solamente 2 se encuentran pendientes, en donde alrededor de 62% ya se está ejecutado. El panorama general muestra claramente un avance hacia la materialización de la red propuesta para el área urbana de Temuco, en donde en los últimos años se ha ido completando tramos faltantes en función de incrementar la continuidad y conectividad de la infraestructura asociado a los ciclos.

Cabe destacar dentro de los proyectos ejecutados la cicloruta Temuco-Labranza la cual recorre longitudinalmente el área urbana de la comuna con infraestructura destinada exclusivamente a la bicicleta. Con una extensión de aproximadamente 9 kilómetros y construida sobre el antiguo ferrocarril de Temuco hacia Carahue, permite circulaciones en bicicleta desde la calle General Mackenna en el macrosector centro hasta Labranza. Presenta en su diseño soluciones y un estándar atractivo para fomentar este tipo de desplazamiento, generando cruces con compatibilidades entre peatones, ciclistas y medios motorizados.

La condición actual de la red de ciclorutas prevista para Temuco evidencia un sistema integrado y continuo principalmente asociado a los macrosectores centro y poniente, conectados en menor medida con el macro sector Pedro de Valdivia, Amanecer y El Carmen. Los sectores de Pueblo Nuevo y Costanera El Cautín si bien presenta una red interna que permite desplazamiento principalmente en el sentido oriente-poniente, no se encuentra con una continuidad hacia los

⁷ La diferencia en el total de ciclorutas corresponde a 35km que se destinan a la comuna de Padre Las Casas.

sectores del resto del sistema de ciclorutas existente. La macrozona Botrolhue forma parte de la ciclovía Labranza-Temuco, mientras que Labranza tiene un diseño de cicloruta deseable más no cuenta con proyectos y/o ciclorutas existentes. Los proyectos existentes les entregan continuidad a los sectores del oriente con el centro de Temuco, logrando generar una red conectada a excepción de la macrozona norte, la cual no cuenta con ciclorutas proyectadas ni deseadas dentro de la red actualmente.

Si bien existe un fuerte avance frente a la materialización del Plan Maestro de ciclorutas existen sectores que son reconocidos por la ciudadanía en donde se percibe la falta de ciclorutas. Como un ejemplo de esta situación es el sector nororiente del macrosector Pedro de Valdivia, ruta que se encuentra dentro de los proyectos a futuro en cuanto a la ampliación de la red existente. No obstante existen otros casos en donde éstos no están incorporados, lo cual entrega posibilidad de ver la factibilidad de sumar sectores a la propuesta de red vigente (por ejemplo la vía Paula Jaraquemada).

Diseño: Se dividen en ciclovías y sendas multipropósito, presentando diversas tipologías. La mayoría cuenta con una dimensión suficiente para realizar desplazamientos bidireccionales. A grandes rasgos el diseño se divide entre dos tipos recurrentes en la comuna, uno con separación vial, ubicándose en un costado de la acera y con un color y señalética diferenciado. El segundo corresponde a ciclovía o sendas multipropósito incorporadas en la acera o bien asociadas a bandejones centrales, las cuales se encuentran al mismo nivel y su diferenciación se da a través del tipo pavimentación principalmente. Si bien se evidencia dentro de los límites urbanos otras tipologías variadas asociadas a tramos puntuales, la tendencia evidenciada es a una integración de la red de ciclorutas existentes, bajo estándares de diseño comunes que sean reconocibles dentro del EPM.

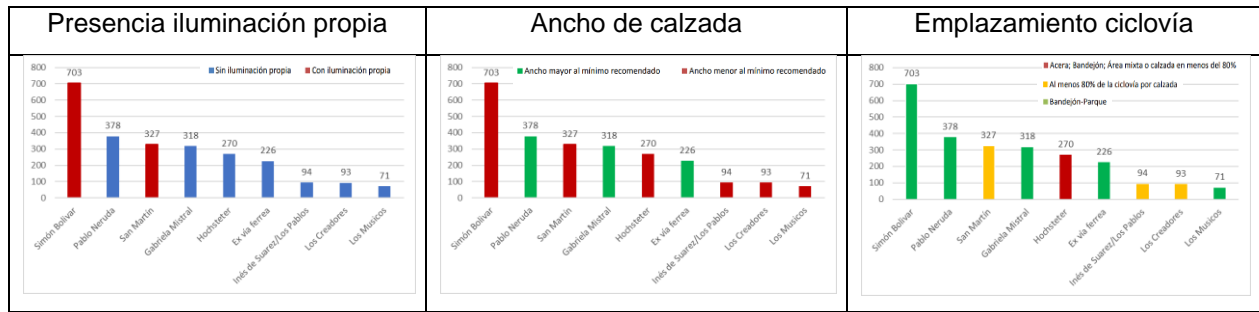
Tabla III-11 Fotografías de ejemplos de diseño de ciclovías presentes en Temuco



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth, 2021 & 2022.

Según un estudio realizado por el MINVU, 2018, las diferentes opciones de diseño inciden de manera heterogénea en la frecuencia y uso de la ciclovía. Para el caso de la ciudad de Temuco la condición de emplazamiento, el contar con iluminación propia o bien el ancho de la vía repercuten de manera diferente en el fomento de cada eje existente, en donde la iluminación y estar dentro de un bandejón/parque son condiciones de las que ciclorutas que cuentan con más pasadas promedios.

Tabla 12 Promedio de pasadas por eje según diferentes condiciones de diseño

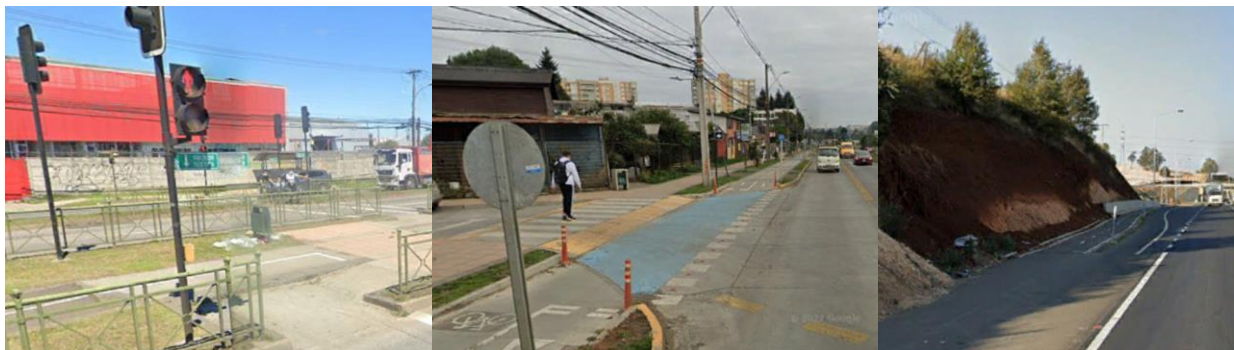


Fuente: MINVU,2018

Disposición: En general la disposición en el territorio fomenta el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento en tramos acotados. Se logran articular tramos continuos en torno a usos cotidianos y/o relevantes para diferentes dinámicas de la ciudad, condición que podría mejorarse al incorporarse tramos faltantes dentro de la red existente. Como parte de las prioridades de la ciudadanía el disponer de ciclovías que unan puntos importantes de la ciudad alcanzó un 75% de las respuestas, por lo que sería positivo aumentar esta característica. Los casos evidenciados de interrupción de vías y/o problemas de continuidad son acotados, principalmente asociados a la priorización de infraestructura asociada al uso del automóvil. La incompatibilidad de usos también se evidencia de forma aislada, en donde existe una buena dotación de demarcación de cruces, como también asociados a cambios de ruta (por ejemplo disposición de ciclovía en vereda para luego continuar en bandejón central), los cuales cuentan con una señalética que permite disminuir los conflictos entre los diferentes usuarios del espacio público. Si bien se considera positivamente esta condición en gran parte de las ciclovías existentes, la ciudadanía releva la problemática en torno al mal uso de estas (vehículos y peatones) en un 32% de las respuestas obtenidas en el cuestionario de exploración realizado. Dentro de la disposición de infraestructura de soporte también el aumento de la presencia de estacionamientos de bicicletas fue relevado por la ciudadanía como una problemática relevante alcanzando el 30%.

Tabla III-13 Fotografías de ejemplos de disposición de ciclorutas en Temuco





Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth, 2021 & 2022.

La infraestructura de soporte de ciclos existente en el área urbana de Temuco muestra una potencialidad para fomentar los desplazamientos de este tipo que aún no se ha desarrollado plenamente. Por lo general el estándar y compatibilidad entregada por su configuración en el EPM, se presenta de manera adecuada y con soluciones que permiten lograr una continuidad en los recorridos disminuyendo las fricciones con peatones y/o medios motorizados, pero de todas maneras los usos cotidianos de esta infraestructura presentan ciertos roces entre diferentes modos de desplazamiento.

El uso de parques longitudinales y/o bandejonos para la materialización de ciclorutas también es un elemento distintivo dentro de la configuración del EPM, lo cual contribuye a la compatibilidad entre diferentes modos de desplazamiento, al ser elementos poco disruptivos a las dinámicas de movilidad pero que permiten una diferenciación y categorización suficiente para promover la continuidad de recorridos. La disposición de ciclorutas en parques longitudinales no siempre incorpora rutas peatonales, condición que contribuye al mal uso de esta infraestructura en estos casos.

Por último a pesar del incremento de la disposición de ciclovías en los últimos años la percepción de la ciudadanía sigue consideran que no es suficiente, en donde esta opción alcanzó más del 80% en sectores como Costanera del Cautín, Pedro de Valdivia y Labranza, representado en todos los macrosectores más del 40%, en las respuestas del cuestionario de exploración realizado. Esta realidad podría estar relacionada no sólo con la falta de inclusión de algunos sectores y/o puntos relevantes en la ciudad, sino que también a tramos inconexos que no permiten la integración de la infraestructura actual. Esta condición también fue relevada por la comunidad en todas las opiniones individualizadas por macrosector, alcanzando más del 20% de las respuestas obtenidas, destacando el Centro, Pedro de Valdivia, Poniente y Botrolhue, los cuales obtuvieron aproximadamente un 40% de las respuestas en torno a esta problemática.

I.2.4.- Disposición del EPM para peatones

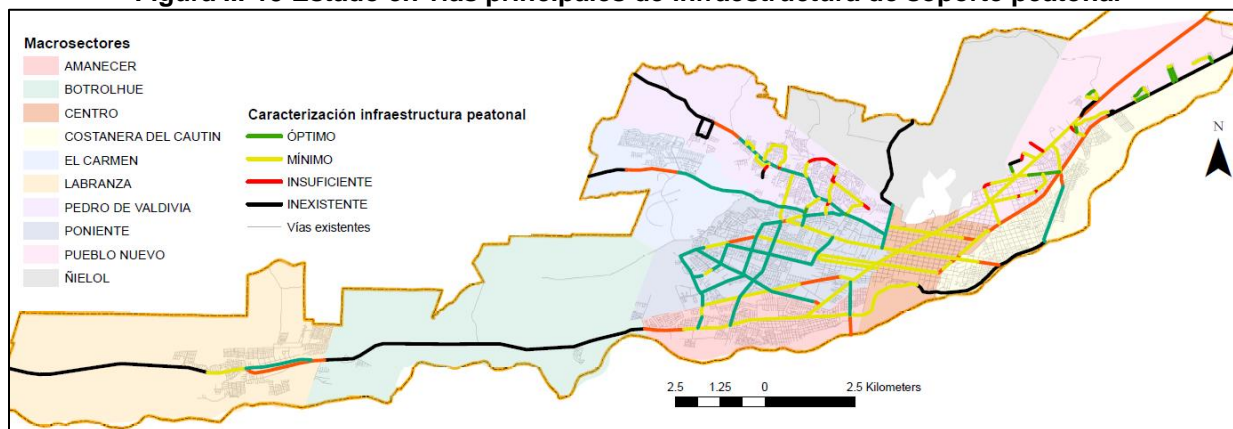
Dentro del área urbana de Temuco no se disponen de vías exclusivas para los desplazamientos peatonales⁸ (a excepción de la Feria Aníbal Pinto), pero si se configuran ciertos elementos significativos que fomentan o contribuyen negativamente a su preferencia como modo de desplazamiento. Si bien uno de los elementos importantes para fomentar la caminata recae en una configuración urbana que potencie los desplazamientos cortos asociados a usos mixtos, se profundizó en ciertos aspectos o condiciones de menor escala, de forma que el análisis contribuya a la elaboración del PIIMEP, sin abordar grandes decisiones de desarrollo urbano que escapen de sus competencias y alcances. Delimitando el marco de análisis, los elementos que se abordaron recaen en condiciones dentro de la infraestructura existente que repercuten

⁸ Se encuentra el proceso el proyecto de peatonalización del Paseo Bulnes, tramo entre las calles Claro Solar y Diego Portales.

negativamente en la caminata, asociados a dinámicas de incompatibilidad entre modos de desplazamiento, disposición de elementos urbanos, dinámicas de uso del EPM entre otras variables que se consideraron significativas de relevar para el presente estudio, que dada su especificidad o escala, no fueron abordadas en capítulos anteriores.

El fomento a la camina se releva como un elemento positivo para el 98% de las personas que respondieron la encuesta de exploración realizada para el presente estudio, por lo que resulta importante relevar los aspectos existentes que podrían intervenir en su elección como modo de desplazamiento. A escala comunal los desplazamientos peatonales cuentan mayoritariamente con una infraestructura mínima y/o aceptable para los desplazamientos peatonales a nivel general, en donde la inexistencia de algún tipo de soporte está orientado a las vías perimetrales de los desarrollos consolidados, junto con pasajes de menor envergadura.

Figura III-15 Estado en vías principales de infraestructura de soporte peatonal



Fuente: Elaboración propia

Las intervenciones recientes en espacio público asociado a la caminata muestran un grado de habitabilidad que fomenta este modo de desplazamiento, definiendo mobiliario, rutas continuas, cruces seguros y soluciones que consideran las dinámicas en torno a la accesibilidad universal. A nivel urbano existen ciertos ejes que van moldeando el grado de caminabilidad, que se articulan como segregadores en torno a este tipo de desplazamiento, como por ejemplo la vía del tren o vías de gran envergadura (como por ejemplo Avda. Recabarren, Avda. los Poetas, Caupolicán o la Ruta S-40 en el sector de Labranza), los cuales van segmentando las áreas transitables y moldeando ritmos asociados a las facilidades existentes – o no- frente a los desplazamientos peatonales.

La percepción general de la ciudadanía, según los resultados del cuestionario de exploración realizado, recaen en la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad (iluminación, vigilancia, control de delitos) problemática que alcanzó el 69% de las respuestas obtenidas. Esta condición si bien no recae en aspectos físico del soporte para los desplazamientos peatonales, condiciona negativamente la preferencia por la camina. En torno a las condiciones físicas que se visualizan como un problema relevante se encuentran mejorar la condición de las veredas (más anchas, mejor pavimentadas y sin interrupciones) como también la necesidad de aumentar las facilidades asociadas a las personas con movilidad reducidas, aspectos que fueron relevantes para el 53% y el 45% de las personas que respondieron el cuestionario respectivamente.

Estas mejoras en las condiciones físicas, asociadas al mejoramiento de veredas, también resultaron ser una problemática relevante para la ciudadanía por macrosector alcanzando en la mayoría de los casos más del 43% de las respuestas obtenidas. En este contexto cabe resaltar los resultados obtenidos en torno al macrosector Pueblo Nuevo en donde esta problemática recae

en el 64%. De manera contraria en los sectores de Carmen y Poniente esta alcanzó menores porcentajes alcanzando el 32% y 34% respectivamente.

Dada la escala y heterogeneidad frente a las dinámicas peatonales presentes en la ciudad de Temuco se trabajó en base a una caracterización más detallada por macrosector. En cada uno se identificaron las facilidades peatonales de los principales ejes transitados, junto con la identificación de situaciones y dinámicas que moldean las problemáticas u oportunidades a escala local. A continuación se presenta ejemplos de las situaciones y dinámicas espacializadas por macrosector:

Tabla III-14 Fotografías de ejemplo de dinámicas y situaciones relevantes en torno a la infraestructura de desplazamientos peatonales





Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth, 2021 & 2022.

A continuación se presenta la caracterización de la infraestructura peatonal por macrosector⁹:

Costanera Cautín:

La infraestructura peatonal se articula en torno a recorridos internos, en donde las continuidades de la disponibilidad de soporte para la caminata se ven limitadas en sus extremos norte y sur. Al norte, la vía ferroviaria si bien presenta cruces peatonales en sectores específicos, estos se encuentran en mal estado y con pocas condiciones de accesibilidad en cuanto a seguridad de cruces y accesibilidad universal. Al sur poniente, los desplazamientos peatonales pierden continuidad en cuanto al estado y definición de infraestructura de soporte, lo cual se potencia con la fuerte priorización de los desplazamientos motorizados en torno a la Avda. Los Poetas.

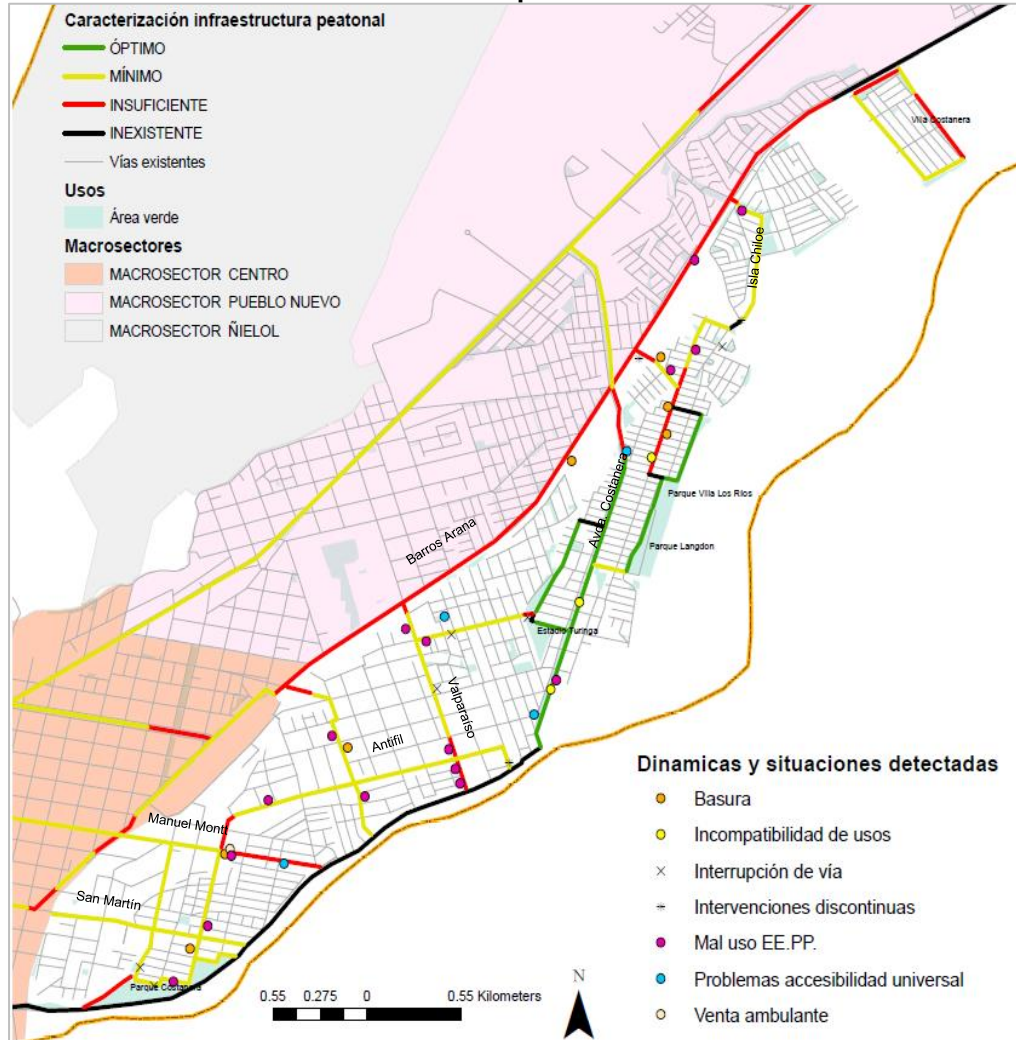
⁹ Los macrosectores de Botrollhue y Ñielol no fueron caracterizados espacialmente ya que la infraestructura peatonal existente es mínima.

Al centro del macrosector la infraestructura peatonal presenta mayores facilidades para fomentar la caminata asociado no sólo a mejoras en la continuidad y calidad de la vía, sino que también en torno a la integración de áreas verdes en los recorridos peatonales. Como intervención positiva se reconoce el parque Langdon y Villa Los Lobos, lo cuales disponen de recorridos peatonales que mejoran la condición de límite del macrosector; sin embargo, estos recorridos no se encuentran integrados a la trama interna, perdiendo la posibilidad de conexión e integración frente a la accesibilidad de los parques a escala peatonal. Esta condición también se visualiza en torno a las canchas Los Boldos y San Antonio Unido, las cuales tampoco se integran a nivel peatonal en la escala barrial, definiendo barreras físicas de acceso con una infraestructura peatonal mínima. Estas condiciones repercuten negativamente en el fomento de la caminata no sólo como medio de desplazamiento para acceder a los equipamientos existentes, sino que también como soporte de circulaciones complementarias que podrían contribuir a la ocupación y sentido de apropiación de estos espacios.

En el sector oriente las condiciones de infraestructura peatonal se van definiendo según los desarrollos habitacionales puntuales, insertos entre predio agrícolas y/o no consolidados hasta el momento. Esta condición recae en aceras mínimas con un límite mayoritariamente en desuso, lo cual sumado a la nula conexión peatonal con otros sectores cercanos y al fuerte carácter residencial (mono funcional), entrega condiciones poco favorables para la elección de la caminata como medio de desplazamiento.

Los usos y/o condiciones poco favorables para el fomento de la caminata recaen principalmente en el mal uso de las aceras como estacionamiento, focos puntuales de acopio de basura, junto con sectores puntuales en donde se produce interrupción en la vía existente, condiciones que impiden la continuidad de los desplazamientos peatonales.

Figura III-16 Caracterización infraestructura peatonal macrosector Costanera Caútin



Fuente: Elaboración propia

Pueblo Nuevo:

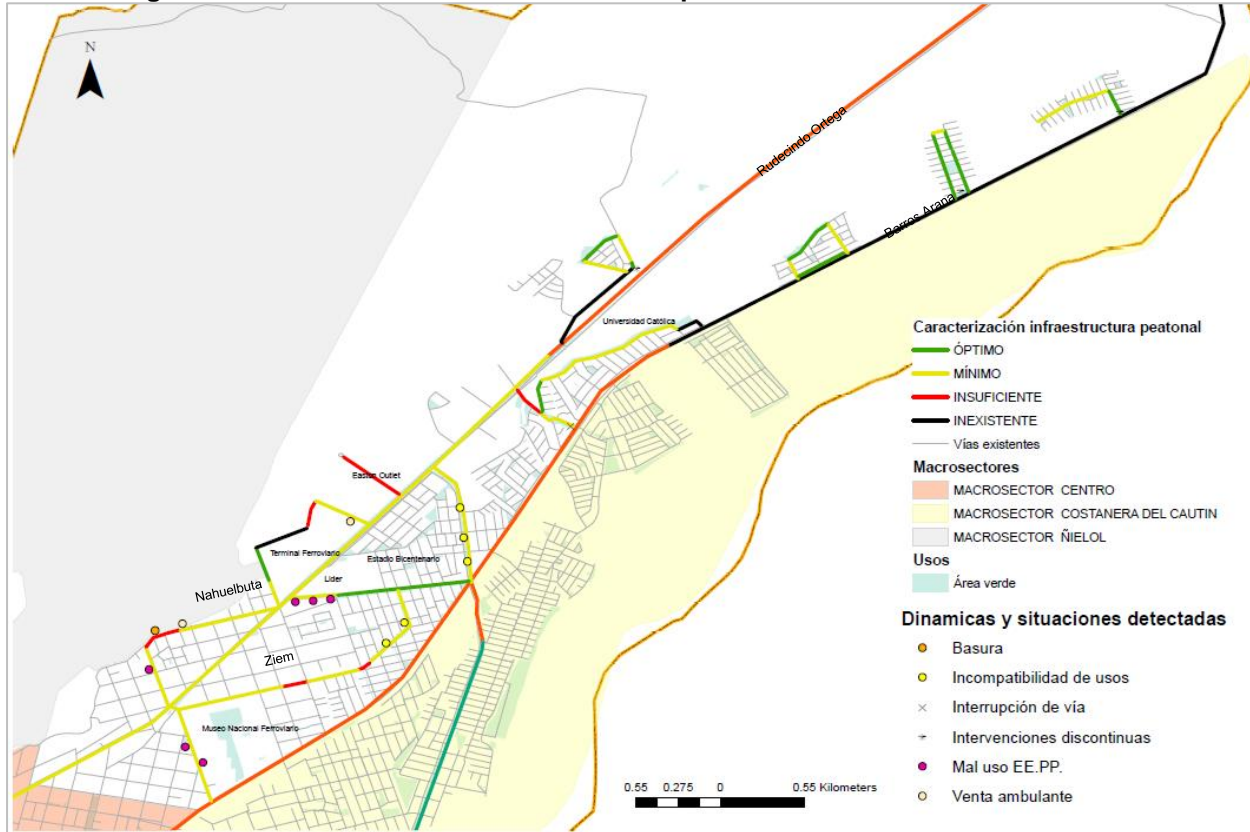
La configuración urbana del macrosector Pueblo Nuevo genera condiciones con mayores dificultades para la priorización de la caminata como medio de desplazamiento. Los predios se definen en usos de mayor envergadura, en algunos casos con equipamientos de gran escala, lo cual dificulta la generación de atractivos para este modo de desplazamiento al aumentar las distancias recorridas. La infraestructura peatonal existente responde principalmente a un estándar mínimo/aceptable, articulada en torno a la vía de mayor envergadura Rudecindo Ortega. Las conexiones peatonales hacia macrosectores adyacentes son acotadas y con pocas facilidades para el peatón al sur asociadas a la vía Barros Arana; mientras que al norte no se visualizan continuidades dado el bajo desarrollo y la poca integración de dinámicas peatonales con el cerro Ñielol.

El área con mayor configuración de recorridos y dinámicas peatonales recae en el sector sur entre las vías Rudecindo Ortega y Barros Arana. En este sector se encuentran facilidades peatonales como por ejemplo el mejoramiento de la vía Nahuelbuta, la cual presenta adecuadas condiciones de accesibilidad y habitabilidad en torno a la priorización del espacio destinado al peatón, manejo

de áreas verdes, rebaje de vereda en cruces entre otros aspectos que van contribuyendo a mejorar la experiencia de la caminata.

Al sector norte las dinámicas peatonales presentan una condición diferente asociadas al desarrollo de unidades residenciales acotadas y cerradas. Éstas al disponerse de forma aislada, presentan una única vía de acceso, la cual prioriza fuertemente los desplazamientos motorizados y no cuenta con infraestructura asociada al peatón. Si bien el estándar o las condiciones de la infraestructura peatonal es óptima/aceptable dentro de la configuración interna, al disponerse en torno a condominios acotados y monofuncionales disminuye las posibilidades de predilección por la caminata como medio de desplazamiento.

Figura III-17 Caracterización infraestructura peatonal macrosector Pueblo Nuevo



Fuente: Elaboración propia

Pedro De Valdivia:

La disposición de infraestructura peatonal se ve fuertemente diferenciada entre los sectores norte y sur debido a la consolidación y desarrollo existente. Al sur la intervención de mejoramiento a la vía Pedro de Valdivia contribuye positivamente al fomento de la caminata articulando los desplazamientos dentro del macrosector. Esta presenta óptimas condiciones para los desplazamientos peatonales (en cuanto a disposición de superficie, mobiliario, seguridad de cruces, entre otros) como también la priorización por el transporte público contribuye a fomentar las caminatas desde los barrios adyacentes.

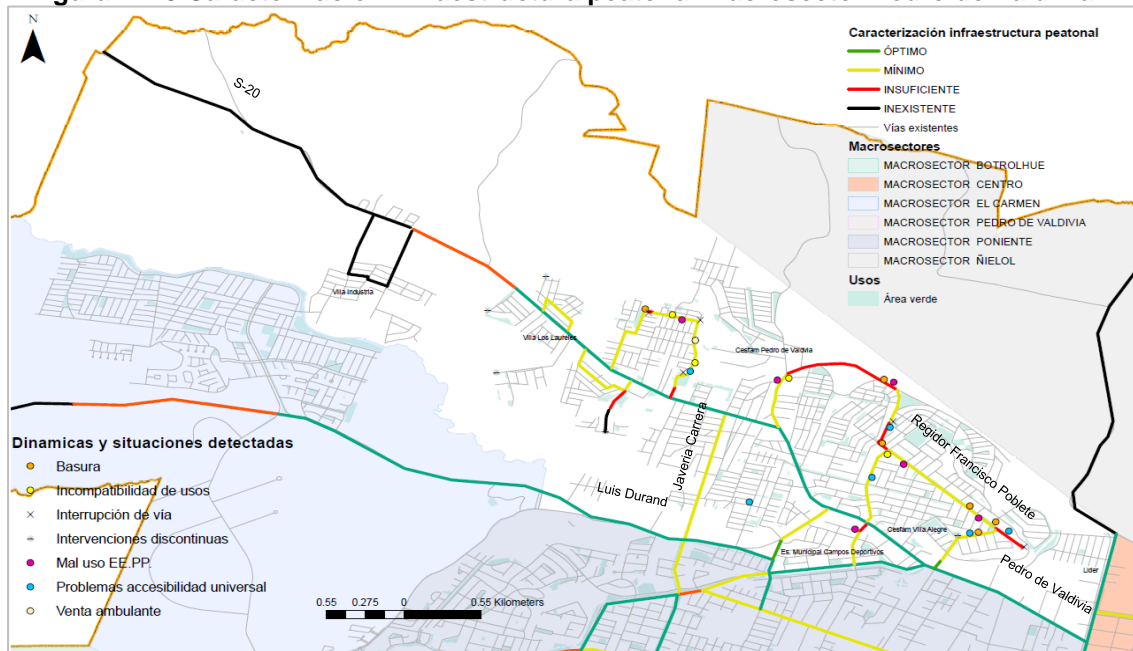
Las continuidades y conexiones de la infraestructura peatonal hacia los macrosectores adyacentes también presenta fuertes diferencias. En torno al macrosector Poniente, las facilidades peatonales permiten una mayor permeabilidad, logrando generar continuidades con condiciones óptimas/aceptables para la caminata. Situación diferente ocurre con El Carmen o

Ñielol al norponiente y suroriente respectivamente, en donde no se cuenta con infraestructura peatonal que permita la continuidad de recorridos. El caso de Ñielol presenta además usos irregulares de terreno en los sectores adyacentes a la vía Teodoro Schmidt, debilitando la predilección de la caminata como modo de desplazamiento frente a situaciones de inseguridad, atribuibles al mal estado de la infraestructura peatonal existente, focos de basura de mediana y gran envergadura, entre otras dinámicas poco favorables para la caminata.

Otra condición que dificulta los desplazamientos peatonales recae en las condiciones morfológicas del macrosector. Al norte de la Avda. Pedro de Valdivia, las diferencias de niveles y laderas con pendientes presentan soluciones en cuanto a su infraestructura de soporte para los desplazamientos peatonales poco óptimas para la accesibilidad universal. Esta condición repercute negativamente en el fomento de la caminata, no sólo por los usuarios que no logran contar con las capacidades para hacer usos de estos recorridos, sino que también dada la dificultad de acceso para todo aquel que decida desplazarse peatonalmente.

En el sector norte los desarrollos habitacionales se definen de manera aislada, insertos entre predios de uso agrícola y/o sin intervenciones de carácter urbano. Estos barrios presentan facilidades acotadas para los desplazamientos peatonales hacia la Avda. Pedro de Valdivia, mientras que sus límites de recorridos recaen generalmente en interrupción abruptas. Estas interrupciones recaen en muros o bien zonas vegetativas sin definición, condiciones que se encuentran diseñadas para conectarse a futuros desarrollos en las zonas adyacentes.

Figura III-18 Caracterización infraestructura peatonal macrosector Pedro de Valdivia



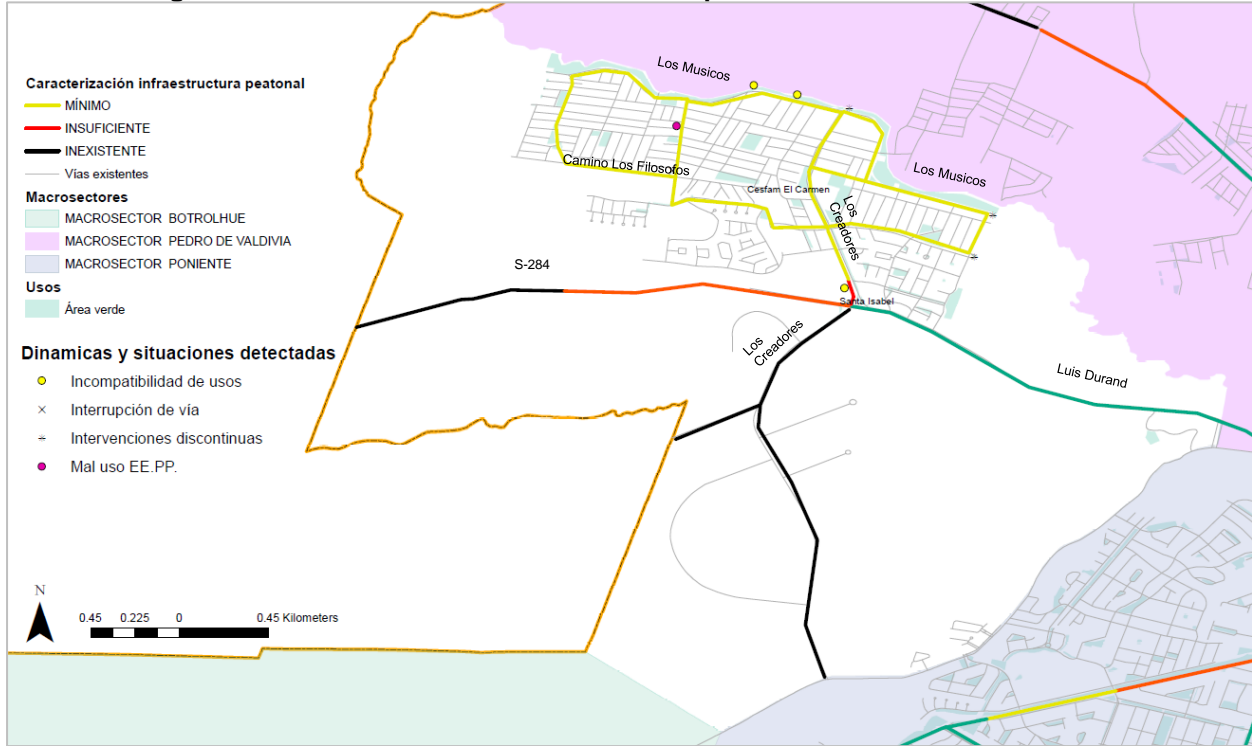
Fuente: Elaboración propia

El Carmen:

El desarrollo consolidado es acotado dentro del macrosector por lo que la infraestructura en torno a desplazamientos peatonales se concentra en el norte. Estas presentan un nivel mínimo/aceptable, permitiendo caminatas dentro de los desarrollos residenciales. Las intervenciones presentan discontinuidades asociadas a futuras conexiones no consolidadas por el momento, por lo que actualmente se definen como límites abruptos. El sector sur si bien cuenta con viviendas, su densificación es notoriamente menor, asimilando condiciones de áreas rurales. Estas no cuentan con soporte para los desplazamientos peatonales. El límite norte del

macrosector presentan áreas verdes con intervenciones que priorizan la ciclovía, con características que disminuyen sus niveles de integración dentro de recorridos peatonales barriales. En torno a desarrollos futuros la vía Luis Durand se presenta con un eje articulador con potencial de ser integrado dentro de las dinámicas peatonales al contar con una infraestructura óptimo/aceptable para este modo de desplazamiento.

Figura III-19 Caracterización infraestructura peatonal macrosector El Carmen



Fuente: Elaboración propia

Labranza:

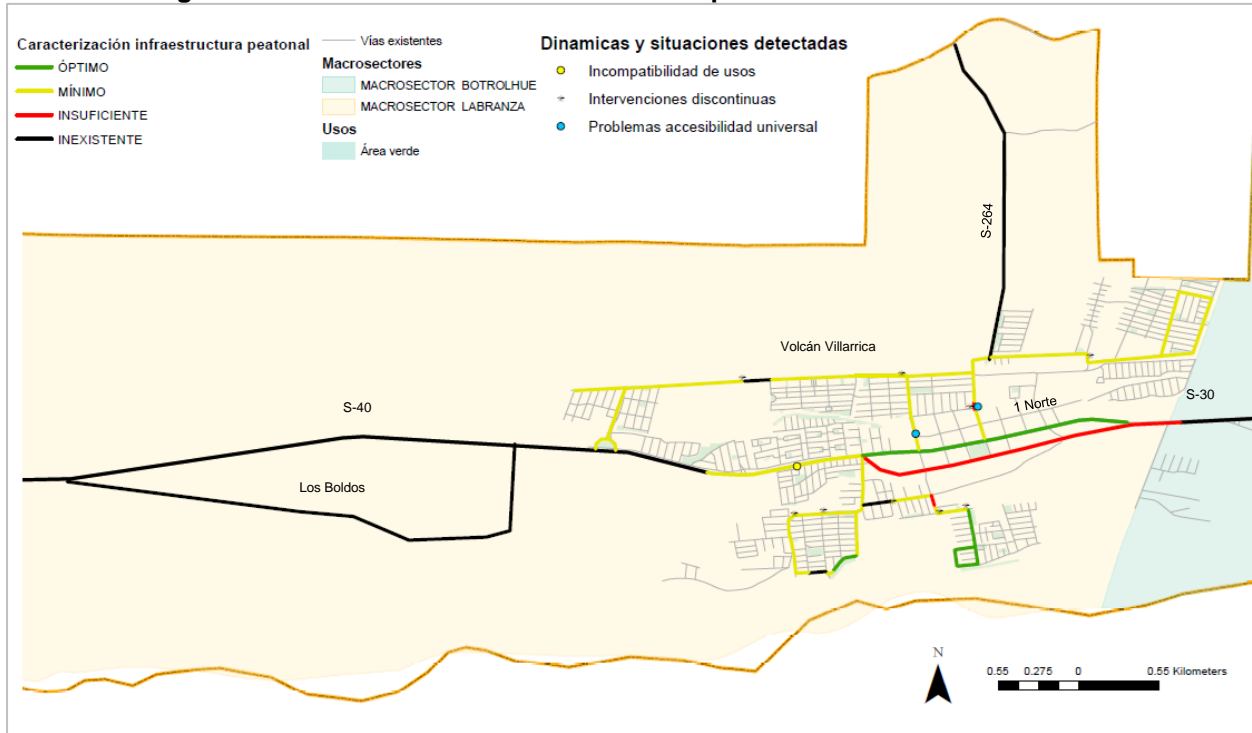
Labranza se divide entre el sector oriente con desarrollo consolidado y sectores en los alrededores que dada su configuración de usos de suelo adquieren mayores características rurales. En estos últimos la infraestructura destinada a los desplazamientos peatonales es inexistente tanto en las vías principales (S-40 y S-264) como en las interiores que generan conexiones con las áreas habitadas. El sector centro oriente a modo general presenta condiciones mínimas/aceptables para la caminata. Al igual que en los casos anteriores con sectores no consolidados en su totalidad, presenta intervenciones discontinuas las cuales se proyectan para ser integradas en futuros requerimientos (principalmente habitacionales) del macrosector.

Al norte de la vía 1 Norte, cabe destacar el potencial que representa la vía Volcán Villarrica, la cual si bien no se encuentra del todo consolidada, presenta condiciones favorables para definirse como un eje que contribuya positivamente a la integración de los desplazamientos peatonales en el sector, dada su configuración actual. Los límites de estas áreas consolidadas presentan una mayor definición que en casos anteriores, contando con infraestructura peatonal mínima/aceptable.

El sector sur de la vía 1 Norte se presenta con mayores interrupciones y de forma más difusa, contribuyendo a la disminución de condiciones que potencien circulaciones peatonales continuas. En este sector destaca el área oriente presentando algunas intervenciones en torno a la

infraestructura asociada a la caminata mejor articulada, integrando áreas verdes a los recorridos existentes y contando con equipamiento básico, aspectos que contribuyen a una mejor experiencia asociada a los desplazamientos peatonales.

Figura III-20 Caracterización infraestructura peatonal macrosector Labranza



Fuente: Elaboración propia

Amanecer:

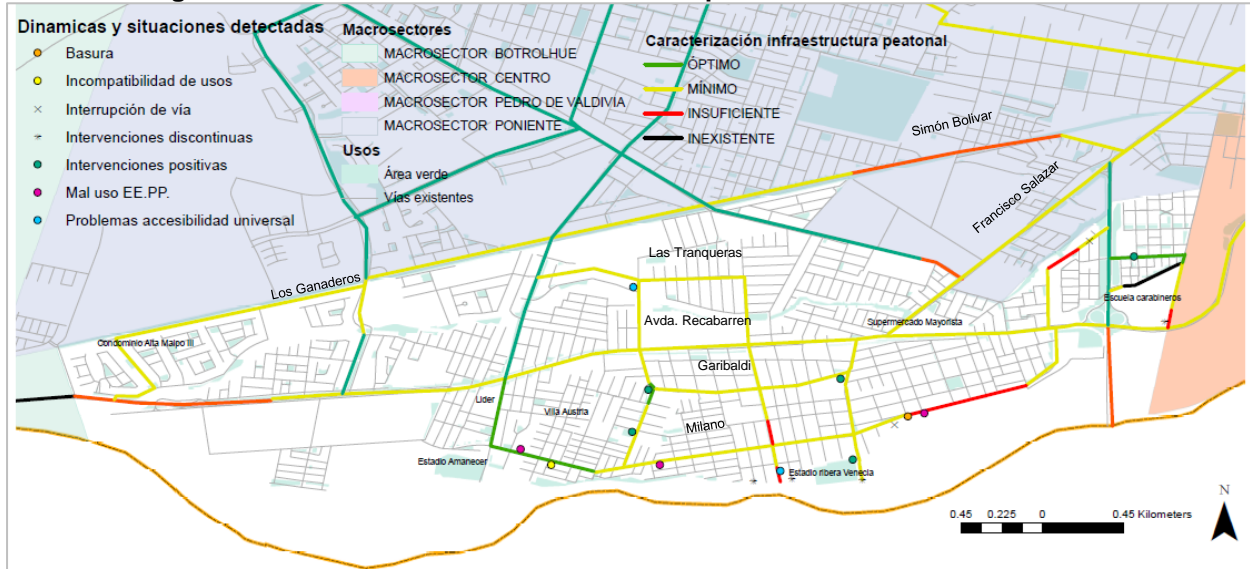
En general el macrosector presenta condiciones mínimas/aceptables de infraestructura para los desplazamientos peatonales. Las vías generan condiciones de continuidad con el macrosector poniente, continúan con condiciones óptimas/aceptables en sus cruces transversales asociados a Simón Bolívar. El sector sur presenta menores condiciones de habitabilidad y accesibilidad para los peatones evidenciando ciertas incompatibilidades de uso, mal uso de EE.PP. asociado al uso de veredas como estacionamientos, como también intervenciones discontinuas que no contribuyen a una integración a escala peatonal con las dinámicas de borde río. Esta condición se ve acentuada en sectores específicos en donde las condiciones de infraestructura existentes generan focos de basura y/o escombros que repercuten negativamente en el fomento de la caminata como también en la integración con las áreas verdes al sur del macrosector. No obstante lo anterior, el sector también evidencia ciertas facilidades peatonales asociadas a la accesibilidad a escala peatonal, como por ejemplo el acceso del estado Ribera Venecia, junto con la incorporación de áreas verdes y EE.PP. en los cruces entre la vía Garibaldi – Venecia, Garibaldi – Galileo. Estas intervenciones de cruces presentan una adecuada dotación de infraestructura asociado a soluciones de accesibilidad universal (rebaje de veredas, demarcación pavimentos, entre otros) como también mobiliario que contribuye positivamente a la experiencia de desplazamiento en modo caminata.

La disposición de infraestructura peatonal en los extremos oriente y poniente presenta menores condiciones orientadas al fomento de la caminata que las evidenciadas el interior del Macrosector. La continuidad de recorridas hacia al macrosector Centro son inexistentes, mientras que los desarrollos habitacionales al poniente se articulan de forma aislada. Estos al igual que en casos

evidenciados en otros sectores, presentan condiciones mínimas/aceptables para los desplazamientos peatonales pero al articularse en torno a unidades monofuncionales con una única vía de acceso, dificultan la elección del modo caminata para desplazamientos cotidianos.

En general la integración de corredores verdes con vías de desplazamiento en este macrosector se ve disminuida en comparación con otros sectores de la comuna. En este caso la conformación de corredores de áreas verdes se encuentra definido entre límites o fondos prediales en la mayoría de los casos, en donde se pierde la potencialidad que se evidencia en otros sectores de Temuco de aumentar las condiciones de habitabilidad y accesibilidad de recorridos peatonales a través de las sinergias en torno a la inclusión de parques longitudinales.

Figura III-21 Caracterización infraestructura peatonal macrosector Amanecer



Fuente: Elaboración propia

Botrolhue:

Presenta condiciones asociadas a infraestructuras peatonales mínimas o inexistentes principalmente asociado a la priorización de medios motorizados al sostener circulaciones de paso asociadas mayoritariamente a recorridos de mayor extensión a los posibles de realizar peatonalmente. Si bien existen desarrollos habitacionales puntuales, estos adquieren un carácter rural dada su configuración y densidad predial, en torno a los cuales no se dispone de infraestructura destinada al peatón de manera relevante.

Ñielol:

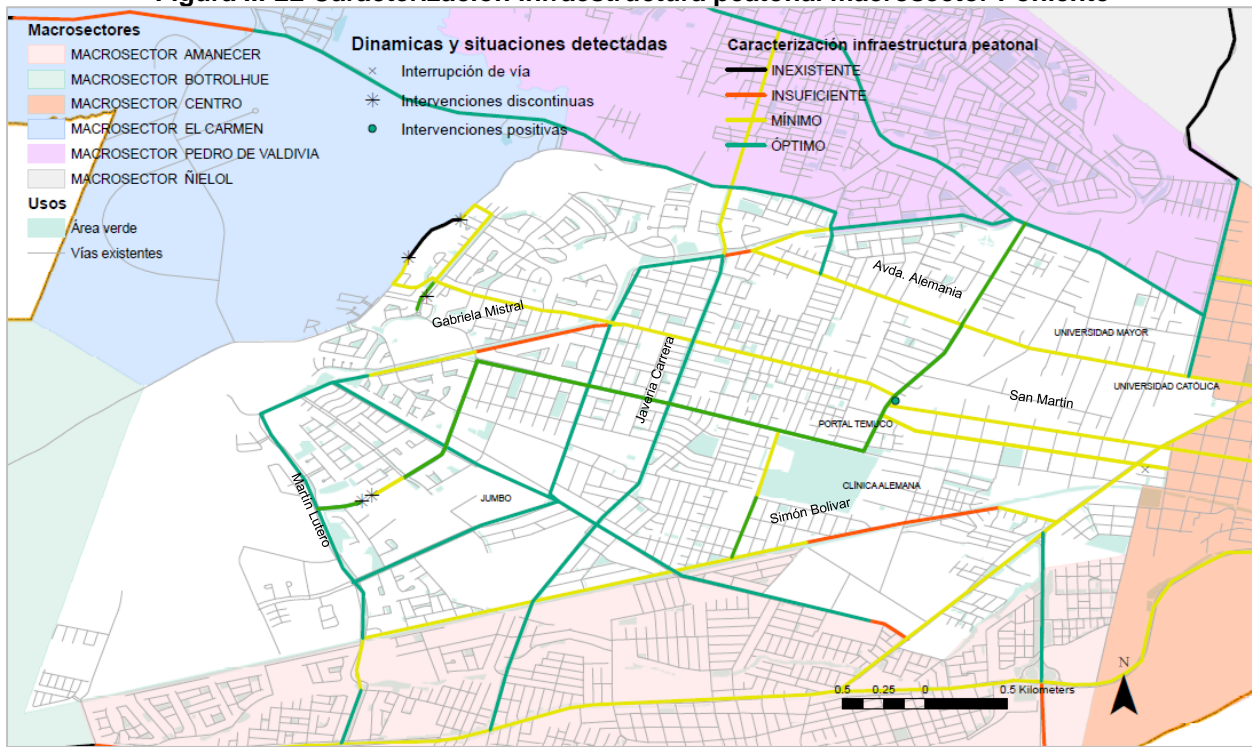
Al igual que el caso de Botrolhue no presenta infraestructura asociada a desplazamientos peatonales. Sus condiciones se caracterizan por su bajo nivel de consolidación de usos urbanos (habitacional, equipamiento, comercio y/o servicios) pero presentando un gran potencial asociado a las dinámicas de esparcimiento dentro de áreas naturales. El cerro Ñielol como hito dentro del macrosector y dado su ubicación estratégica (adyacente a los desarrollos del área urbana de Temuco) podría sostener de manera integrada condiciones que fomenten los desplazamientos peatonales de carácter recreativos. Estos actualmente no consideran intervenciones integradas a las tramas de sectores consolidados, que podrían favorecer recorridos conectados y continuos, fomentando la caminata en el sector.

Poniente:

En general presenta un buen estándar de infraestructura peatonal. La red caracterizada presenta mayoritariamente condiciones óptimas/aceptables en torno al soporte de las caminatas, integrando seguridad en cruces, áreas verdes, mobiliario, entre otros elementos que contribuyen positivamente en el fomento de los desplazamientos peatonales. No obstante lo anterior, se evidencian ciertos matices, agrupando en el centro las mejores condiciones descritas anteriormente.

El sector oriente se encuentra definido en torno a predios con mayor mixtura de usos y orientados a equipamientos de mayor envergadura. En torno a estos las dinámicas peatonales se desarrollan en condiciones mínimas/aceptables, disminuyendo la calidad de las áreas verdes, disposición de mobiliario, entre otros, con respecto a las áreas centrales del macrosector. El sector norponiente presenta algunas intervenciones discontinuas, las cuales al igual que en los casos anteriormente descritos se presentan proyectadas a ser complementadas en futuros proyectos.

Figura III-22 Caracterización infraestructura peatonal macrosector Poniente



Fuente: Elaboración propia

Centro:

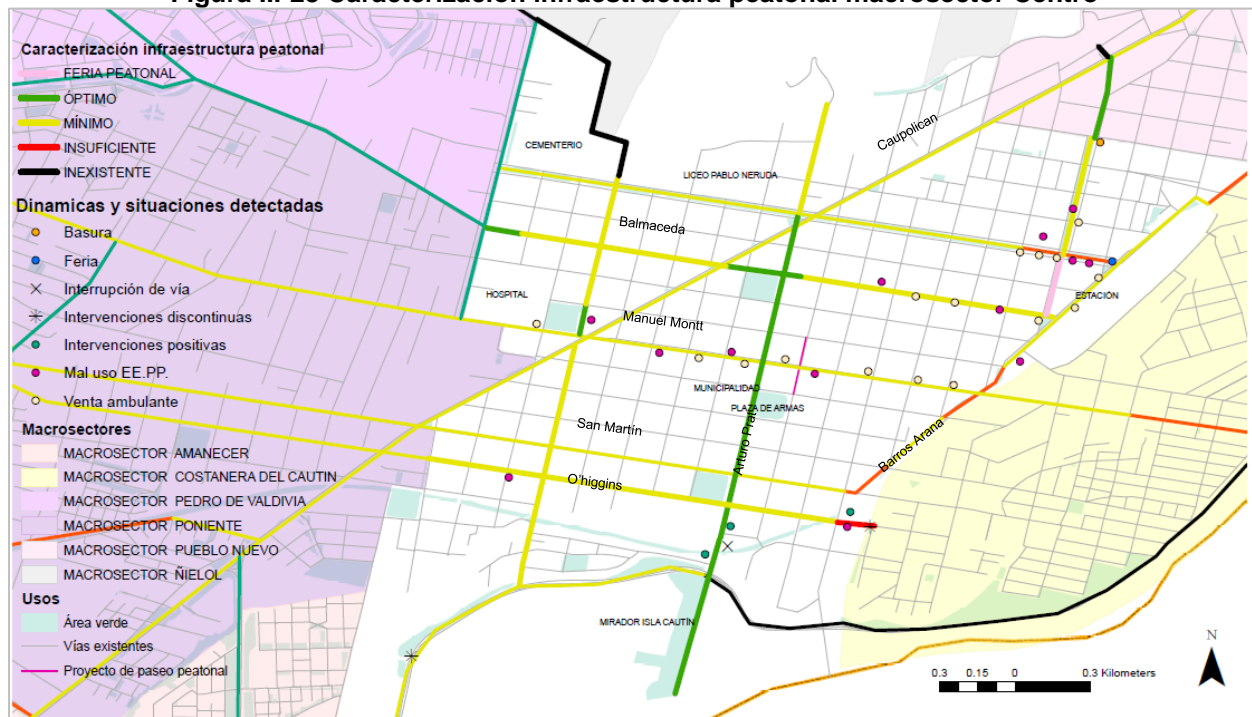
La infraestructura de soporte a los desplazamientos peatonales adquiere dinámicas diferenciadas del resto de Temuco en este macrosector. Al estar definida en torno a usos fuertemente concentrados de comercio y servicio presentan focos con dinámicas y requerimientos específicos. La zona asociada a la estación de ferrocarriles presenta la particularidad de contar con la feria peatonal Aníbal Pinto, como único espacio vial destinado exclusivamente a desplazamientos peatonales. No obstante las dinámicas asociadas a los usos existentes generan una fuerte concentración peatonal, de comercio ambulante y de medios motorizados provocando incompatibilidades entre modos, mal uso de EE.PP. en conjunto con focos de basura que contribuyen negativamente a la experiencia de la caminata. Con un carácter comercial y de servicio la infraestructura peatonal existente en las calles Manuel Montt y alrededores presenta

presiones similares, con una fuerte concentración peatonal como también incompatibilidades generadas con los medios motorizados.

Cabe destacar que si bien también existen casos puntuales de mal uso del EE.PP. asociados a estacionamientos que entorpecen los desplazamientos peatonales, en este macrosector se suma la problemática en torno a los tiempos de carga y descarga. Esta actividad necesaria para el funcionamiento de las actividades que se desarrollan en las áreas comerciales no presenta un orden que permita contribuir a generar sinergias y/o complementariedades entre el uso de horarios diferenciados, provocando atochamiento de vehículos como interrupciones de circulaciones peatonales. Estas condiciones van configurando que la superficie de soporte disponible para la caminata disminuya, contribuyendo negativamente a la predilección por este medio de desplazamiento.

Los límites norte y sur del macrosector Centro se alejan de las dinámicas anteriormente planteadas, adquiriendo un carácter más residencial y/o equipamientos. En estos sectores las condiciones de infraestructura destinada a los desplazamientos peatonales también se consideran con un estándar mínimo/aceptable, pero evidencia mayores intervenciones discontinuas o bien límites difusos. Transversalmente destaca la intervención asociada a la vía Arturo Prat la cual cuenta con facilidades óptimas/aceptables para los desplazamientos peatonales en cuanto a disposición de superficie, mobiliario, seguridad de cruces, entre otros aspectos que favorecen las experiencias y continuidades asociadas a la caminata.

Figura III-23 Caracterización infraestructura peatonal macrosector Centro



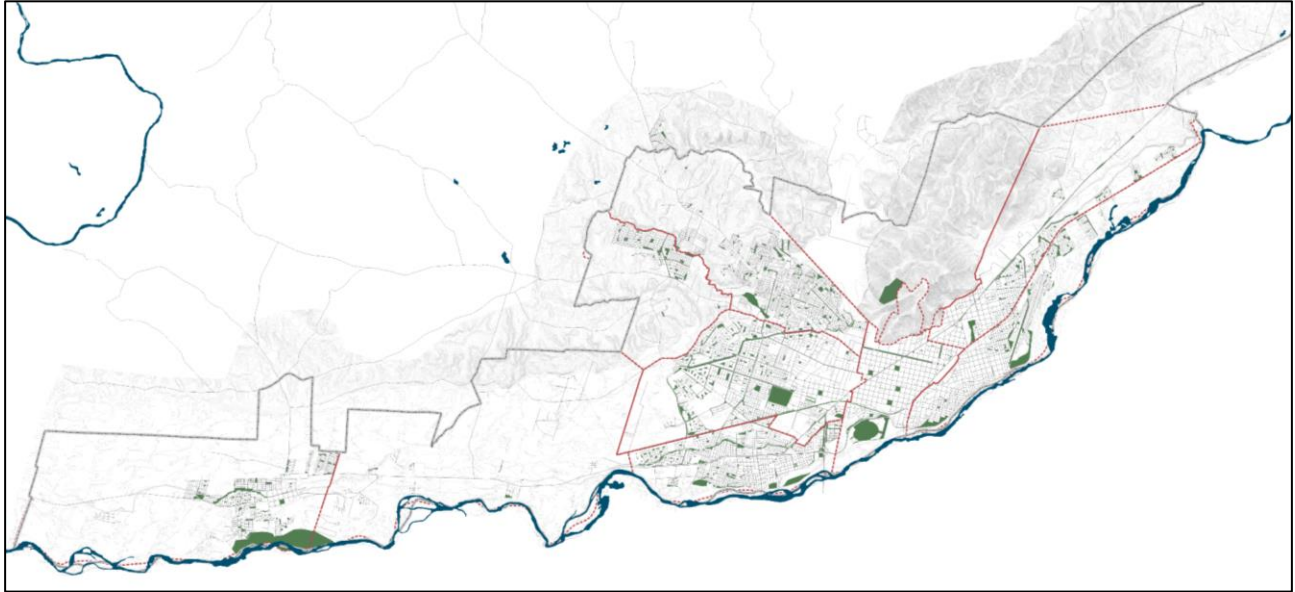
Fuente: Elaboración propia

II.- DIAGNÓSTICO DE ÁREAS VERDES

II.1 CARACTERIZACIÓN SISTEMA DE ÁREAS VERDES

II.1.1.- Análisis de la cantidad de áreas verdes por número y superficie

Figura III-24 Áreas verdes públicas



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración Propia.

Temuco cuenta con 1.429 Áreas Verdes Públicas identificadas, su distribución por macrosector es la siguiente:

- 135 se encuentran en Amanecer
- 13 se encuentran en Botrolhue
- 95 se encuentran en Centro
- 104 se encuentran en Cautín
- 79 se encuentran en Carmen
- 96 se encuentran en Labranza
- 1 se encuentra en Ñielol
- 157 se encuentran en Pedro de Valdivia
- 599 se encuentran en Poniente
- 150 se encuentran en Pueblo Nuevo

Los macrosectores de Botrolhue y Ñielol son los que concentran la menor cantidad de AV, con un 0,9% y 0,1% respectivamente. Le siguen Carmen (5,5%), Centro (6,6%) y Labranza (6,7%).

El macrosector Poniente es el que contiene la mayor cantidad de áreas verdes con un 42% del total de AV de la ciudad. Es más, contiene 3,8 veces más AV que Pedro de Valdivia, el macrosector que le sigue en cantidad con el 11% de las AV.

En cuanto a tipo de las áreas verdes estas se caracterizan de la siguiente manera:

Retazo, las cuales consideran superficies de entre 0 a 500m², conforman un conjunto de fragmentos. Las Áreas Verdes Retazo tienen la oportunidad de aprovechar los pequeños espacios que quedan en áreas más densas de la ciudad, descomprimiendo u ofreciendo a sus vecinos un lugar de recreación. Sin embargo, tienen la desventaja que no logran conformar una unidad en sí misma, limitando la cantidad de personas que pueden disfrutarla en simultáneo y también los usos que se le pueden otorgar a ésta.

Área Verde Menor, entre 500 y 1.000 m², suelen estar distribuidas en los barrios y constituir un espacio preferente en el esparcimiento comunitario.

Áreas Verdes Intermedias, con superficies de 1.000 a 5.000 m², tienen un grado de relación con los sistemas naturales, pero también se encuentran estrechamente relacionadas con grandes avenidas y ejes viales. Esto constituye una gran oportunidad de complementar el sistema de áreas verdes con la red de movilidad.

Área Verde Mayor, con superficies que superan los 5.000 m². pueden contener ecosistemas en su interior, las cuales a su vez, otorgan servicios ecosistémicos a las personas, regulan la temperatura ambiental, son grandes esponjas que controlan las aguas lluvia y las filtran, son hábitat de vida silvestre como aves, mamíferos, insectos, entre otros. En cuanto a lo social, las áreas verdes mayores permiten inmergir a las personas sintiéndose parte de un entorno natural, lo cual beneficia su salud física y también psicológica.

Las 1.429 Áreas Verdes Públicas identificadas, se distribuyen en :

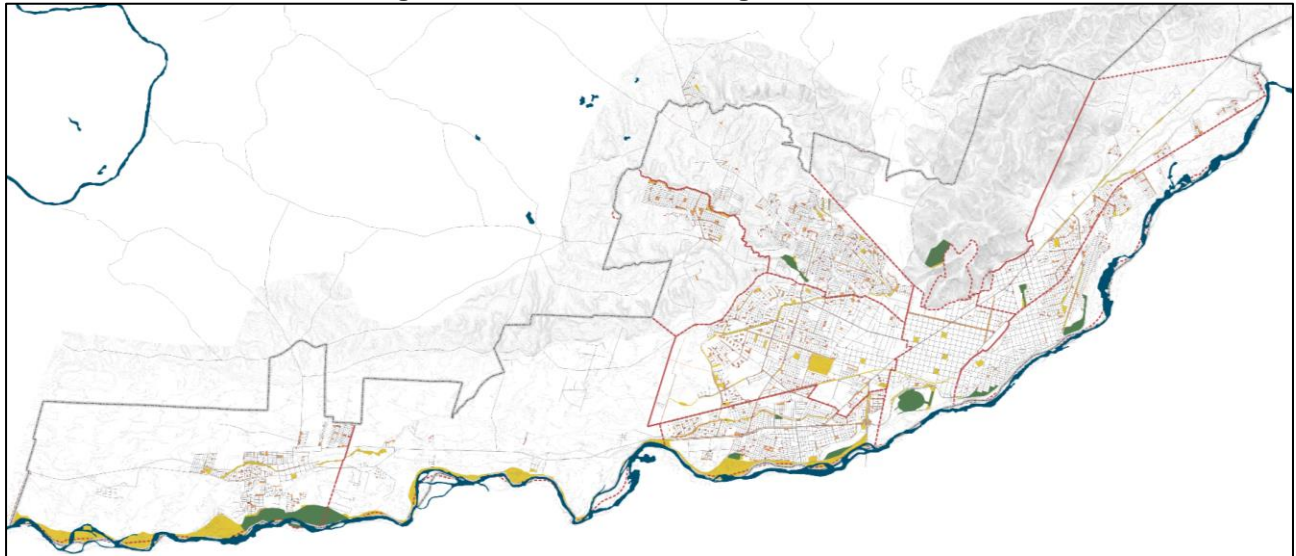
- 725 son Área Verde Retazo (menor a 500 m²)
- 277 son Área Verde Menor (entre 500 y 1.000 m²)
- 359 son Área Verde Intermedia (entre 1.000 y 5.000 m²)
- 86 son Área Verde Mayor (mayor a 5.000 m²)

Tabla III-15 Número de Áreas Verdes y Porcentajes de cada tipo de AV por Macrosector.

MACRO-SECTOR	MAYOR >5.000 M ²	% en Relación al Total	INTER- MEDIA 5.000 - 1.000 M ²	% en Relación al Total	MENOR 1.000 - 500 M ²	% en Relación al Total	RETA- ZO 500 - 0 M ²	% en Relación al Total	TOTAL
Amanecer	8	6%	34	25%	36	27%	57	42%	135
Botrolhue	2	15%	2	15%	4	31%	5	38%	13
Centro	11	12%	26	27%	14	15%	44	46%	95
Costanera del Cautín	7	7%	31	30%	27	26%	39	38%	104
El Carmen	6	8%	23	29%	12	15%	38	48%	79
Labranza	8	8%	34	35%	27	28%	27	28%	96
Ñielol	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	1
Pedro de Valdivia	5	3%	47	30%	32	20%	91	58%	157
Poniente	29	5%	124	21%	88	15%	358	60%	599
Pueblo Nuevo	9	6%	38	25%	37	25%	66	44%	150
TOTAL	86	6%	359	25%	277	19%	725	51%	1429

Fuente: Elaboración Propia a partir de información elaborada por Territorio Mayor.

Figura III-25 Áreas Verdes según tamaño



Fuente: Elaboración Propia a partir de información elaborada por Territorio Mayor.

Las Áreas Verdes Retazo consideran el 50% del total de áreas verdes de la ciudad, las Áreas Verdes Menores alcanzan un 19%, mientras que las Áreas Verdes Intermedias representan un 25%, y las Áreas Verdes Mayores sólo un 6% de la cantidad total de áreas verdes de la ciudad.

Esto, a nivel de Macrosector, sigue la misma tendencia, siendo las Áreas Verde Retazo las que representan la mayor cantidad en número, a excepción de Labranza donde predomina el AV Intermedia y Ñielol donde sólo hay una AV Mayor. Los macrosectores Pedro de Valdivia y Poniente cuentan con una mayor cantidad de AV Retazo comparado a la media, Poniente es el que concentra la mayor cantidad de AV de cada tipo: AV Retazo (49%), AV Menor (32%), AV Intermedia (34%) y AV Mayor (34%).

En cuanto a las otras tipologías estas predominan de la siguiente manera:

- AV Retazo: Pedro de Valdivia (13%)
- AV Menor: Amanecer (13%) y Pueblo Nuevo (13%)
- AV Intermedia: Pedro de Valdivia (13%)
- AV Mayor: Centro (13%)

Si nos referimos a la cantidad de superficie, las Áreas Verdes Mayores consideran el 55%, las Áreas Verdes Intermedias alcanzan un 27%, mientras que las Áreas Verdes Menores representan un 9%, y las Áreas Verdes Retazo sólo un 8% de la superficie total de áreas verdes de la ciudad.

Las áreas verdes que cubren una mayor superficie son de tipo Mayor, las cuales consideran áreas verdes de al menos 5.000 m². A nivel de Macrosector, sigue la misma tendencia, siendo las Áreas Verdes Mayores las que representan la mayor cantidad de superficie, a excepción de Pedro de Valdivia, en donde predominan las AV Intermedias. Este aspecto es altamente positivo ya que las Áreas Verdes Mayores tienen la oportunidad de significar el mayor beneficio a nivel ecológico y social.

Tabla III-16 Superficies de Áreas Verdes y Porcentajes de cada tipo de AV por Macrosector

MACRO-SECTOR	MAYOR >5.000 M2	% en Relación al Total	INTER- MEDIA 5.000 - 1.000 M2	% en Relación al Total	MENOR 1.000 - 500 M2	% en Relación al Total	RETAZO 500 - 0 M2	% en Relación al Total	TOTAL
Amanecer	227.125	47,5%	141.703	29,7%	58.698	12,3%	50.180	10,5%	477.706
Botrolhue	83.008	78,2%	16.118	15,2%	4.872	4,6%	2.163	2,0%	106.161
Centro	147.477	67,7%	42.629	19,6%	13.715	6,3%	14.144	6,5%	217.965
Costanera del Cautín	196.134	60,5%	82.468	25,4%	27.987	8,6%	17.837	5,5%	324.426
El Carmen	86.147	53,9%	48.408	30,3%	15.653	9,8%	9.594	6,0%	159.802
Labranza	172.644	59,8%	81.475	28,2%	23.180	8,0%	11.245	3,9%	288.544
Ñielol	175.910	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	175.910
Pedro de Valdivia	124.213	34,4%	153.381	42,5%	41.651	11,5%	41.666	11,5%	360.911
Poniente	442.240	54,0%	210.187	25,7%	73.334	9,0%	93.205	11,4%	818.966
Pueblo Nuevo	139.946	45,0%	101.661	32,7%	40.159	12,9%	29.018	9,3%	310.784
TOTAL	1.794.844	55,4%	878.030	27,1%	299.249	9,2%	269.052	8,3%	3.241.175

Fuente: Elaboración Propia a partir de información elaborada por Territorio Mayor.

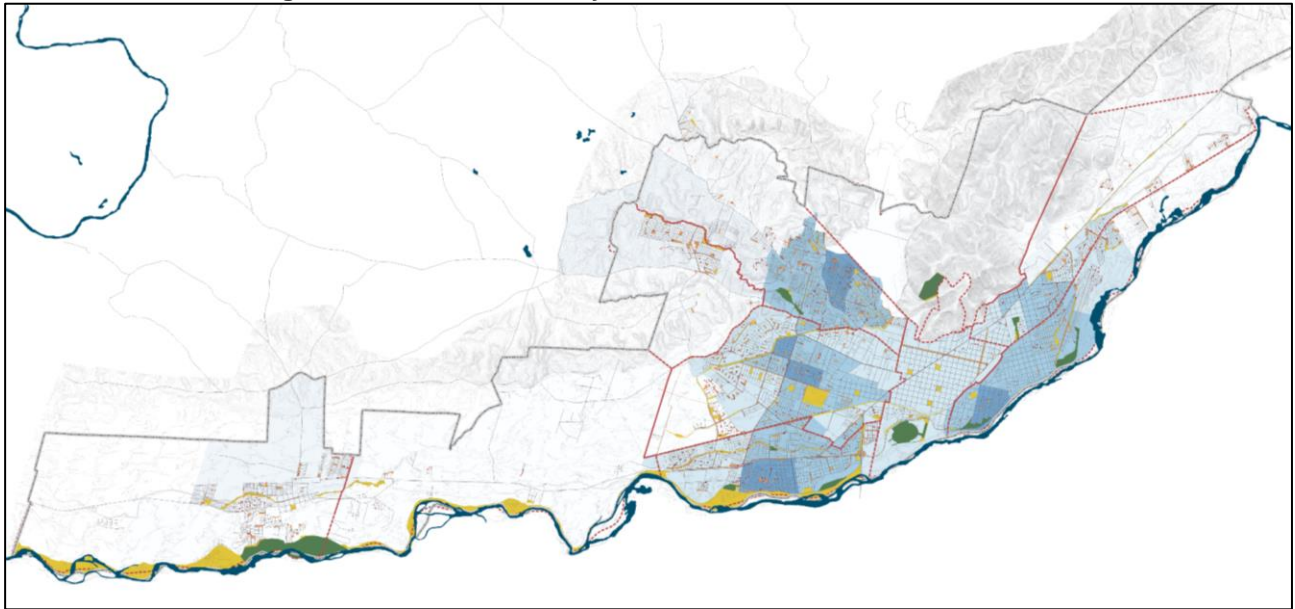
Adicionalmente, las AV Mayores también permiten el uso en simultáneo de múltiples grupos de personas que quieran llevar a cabo diferentes actividades, o bien, grandes actividades comunitarias, lo que a su vez propicia el encuentro e interacción de personas de distintos grupos etarios, géneros, nivel socioeconómico.

La desventaja de este tipo de AV, debido a su gran extensión, es que el desarrollo de proyectos, mejoras y/o mantenciones suelen representar un gasto considerablemente mayor a aquellas de menor superficie. Sin embargo esta debilidad puede ser reversible mediante propuestas estratégicas que consideren proyectos de baja inversión que permitan concentrar actividades en áreas más pequeñas del parque. Para que un parque sea exitoso no requiere que todo esté construido, sino más bien, puntualizar lugares donde hacer ciertas actividades y que el resto se pueda percibir como espacios libres de contacto con la naturaleza.

Las Áreas Verdes Mayores se suelen asociar a los sistemas naturales, cerros y cuerpos de agua, humedales naturales. Sin embargo, la mayor parte de ellos se encuentran “gravados pero no consolidados” lo cual evidencia su falta de desarrollo, uso, y protección de estos sistemas naturales.

Las Áreas Verdes Retazo y Menores, que consideran una pequeña parte de la superficie del total de áreas verdes de la ciudad, suelen aparecer fragmentadas y dispersas por la trama urbana, no logrando constituir un sistema en sí mismo.

El beneficio es que múltiples barrios cuentan con al menos una pequeña área verde, volviéndose más accesibles y cercanas a sus hogares, sin embargo, esto no ocurre homogéneamente en todos los barrios, ya que es posible identificar áreas donde por más de 500-800 metros no es posible encontrar áreas verdes.

Figura III-26 Áreas Verdes y Densidad Poblacional de Temuco

Fuente: Catastros I. Municipalidad, INE y actualización de elaboración Propia.

En cuanto a la distribución por tipo de AV, los macrosectores que concentran mayores cantidades y superficies de área verde son Amanecer, Pedro de Valdivia y Poniente. Coincidentemente, en aquellas zonas de Temuco donde se concentra una mayor cantidad de habitantes. No hay una relación directa entre la densidad poblacional y la cantidad o superficie de áreas verdes.

Las áreas verdes se concentran principalmente en torno al núcleo urbano más denso compuesto por los macrosectores de Amanecer, hay un claro déficit cuantitativo, pues no se encuentran homogéneamente dispersas, es más, múltiples barrios presentan carencia de áreas verdes en sus entornos, lo cual provoca que deben recorrer hasta 1 kilómetro para acceder a un área verde.

En otras situaciones es posible identificar que la mayor presencia de áreas verdes es de aquellas de tipo “retazo” las cuales no logran conformar una unidad mínima que satisfaga las necesidades de los vecinos.

Otra situación que amenaza la relación entre la comunidad y sus áreas verdes es la condición de vulnerabilidad en la que se encuentran: su carente grado de consolidación conlleva la aparición de actividades ilícitas, microbasurales,

II.2 ANÁLISIS DE LAS ÁREAS VERDES EN RELACIÓN AL SITIO URBANO

II.2.1.- Caracterización del sitio donde se desarrolla la ciudad

Los beneficios ecológicos (servicios ecosistémicos) que ofrecen las áreas verdes y la masa arbórea de las ciudades puede ser biológicos, definiendo corredores o ´por su gran tamaño, hidrológicos, como potenciales áreas de manejo de aguas lluvias y protección de cauces y climáticos, regulando la temperatura, la contaminación o influyendo en vientos locales. Estos aspectos están en relación al sitio donde se ubica Temuco, su clima, topografía etc., en este apartado se resumen estas características para ser consideradas en el marco de las propuestas de áreas verdes.

Al área de estudio le corresponde un clima oceánico templado lluvioso, con lluvias todo el año, y temperaturas máximas y mínimas medias sin extremos (desde 3 °C a 22 °C). La intensidad de las lluvias suele ser importante en invierno y las dificultades de drenaje de los suelos y la

presencia de acuíferos provoca que en los sectores más bajos se produzcan anegamientos, siendo el más reconocido el área de las Vegas de Chivilcán.

En base a la información disponible en el atlas de riesgos climáticos del Ministerio de Medio Ambiente, que mide los efectos de las variaciones del clima en el territorio nacional. Para la comuna de Temuco, se indica, en relación a las temperaturas, para el periodo histórico (1980-2010) que el promedio medio anual es de 12,17°C, y para el periodo futuro (2035-2065) se proyecta a 13,41°C, con un aumento de 1,22°C. Mientras que en las precipitaciones acumuladas por año completo para el periodo histórico es de 1.275,45 mm y para el futuro se estima en 1.105,52 mm, con una disminución de -13,32%. En cuanto a efectos de inundaciones generadas por precipitaciones extremas de distinto periodo de retorno en zonas urbanas, Temuco presenta índice de riesgo que, da cuenta de los cambios en la susceptibilidad que presentan las ciudades de sufrir un mayor o menor impacto adverso frente a los eventos de precipitación extrema desencadenante en inundaciones urbanas, entre la condición climática histórica y futura, con un valor de sin cambios.

El sitio fundacional se desarrolla en la terraza superior del río Cautín, que se extiende en forma encajonada entre el Cerro Ñielol (350 msnm) y el Cerro Conun Huenu (360 msnm). En este segmento el valle se estrecha y provoca a lo menos dos efectos importantes en la ciudad: por una parte define su forma de crecimiento a lo largo del río y condiciona una mala ventilación. Esta última característica se suma a las condiciones meteorológicas que en invierno implican bajas temperaturas, de tal forma que los contaminantes generados en la ciudad se han vuelto críticos y se ha declarado desde el año 2005 una zona saturada.

A pesar de las acciones consideradas en el Plan de Descontaminación vigente y no se ha acabado el problema, al respecto el ESTUDIO ACTUALIZACIÓN DIAGNÓSTICO TERRITORIAL PARA MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR indica que las áreas verdes al interior de las ciudades pueden jugar un rol importante en la descontaminación de estas mismas, cuestión a considerar en el marco del PIIMEP.

La “mancha” urbana en la ribera norte del río crece desde su sitio fundacional ensanchándose hacia el poniente en un paisaje de suaves lomajes y pequeños valles inundables con un gran potencial como corredores verdes. Estos cursos de agua son los canales Aquelarre, Gibbs y Gabriela Mistral, los esteros Pichi Temuco, Lircay, Coihueco y Botrolhue, y el río Cautín como curso principal y su brazo en la isla del Cautín.

Esta red hidrográfica tiene recargas externas a la ciudad, pero también pequeñas depresiones y espacios vacíos en el área urbanizada alimenta de agua a los cursos superficiales y a los acuíferos del sitio. el diagnóstico para la modificación del prc (op.cit) identifica las cabeceras n el área urbana urbanizada que requieren de una cobertura vegetal para cumplir su función:

El río Cautín es un elemento modelador del sitio y de la forma de crecimiento urbano, y su percepción ha variado en la historia de Temuco: siendo en los primeros tiempos balneario y lugar de paseo, toma características negativas a medida que crece la ciudad ya que en su momento fue receptor de las aguas servidas y causa de inundaciones de los sectores bajos de la ciudad. En este siglo ya se aprecia como un elemento positivo, ya que las defensas ribereñas han evitado las inundaciones y el tratamiento de aguas servidas aguas arriba permite redefinir su uso.

Sumado a los cursos de agua, el sitio urbano posee llanuras aluviales como son la antes mencionada Vegas de Chivilcán, las llanuras asociadas a los esteros Coihueco y Lircay .

Además, el cerro de Temuco es un centro histórico y cultural, el cual ha sido preservado como Monumento Natural Cerro Ñielol donde es protegido por CONAF, debido a su historia en la fundación de la ciudad, teniendo así la Patagua del Armisticio, donde se realizó el parlamento

entre el Ejército de Chile y los mapuches que vivían en la zona, allí estos últimos aceptaron donar sus tierras al Gobierno de Chile.

El incorporar a las estrategias de descontaminación que se están implementando en el país el sumar nuevas áreas verdes y potenciar el arbolado urbano

Dentro del Límite Urbano de Temuco- Labranza se reconocieron pequeños fragmentos de bosque nativo asociados al tipo siempre verde y roble-raulí-coihue, estos vestigios cumplieron funciones relevantes que deben ser resguardadas, manejadas. Lo anterior, no consideró al cerro Ñielol por encontrarse este protegido a través de su clasificación dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE).

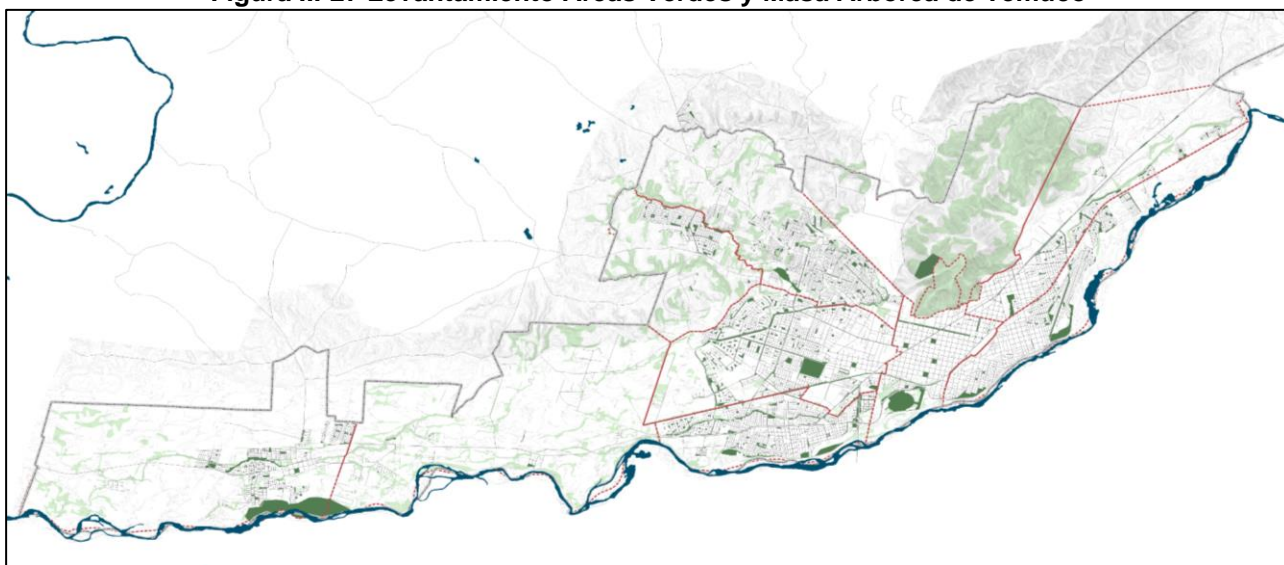
Presenta en su extensión una serie de formaciones vegetacionales, donde destacan los relictos de vegetación nativa asociada al cordón del Ñielol, como Rucamanque y otros parches o pequeños fragmentos de bosque.

La presencia de elementos morfológicos singulares como son el río, los cerros Ñielol y una topografía irregular caracteriza al sistema urbano de Temuco – Padre Las Casas y le impone restricciones, también vinculadas a la pluviosidad de la región.

El elemento más significativo es el río, que define en el área urbana, 2 terrazas de origen fluvial. Una de éstas se desarrolla frente al sector central de Temuco y hacia el norte de Av. Ramberga en Padre Las Casas, se distingue claramente ya que se producen diferencias de altura, más acusadas en la ribera norte. La segunda terraza corresponde a las zonas urbanizadas en el primer período de crecimiento del conglomerado urbano, y se desarrolla a una altura aproximada de 15 metros de la ribera. Las terrazas bajas son inundables y su urbanización ha estado supeditada a la construcción de defensas.

II.2.2.- Análisis del potencial de servicios ecosistémicos

Figura III-27 Levantamiento Áreas Verdes y Masa Arbórea de Temuco



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración Propia.

En cuanto a potenciales beneficios ecológicos, es destacable la ubicación de la comuna, la cual se encuentra delimitada al norte por el Cerro Ñielol y el Macrosector Ñielol, donde se encuentra la mayor superficie de bosque y de humedales, lo cual constituye un importante reservorio de hábitat para la biodiversidad; mientras que por el sur, lo delimita el Río Cautín, haciéndose presente en 5 de los 10 macrosectores de la comuna.

El sistema de áreas verdes tiene el potencial de conectar con los múltiples cuerpos de agua presentes en la ciudad: ríos, esteros, humedales, entre otros, lo cual al día de hoy no ha sido explorado. La situación más común, es encontrar áreas verdes que se asocian directamente a estos corredores ecológicos, que sin embargo, se encuentran bajo la figura de “gravado pero no consolidado”, es decir, son espacios desaprovechados que pueden convertirse en lugares vulnerables ecológica y socialmente.

Sin embargo, las áreas verdes de la comuna de Temuco no se relacionan entre sí, es decir, no es posible identificar una red interconectada. A pesar de ello, sí hay ciertas áreas verdes que conforman corredores viales, lo cual beneficia sobre todo a peatones y ciclistas.

La masa arbórea presente en la comuna es de una importante envergadura, sobre todo en aquellos macrosectores donde aún hay bajo desarrollo urbano y mayor desarrollo rural. Dentro de estas masas arbóreas es posible encontrar dos importantes ecosistemas de bosque, que Patrocio Pliscoff (2017) define como “Bosque caducifolio templado de *Nothofagus obliqua* y *Laurelia sempervirens*” y “Bosque caducifolio mediterráneo de *Nothofagus obliqua* y *Persea lingue*”.

Por el contrario, sí se reconoce una carencia importante de masa arbórea dentro de la trama urbana, ya sea en las mismas áreas verdes o ejes viales. Esto presenta una amenaza para la adaptación de la comuna frente al cambio climático, debido que, más arbolado urbano significa una mayor mitigación de los efectos isla de calor, disminución de la contaminación ambiental, infiltración de aguas lluvia, entre otros.

En consecuencia, la comuna presenta un evidente potencial en que las áreas verdes puedan conformar una red interconectada en conjunto con los corredores biológicos (representados principalmente por los cuerpos de agua) y la masa arbórea.

Esto se presenta como una oportunidad para la comuna, tanto ecológica como socialmente, puesto que múltiples áreas verdes se cruzan y/o superponen con los sistemas naturales (cerros, ríos, esteros, humedales, entre otros). De esta forma, los sistemas naturales pueden servir como complemento a las áreas verdes urbanas, además de potenciar los servicios ecosistémicos que éstos entregan a la comunidad.

Se identifican los siguientes sistemas naturales con mayor potencial de conformar corredores ecológicos y prestar servicios ecosistémicos: Río Cautín, Estero Botrolhue, Estero y Humedal Lircay, Estero y Humedal Coihueco, Canal Gibbs, Humedal Chivilcán, Cerro Ñielol y su bosque alrededor.

II.3 CARACTERIZACIÓN SISTEMA DE ÁREAS VERDES POR MACROSECTOR

II.3.1.- Macrosector Amanecer

Figura III-28 Áreas Verdes y Equipamientos del Macrosector Amanecer



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración Propia.

Cantidad: Este macrosector cuenta con un total de 135 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 8 (6%)
- Área Verde Intermedia: 34 (25%)
- Área Verde Menor: 36 (27%)
- Área Verde Retazo: 57 (42%)

En cuanto a la superficie, Amanecer cuenta con 477.706 m² de áreas verdes, lo cual representa el 14,7% del total de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 227.125 m² (47,5%)
- Área Verde Intermedia: 141.703 m² (29,7%)
- Área Verde Menor: 58.698 m² (12,3%)
- Área Verde Retazo: 50.180 m² (10,5%)

Las Áreas Verde Retazo son mayor en número y superficie.

Ahora bien, si analizamos la ubicación y composición de las áreas verdes encontramos las siguientes características:

Concentración de Áreas Verdes:

- Las Áreas Verde Retazo, a pesar de poseer el mayor número y superficie de áreas verdes no logra ser suficiente para todo el macrosector debido que se encuentran en ciertos barrios muy cercanas unas a otras.
- Las Áreas Verdes Menores complementan a las anteriores, sin embargo, es posible observar que una cantidad de ellas en torno a ejes viales, lo que podría no ser beneficioso.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

- Las Áreas Verde Intermedia presentan una geometría alargada asociada a ejes viales y sistemas naturales, permitiendo conectar el macrosector de Oriente a Poniente
- Las Áreas Verde Mayor se encuentran principalmente en torno al Estero Aquelarre y asociadas al Río Cautín. Esto supone una oportunidad para potenciar los beneficios ecosistémicos que entrega este corredor ecológico, extendiendo sus beneficios a la población vecina. Para ello, las áreas verdes deben funcionar en conjunto con las dinámicas propias de los cuerpos de agua, funcionando como una zona de protección tanto en un sentido ecológico como social.
- Su principal amenaza actual es que en tramos no se encuentran consolidadas y no delimitadas en su espacialidad y uso, lo que implica una ausencia de mantenimiento.

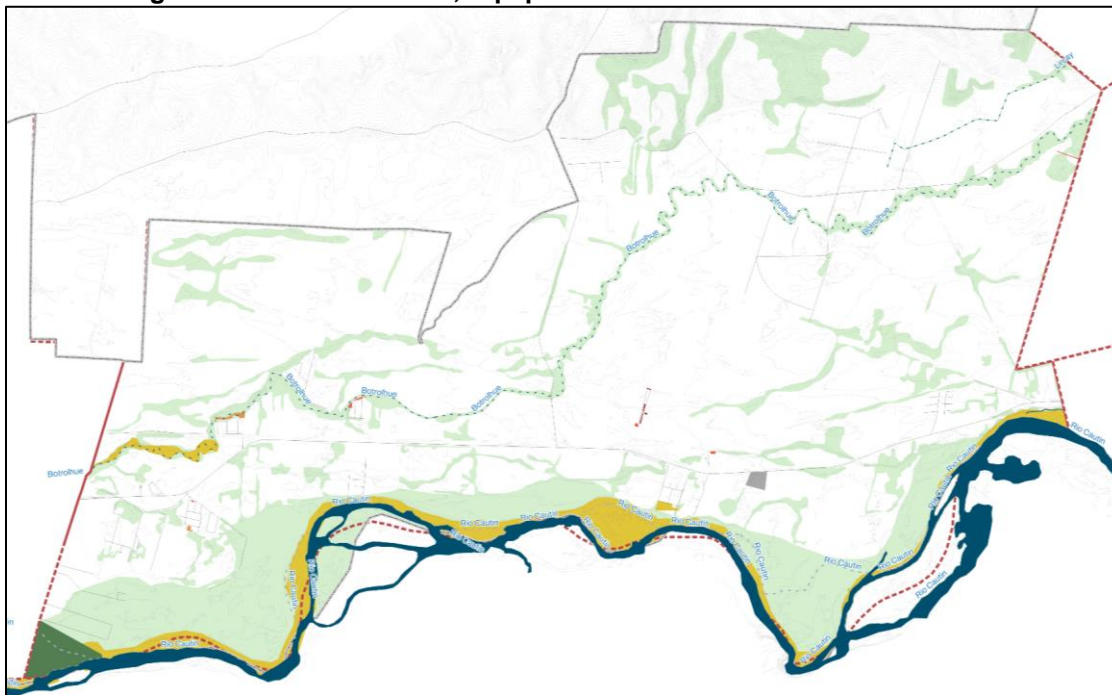
Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- Éstas se encuentran asociadas principalmente al Río Cautín y Río Aquelarre. Esto incide directamente en la calidad del espacio público debido a la carencia de arbolado urbano.

La mayor parte de las áreas verdes no está directamente asociada a un equipamiento.

II.3.2.- Macrosector Botrolhue

Figura III-29 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector Botrolhue



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración Propia.

Cantidad: cuenta con un total de 13 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 2 (15%)
- Área Verde Intermedia: 2 (15%)
- Área Verde Menor: 4 (31%)
- Área Verde Retazo: 5 (38%)

En cuanto a la superficie, Botrolhue cuenta con 106.161 m² de áreas verdes, lo cual representa el 3,3% del total de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 83.008 m² (78,2%)
- Área Verde Intermedia: 16.118 m² (15,2%)
- Área Verde Menor: 4.872 m² (4,6%)
- Área Verde Retazo: 2.163 m² (2,0%)

Las Áreas Verde Retazo son mayor en número, sin embargo, la Área Verde Mayor supera con creces en superficie a las demás. Es el macrosector con menor cantidad y superficie de áreas verdes de la ciudad.

Concentración de Áreas Verde y potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

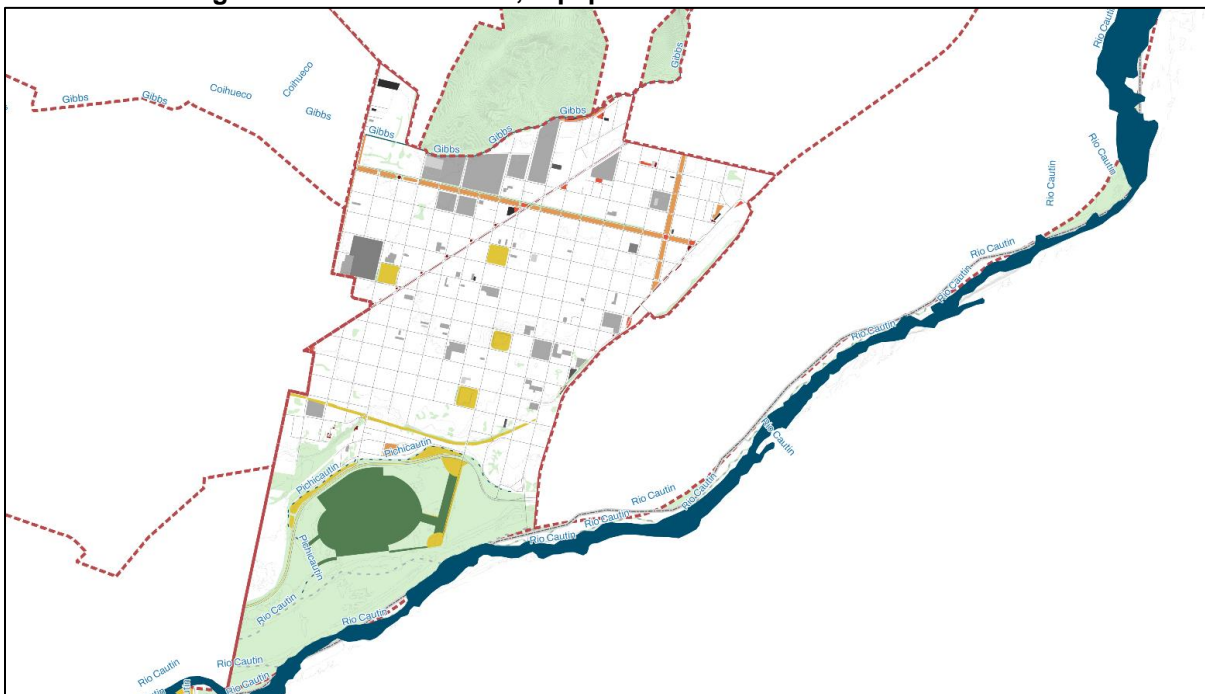
- Se identifica una carencia de áreas verdes y equipamientos asociados, no logran constituir un sistema.
- Es destacable el Área Verde Intermedia que se genera en conjunto con el macrosector de Labranza en torno al Canal Botrolhue. Este canal constituye una gran oportunidad de generar un espacio público en torno a un corredor ecológico que además permite conectar tres macrosectores. La amenaza reside en su condición: se encuentra gravada pero no consolidada. Al igual que el Área Verde Mayor en torno al Río Cautín.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- La masa arbórea supera significativamente la superficie de áreas verdes, esto se debe a la importante presencia del Río Cautín y Canal Botrolhue, y a un contexto de mayor ruralidad y bajo desarrollo urbano de la macrozona.

II.3.3.- Macrosector Centro

Figura III-30 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector Centro



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración propia.

Cantidad: cuenta con un total de 95 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 11 (12,8%)
- Área Verde Intermedia: 26 (7,2%)
- Área Verde Menor: 14 (5,1%)
- Área Verde Retazo: 44 (6,1%)

En cuanto a la superficie, Centro cuenta con 217.065 m² de áreas verdes, lo cual representa el 6,7% del total de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 147.477 m² (67,7%)
- Área Verde Intermedia: 42.629 m² (19,6%)
- Área Verde Menor: 13.715 m² (6,3%)
- Área Verde Retazo: 14.144 m² (6,5%)

Las Áreas Verde Retazo son mayor en número, sin embargo, la Área Verde Mayor supera con creces en superficie a las demás.

Concentración de Áreas Verdes:

- El macrosector se encuentra entre el Cerro Ñielol y el Parque Municipal Isla Cautín; el primero, hito geográfico reconocido por la comunidad, mientras que el segundo es un proyecto que fue recientemente inaugurado este año 2022. Sin embargo, no hay áreas verdes que conecten ambos parques.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

- Su cercanía constituye una oportunidad para realizar un área verde de movilidad que conecte el cerro y el parque, conectando además sus otras áreas verdes que son principalmente de tipo mayor e intermedia.
- El macrosector Centro está completamente urbanizado. Tiene una densidad poblacional media que oscila entre 31 y 89 hab/m² según la microzona. A pesar de lo anterior, las áreas verdes no están homogéneamente distribuidas por el macrosector, pudiendo identificar múltiples barrios sin la presencia de un área verde. Es más, se identifican áreas donde hay que recorrer más de 800 metros para llegar a un área verde.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- La masa arbórea se relaciona directamente con las áreas verdes. Esto constituye un beneficio ya que pueden ser considerados espacios de descontaminación ambiental y reducción de la temperatura. Sin embargo, la amenaza reside en que no es posible identificar masa arbórea significativa relacionada a la trama urbana y ejes viales, en una macrozona que está densamente urbanizada, a excepción de dos ejes viales relevantes de la macrozona: Balmaceda y Barros Arana.

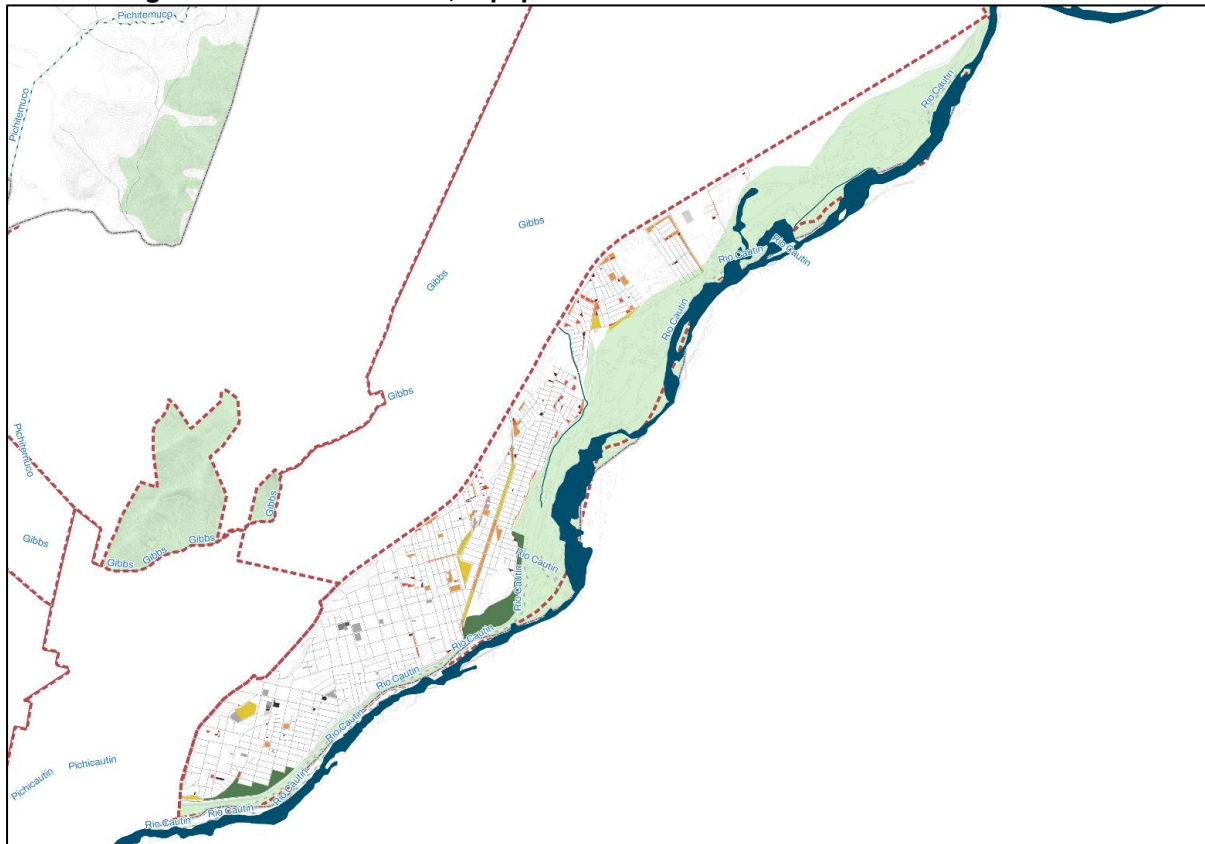
II.3.4.- Macrosector Costanera del Cautín

Cantidad: cuenta con un total de 104 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 7 (7%)
- Área Verde Intermedia: 31 (30%)
- Área Verde Menor: 27 (26%)

- Área Verde Retazo: 39 (38%)

Figura III-31 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector Costanera del Cautín



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración propia.

En cuanto a la superficie, Costanera del Cautín cuenta con 324.426 m² de áreas verdes, lo cual representa el 10% del total de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 196.134 m² (60,5%)
- Área Verde Intermedia: 82.468 m² (25,4%)
- Área Verde Menor: 27.987 m² (8,6%)
- Área Verde Retazo: 17.837 m² (5,5%)

Las Áreas Verde Retazo son mayor en número, sin embargo, la Área Verde Mayor cuenta con más de la mitad de la superficie total de áreas verdes de la macrozona.

Concentración de Áreas Verdes:

- Hacia la zona sur del macrosector se identifican los barrios con mayor densidad poblacional, que fluctúa entre 163 y 205 hab/m², y la menor cantidad de área verde, lo cual supone una amenaza para estos barrios.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

- El macrosector tiene una relación directa con el Río Cautín.
- Se ubica longitudinalmente en torno a éste, sin embargo, no se identificaron áreas verdes asociadas al cuerpo de agua.

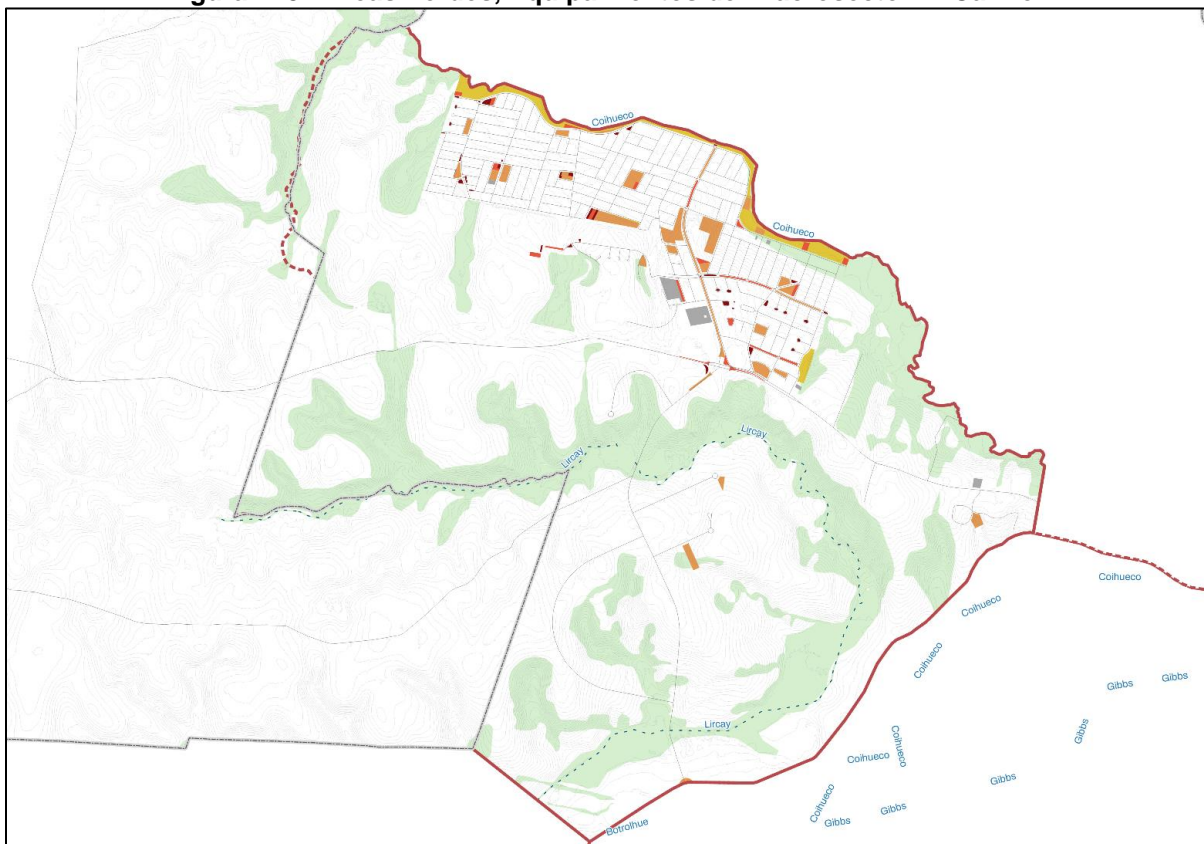
- Esta relación supone una oportunidad para el macrosector al potenciar los beneficios ecosistémicos que entrega este corredor ecológico, extendiendo sus beneficios a la población vecina. Para ello, las áreas verdes deben funcionar en conjunto con las dinámicas propias de los cuerpos de agua, funcionando como una zona de protección tanto en un sentido ecológico como social.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- Hay una gran masa arbórea relacionada al Río Cautín.
- Esta condición mejora la cantidad y calidad de los servicios ecosistémicos ofrecidos por este cuerpo de agua. Además, hay dos importantes áreas verdes que se asocian a este sistema.
- La amenaza reside en la carente masa arbórea presente en la trama urbana, siendo no significativas como para ser reconocidas.

II.3.5.- Macrosector El Carmen

Figura III-32 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector El Carmen



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración propia.

Cantidad: cuenta con un total de 79 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 6 (8%)
- Área Verde Intermedia: 23 (29%)
- Área Verde Menor: 12 (15%)

- Área Verde Retazo: 38 (48%)

En cuanto a la superficie, El Carmen cuenta con 159.802 m² de áreas verdes, lo cual representa el 4,9% del total de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 86.147 m² (53,9%)
- Área Verde Intermedia: 48.408 m² (30,3%)
- Área Verde Menor: 15.653 m² (9,8%)
- Área Verde Retazo: 9.594 m² (6,0%)

Las Áreas Verde Retazo son mayor en número, sin embargo, la Área Verde Mayor cuenta con más de la mitad de la superficie total de áreas verdes de la macrozona.

Concentración de Áreas Verdes:

- Áreas Verdes Retazo y Menores, se asocian siempre a cabezales de manzana, pequeñas plazas interiores de barrios, rotondas, y espacios residuales.
- No constituyen un aporte significativo al sistema de áreas verdes del macrosector debido a su baja superficie y su cercanía a otras áreas verdes de mayor envergadura.
- En cuanto a las Áreas Verdes Intermedias se encuentran homogéneamente distribuidas por la superficie urbanizada.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

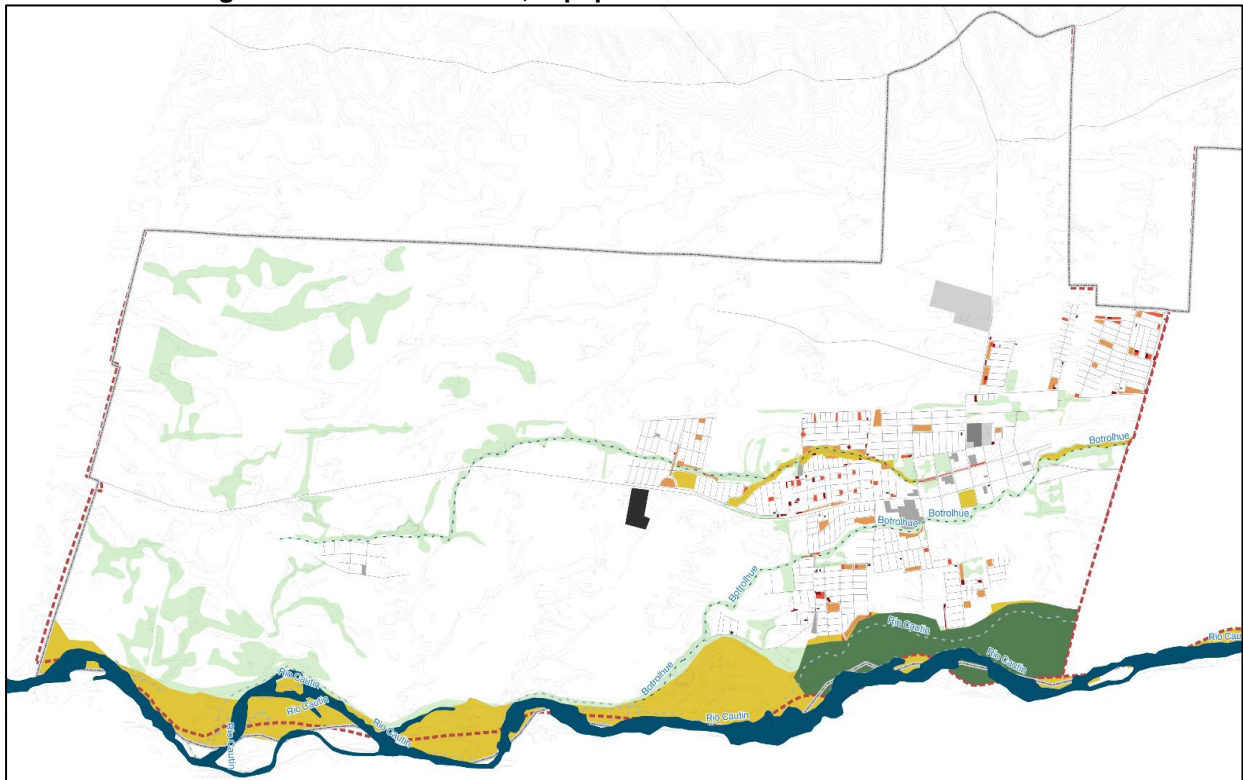
- El macrosector se relaciona con dos importantes cuerpos de agua: Limita al norte con el Estero Coihueco, y por su interior recorre el Estero Lircay.
- Se identifica la oportunidad de unir ambos corredores biológicos, lo cual ya está esbozado con las áreas verdes intermedias asociadas a la red vial.
- Las Áreas Verdes Mayores se asocian exclusivamente al Estero Coihueco, lo cual podría servir de protección o buffer entre el entorno urbano y el cuerpo de agua.
- Entender las áreas verdes en torno a sus corredores ecológicos es una oportunidad para constituir entornos urbanos más resilientes, por lo que también se debiera considerar un área verde que se relacione al Estero Lircay y el Parque Inundable Lircay, un humedal natural con vegetación hidromórfica de alta biodiversidad.
- La amenaza radica en que múltiples áreas verdes mayores e intermedias asociadas a estos corredores ecológicos se encuentran gravadas pero no consolidadas.
- Es importante destacar que un crecimiento de la urbanización podría amenazar la permanencia de estos dos corredores ecológicos. La implementación de arbolado urbano podría aumentar los beneficios ecosistémicos relacionados a los habitantes de dicho barrio.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- La masa arbórea da cuenta que la macrozona se encuentra en una condición de baja urbanización, a través de extensas áreas que además se adosan a sistemas hidrológicos, como el Estero Lircay y Estero Coihueco.
- Esto supone un beneficio puesto que la masa arbórea supera de forma considerable al área urbanizada, además de rodearla y contenerla.

II.3.6.- Macrosector Labranza

Figura III-33 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector Labranza



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración propia.

Cantidad: cuenta con un total de 96 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 8 (8%)
- Área Verde Intermedia: 34 (35%)
- Área Verde Menor: 27 (28%)
- Área Verde Retazo: 27 (28%)

En cuanto a la superficie, Labranza cuenta con 288.544 m² de áreas verdes, lo cual representa el 8,9% del total de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 172.655 m² (59,8%)
- Área Verde Intermedia: 81.475 m² (28,2%)
- Área Verde Menor: 23.180 m² (8,0%)
- Área Verde Retazo: 11.245 m² (3,9%)

Concentración de Áreas Verdes:

- Debido que Labranza es un macrosector que aún cuenta con una pequeña porción urbanizada, y baja densidad poblacional, es posible identificar núcleos donde se concentran una mayor cantidad de las áreas verdes, servicios y equipamientos.

- Esto supone una oportunidad desde el punto de vista urbano, ya que hay una mayor concentración de actividades y áreas verdes que descomprimen la trama urbana, ofreciendo áreas de esparcimiento.
- El problema es que estas áreas verdes son predominantemente de tipo menor y retazo (56% de la macrozona), por lo que no alcanzan a constituir superficies importantes, más bien, se encuentran fragmentadas y desperdigadas.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

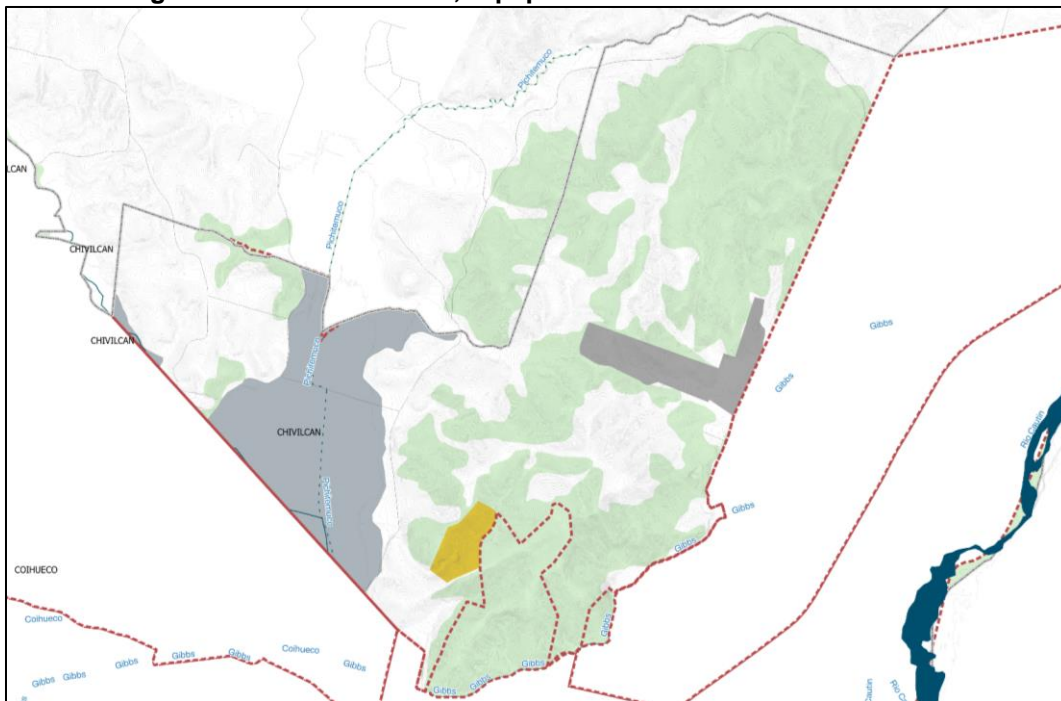
- Las Áreas Verdes Mayores se encuentran yuxtapuestas a corredores ecológicos como esteros y canales.
- Esto supone una oportunidad para potenciar los beneficios ecosistémicos que entregan dichos corredores ecológicos, extendiéndose a la población vecina. Para ello, las áreas verdes deben funcionar en conjunto con las dinámicas propias de los cuerpos de agua, funcionando como una zona de protección tanto en un sentido ecológico como social.
- Sin embargo, éstas se encuentran gravadas pero no consolidadas, lo cual constituye una amenaza por no contar con una mantención acorde a su condición.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- Se identifican grandes áreas de masa arbórea, especialmente en el entorno no urbanizado y en torno a los corredores ecológicos: Río Cautín y Estero Botrolhue.
- Esto supone un beneficio, tanto ecológico, social y económico, al crear un entorno urbano con más servicios ecosistémicos. La amenaza radica en la posible pérdida de esta masa arbórea en la medida que vaya creciendo la necesidad por urbanizar.

II.3.7.- Macrosector Ñielol

Figura III-34 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector Ñielol



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración propia.

Cantidad: cuenta con una sola área verde asociada al Cerro Ñielol, la cual contempla una superficie de 175.910 m², sin embargo, ésta se encuentra grabada pero no consolidada.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

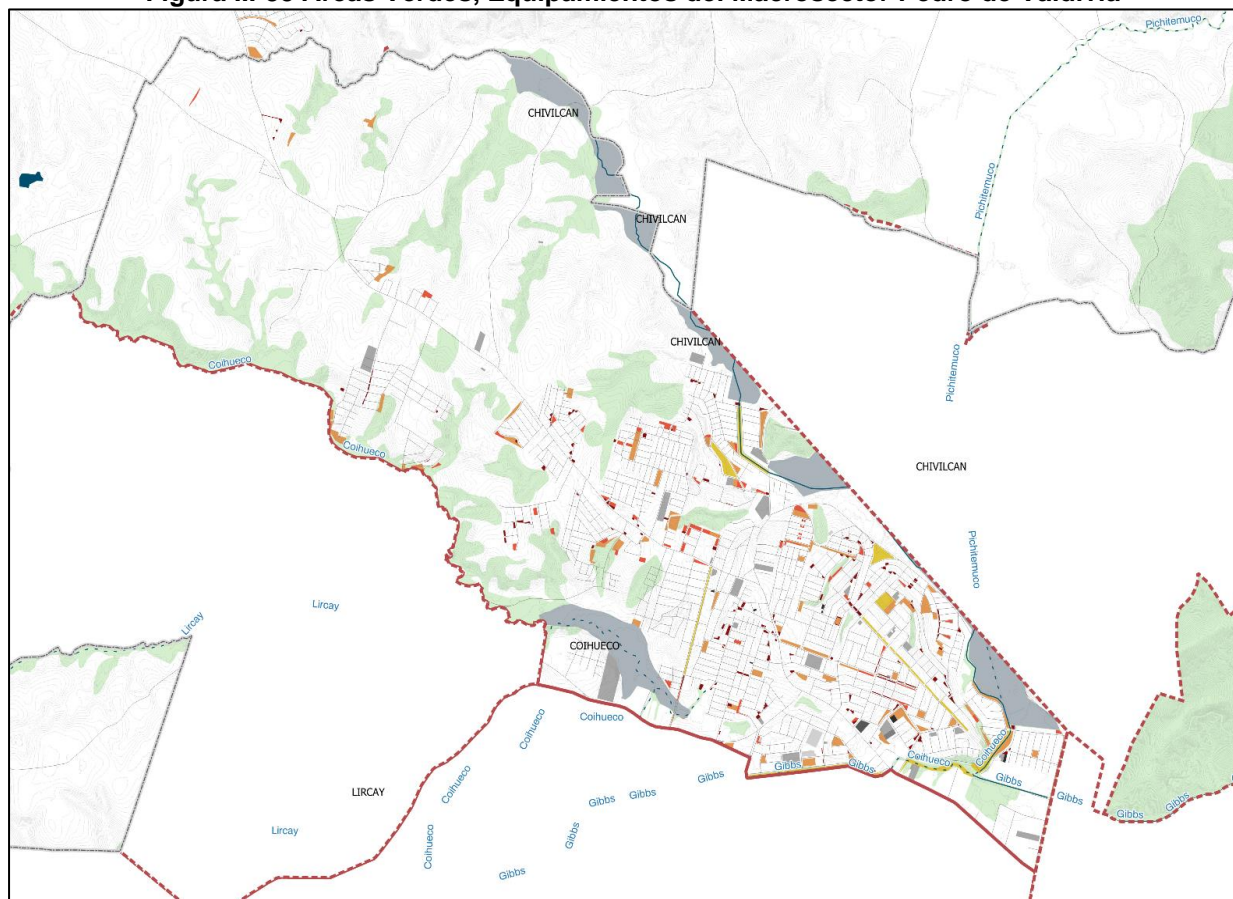
- Este macrosector se relaciona con múltiples hitos geográficos e hidrológicos.
- Por el sur, se encuentra delimitado por el Cerro Ñielol y el Canal Gibbs, por el surponiente lo delimita el Canal Chivilcán, y de Norte a Sur lo cruza el Estero Pichitemuco.
- Adicionalmente, también se encuentra el “Parque Inundable Chivilcán”, un humedal natural con vegetación hidromorfa de alta biodiversidad, lo cual constituye una oportunidad en cuanto a servicios ecosistémicos, y como área verde asociada al macrosector Pedro de Valdivia que contiene una mayor densidad urbana.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- La masa arbórea es predominante y de alto valor ecológico.

II.3.8.- Macrosector Pedro de Valdivia

Figura III-35 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector Pedro de Valdivia



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración propia.

Cantidad: cuenta con un total de 157 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 5 (3%)

- Área Verde Intermedia: 47 (30%)
- Área Verde Menor: 32 (20%)
- Área Verde Retazo: 91 (58%)

En cuanto a la superficie, Pedro de Valdivia cuenta con 360.911 m² de áreas verdes, lo cual representa el 11,1% del total de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 124.213 m² (34,4%)
- Área Verde Intermedia: 152.381 m² (42,5%)
- Área Verde Menor: 41.651 m² (11,5%)
- Área Verde Retazo: 41.666 m² (11,5%)

Las Áreas Verde Retazo son mayor en número, sin embargo, la Área Verde Intermedia cuenta con más superficie que el resto de las áreas verdes.

Concentración de Áreas Verdes:

- De la totalidad del macrosector, hacia el suroriente se encuentra la mayor densidad poblacional, donde además se identifican el mayor número y superficie de áreas verdes.
- Las Áreas Verdes Retazo y Menores se encuentran fragmentadas a lo largo del macrosector, en torno a los barrios urbanos.
- Las Áreas Verdes Intermedias y Mayores se encuentran asociadas a ejes viales, hitos geográficos e hidrológicos, y a barrios habitacionales.
- A pesar que el macrosector tiene una gran cantidad de Áreas Verdes, y una alta densidad habitacional, éstas no se encuentran homogéneamente distribuidas en el macrosector, identificando múltiples barrios que carecen de áreas verdes cercanas.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

- Este macrosector se relaciona con múltiples hitos geográficos e hidrológicos.
- Por el nororiente, limita con el Río Chivilcán, y una serie de Parques Inundables con el mismo nombre, algunos representando el renovel semidenso tipo forestal siempre denso y otros el tipo humedal natural con vegetación hidromórfica de alta biodiversidad. Estos cuerpos de agua cumplen funciones ecosistémicas fundamentales para la regulación hídrica del cauce y protección de la biodiversidad. Por el sur poniente, limita con el Estero Coihueco, el cual también constituye un corredor ecológico, el cual además presenta un humedal natural con vegetación hidromórfica de alta biodiversidad cumpliendo con una función de regulación hídrica, lo cual es especialmente relevante al estar ambos en situaciones urbanas.
- Está el potencial de convertir estos humedales naturales en espacios públicos de educación medioambiental, es más, junto al humedal natural Coihueco hay un área verde mayor graba pero no consolidada, lo cual comienza a reconocer parte de los corredores ecológicos.
- La amenaza radica en que estas áreas verdes no se consoliden y logren proteger estas áreas sensibles.
- Se identifican quebradas naturales en medio de la trama urbana, lo cual puede constituir una oportunidad de consolidar áreas verdes de protección, o bien, una amenaza para la urbanización en torno a ellas.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- En cuanto a la masa arbórea, ésta se encuentra desplazada hacia el norponiente del macrosector, relacionada a su topografía accidentada. Dentro de la trama urbana no hay superficies significativas de árboles.

II.3.9.- Macrosector Poniente

Figura III-36 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector Poniente



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración propia.

Cantidad: cuenta con un total de 599 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 29 (5%)
- Área Verde Intermedia: 124 (21%)
- Área Verde Menor: 88 (15%)
- Área Verde Retazo: 358 (60%)

En cuanto a la superficie, Poniente cuenta con 818.966 m² de áreas verdes, lo cual representa el 25,3% del total de la ciudad, siendo el macrosector con mayor cantidad y superficie de áreas verdes de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 442.240 m² (54,0%)
- Área Verde Intermedia: 210.187 m² (25,7%)
- Área Verde Menor: 73.334 (9,0%)
- Área Verde Retazo: 93.205 (11,4%)

Las Áreas Verde Retazo son mayor en número, sin embargo, la Área Verde Mayor cuenta con más superficie que el resto de las áreas verdes.

Concentración de Áreas Verdes:

- Las Áreas Verdes Retazo y Menores se relacionan a ejes viales y algunos barrios, sin embargo, se encuentran fragmentadas y distribuidas más hacia el centro del macrosector, quedando grandes superficies sin este tipo de área verde.
- Las Áreas Verdes Intermedias se concentran en ejes viales. En menor cantidad se ubican cercanas al Estero Gibbs y Canal Coihueco.
- Las Áreas Verdes Mayores se relacionan con los cuerpos de agua presentes, otros se ubican en medio de la trama urbana.
- Ambos poseen grandes beneficios, especialmente cuando se encuentran insertos en la trama urbana, puesto que descomprimen y entregan espacios de esparcimiento, ocio, descanso, encuentro, entre otros.
- El Área Verde de mayor superficie es el Teatro Municipal.
- A pesar de lo anterior, hay barrios, especialmente aquellos situados en el extremo nororiente del macrosector que prácticamente no cuentan con áreas verdes, teniendo que recorrer más de 1 kilómetro para llegar a una.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

- El Macrosector cuenta con dos importantes corredores ecológicos: El Canal Coihueco y Estero Gibbs.
- Esto presenta la oportunidad de generar grandes áreas verdes relacionadas a dichos cuerpos de agua, y así maximizar los beneficios y servicios ecosistémicos que éstos ofrecen, ya sea ecológico y social.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- La masa arbórea es escasa, es posible identificarla mayormente asociada a los cuerpos de agua y en áreas menos urbanizadas, hacia el surponiente del macrosector.

II.3.10.- Macrosector Pueblo Nuevo

Cantidad: cuenta con un total de 150 áreas verdes, las cuales se componen de la siguiente manera:

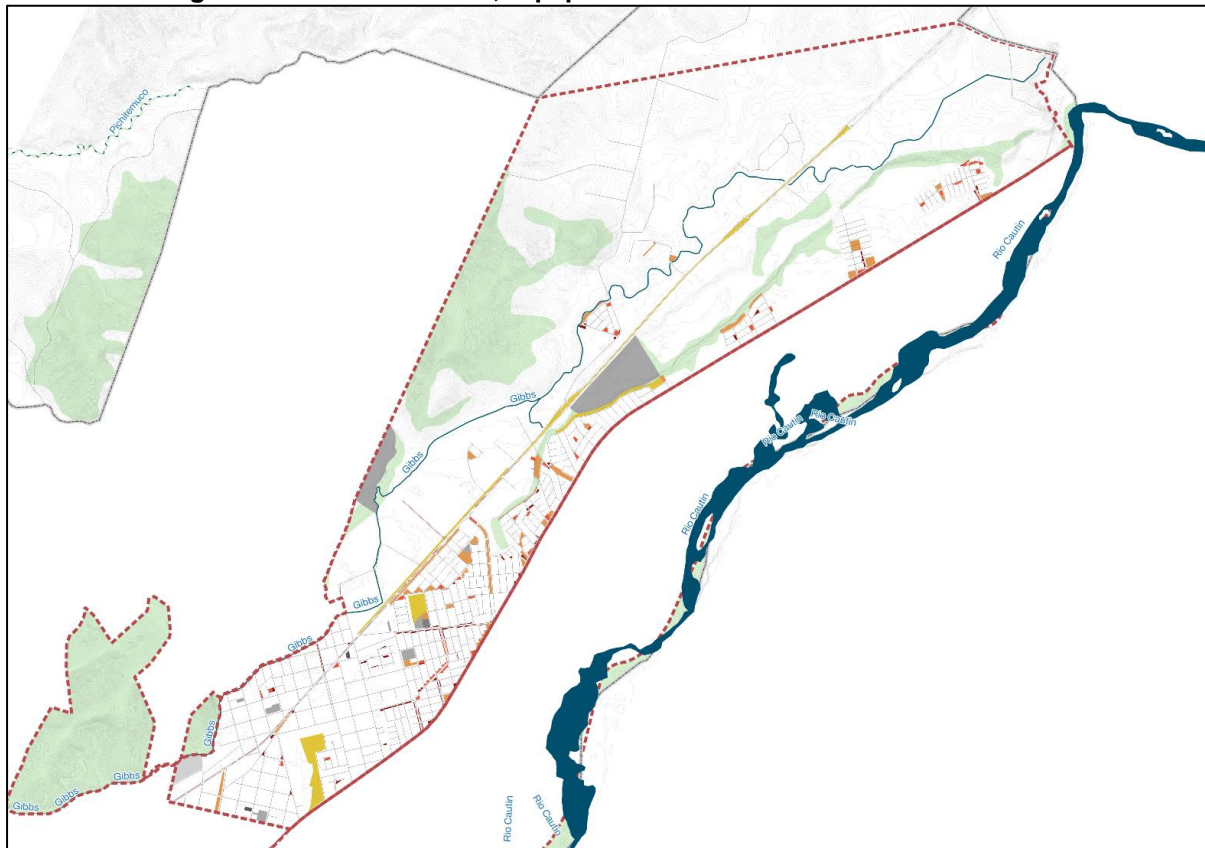
- Área Verde Mayor: 9 (6%)
- Área Verde Intermedia: 38 (25%)
- Área Verde Menor: 37 (25%)
- Área Verde Retazo: 66 (44%)

En cuanto a la superficie, Pueblo Nuevo cuenta con 310.784 m² de áreas verdes, lo cual representa el 9,6% del total de la ciudad. Se componen de la siguiente manera:

- Área Verde Mayor: 139.946 (45,0%)
- Área Verde Intermedia: 101.661 (32,7%)
- Área Verde Menor: 40.159 (12,9%)
- Área Verde Retazo: 29.018 (9,3%)

Las Áreas Verde Retazo son mayor en número, sin embargo, la Área Verde Mayor cuenta con más superficie que el resto de las áreas verdes.

Figura III-37 Áreas Verdes, Equipamientos del Macrosector Pueblo Nuevo



Fuente: Catastros I. Municipalidad y actualización de elaboración propia.

Concentración de Áreas Verdes:

- Las Áreas Verdes Retazo y Menores se encuentran muy cercanas unas de otras generando un continuo de mayor superficie. Esto es una oportunidad ya que permite conectar barrios entre sí, lo cual no ocurre en el resto de los macrosectores.
- Las Áreas Verdes Intermedias y Mayore se encuentran más dispersas abarcando una mayor superficie del macrosector, sin embargo, también es posible identificar franjas alargadas.
- Sin embargo, tiene un aspecto negativo y es que no hay grandes superficies de áreas verdes en donde los vecinos se puedan sentir alejados del mundo urbano y se les permita una experiencia de inmersión.

Potencialidad como una red conectada asociada a corredores ecológicos y ejes viales:

- Es posible identificar franjas alargadas que constituyen principalmente un beneficio para la movilidad, puesto es posible recorrer la mayor parte del macrosector sólo a través de las áreas verdes. Es decir, tiene la oportunidad de convertirse en una red que beneficie el movimiento a pie y en bicicleta.

Masa arbórea fuera de las áreas verdes.

- El macrosector se asocia directamente al Canal Gibbs, el cual lo atraviesa en toda su longitud. También contiene parte del bosque denso que caracteriza al Macrosector Ñielol, por lo que ambos presentan este valor ecosistémico.

III.- CARTERA DE PROYECTOS EXISTENTES

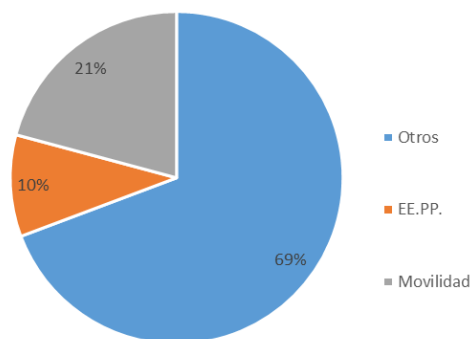
El siguiente apartado se divide en 2 subcapítulos en torno a la descripción e identificación de proyectos públicos en cartera para después visualizar los proyectos de inversión privada que pudiesen alterar y/o complementar las tendencias de movilidad y utilización de EE.PP. En el primero se analizaron los proyectos a nivel general de carácter público, identificando los de mayores injerencias en las dinámicas que le competen al presenta instrumento, para después profundizar en los proyectos de movilidad y EE.PP. que se encuentran con algún nivel de desarrollo. El segundo subcapítulo aborda los proyectos de inversión privada de gran envergadura, principalmente asociados a conjuntos habitacionales, que también son importantes de visualizar para poder prever futuras demandas en el corto plazo en torno a la infraestructura de movilidad y EE.PP.

III.1 PROYECTOS PÚBLICOS

Los proyectos públicos en cartera se definen en base a la información pública obtenida del Banco Integrado de Proyectos y a los antecedentes proporcionados por la Ilustre Municipalidad de Temuco. La cartera de proyectos existente presenta iniciativas con diferentes niveles de desarrollo, en donde en primera instancia se describe la cartera general de proyectos para luego profundizar sobre los relacionados con movilidad y EE.PP.

Gráfico III-2 Representatividad de inversión pública en movilidad y EE.PP.

Las inversiones públicas en EE.PP. y movilidad representan aproximadamente el 31% del total de los montos. El 69% restante se divide entre iniciativas asociadas a infraestructura sanitaria, manejo de aguas lluvias, educación y cultura, seguridad, salud, entre otros. Dentro de este grupo destacan en orden de magnitud las mejoras en torno al manejo de aguas lluvias e infraestructura sanitaria, reposición o construcción de infraestructura educacional y cultural, junto con mejoramiento y reposición de establecimientos de salud.

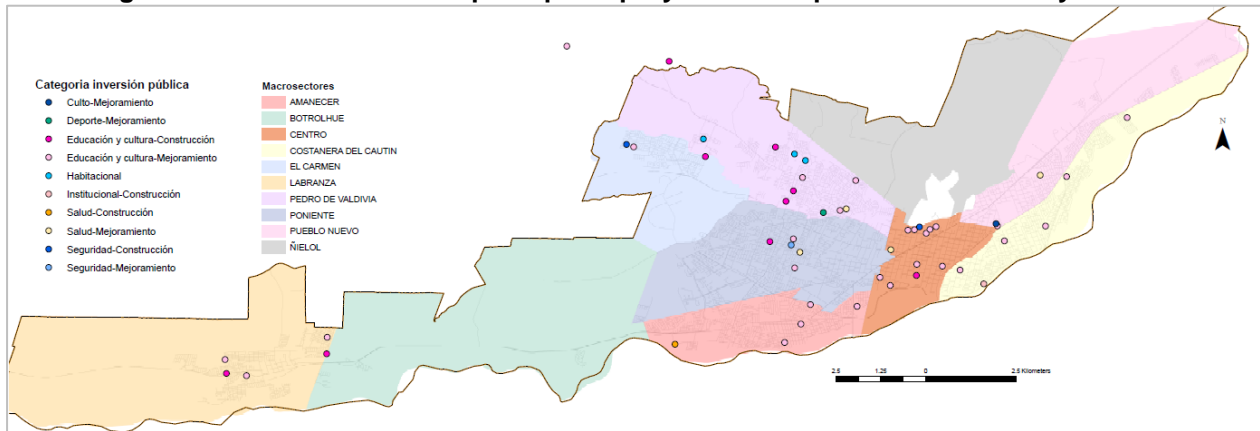


Fuente: Elaboración propia en base a Banco Integrado Proyectos

La distribución de estas iniciativas públicas (a excepción de proyectos asociados a movilidad y EE.PP.) se dispone de manera heterogénea entre los macrosectores, destacando la falta de iniciativas en Ñielol y Botrolhue, dado su bajo nivel de consolidación y disposición territorial. Las que resultan relevantes para la visualización de posibles cambios en las tendencias de movilidad y utilización de EE.PP. recaen principalmente en las construcciones de nuevos equipamientos y servicios. En este sentido los macrosectores de Labranza, Poniente, Pedro de Valdivia, Centro y Pueblo Nuevo, presentan iniciativas que conllevan la construcción de infraestructura educacional (dirigida a la primera infancia), junto con la construcción de infraestructura de seguridad en las dos últimas, asociados a bomberos y un cuartel de carabineros respectivamente.

El macrosector Pedro de Valdivia presenta las iniciativas de mayor envergadura a cuanto a soluciones habitacionales en torno a los proyectos: Construcción macro infraestructura Pedro de Valdivia, Habilitación Villa Los Cóndores y Mejoramiento polígono regeneración conjuntos habitacionales, sector Pedro de Valdivia. Si bien su nivel de desarrollo y recursos asignados varía, siendo el único que cuenta con Resolución Favorable (RS) el de Regeneración conjuntos habitacionales, estos muestran una clara tendencia a la búsqueda de inversiones públicas para el mejoramiento de las condiciones de sanidad e infraestructura habitacional proyectos que involucrarían cambios en la disposición de EE.PP. y tendencias de movilidad en el macrosector.

Figura III-38 Ubicación de los principales proyectos exceptuando movilidad y EE.PP.



Fuente: Elaboración propia en base a Banco Integrado Proyectos & Información proporcionado por la Ilustre Municipalidad de Temuco, 2022

Los proyectos de inversión pública asociados a infraestructura de movilidad y EE.PP. recaen en 81 iniciativas con un monto aproximado de M\$75.000.000. Del total un 30% corresponde a proyectos de infraestructura de EE.PP., bordeando los M\$22.200.000, mientras que un 70% (M\$52.800.000) recae en iniciativas de movilidad. Dentro del primer grupo el de mayor envergadura se encuentra en torno al mejoramiento de EE.PP. asociado al proyecto de reposición del mercado municipal, el cual concentra el 80% de los recursos.

Exceptuando la reposición del mercado municipal, la categoría de infraestructura de EE.PP. mantiene una mayor asignación de recursos en torno a la construcción, mejoramiento y reposición de plazas, mientras que seguridad es la categoría con la menor cifra. Este dato resulta relevante ya que la ciudadanía reconoce la falta de seguridad como una problemática priorizada dentro del espacio público, la cual alcanzó aproximadamente el 20% de la priorización en el cuestionario realizado, como también se releva como tema que genera preocupación en los talleres realizados, aspecto a considerar para la formulación del presente estudio.

En relación con los proyectos de infraestructura asociados a la movilidad, el 87% corresponde a mejoramiento de calles. Si bien estos proyectos no excluyen posibles mejoras asociadas a la infraestructura de medios activos (principalmente peatonal, asociada al perfil completo de la vía), priorizan los mejoramientos de calzada y flujos. Dentro de esta categoría se agrupan las reparaciones de baches, semaforización y la reposición o mejoramiento de calzadas principalmente.

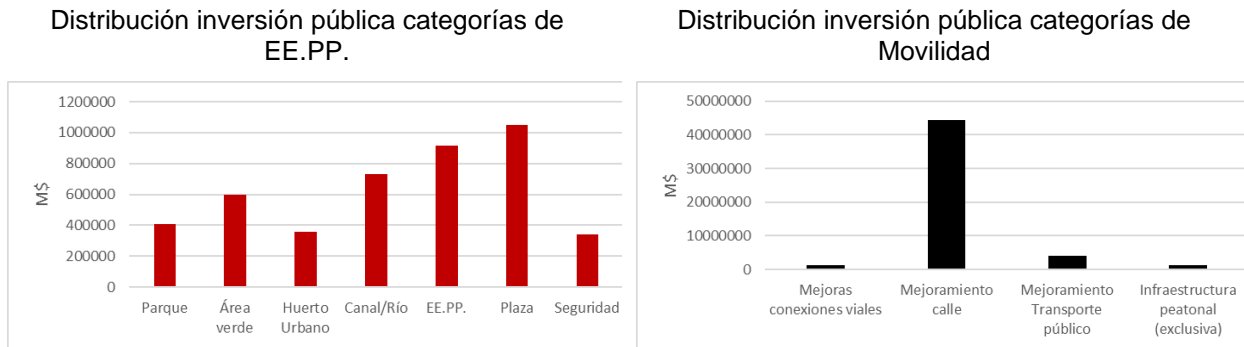
En torno a las iniciativas asociadas a mejoras en el funcionamiento del transporte público (8%), cabe resaltar que éstas están fuertemente dirigidas al mejoramiento del flujo del transporte público para minimizar los tiempos de traslados, en torno a la habilitación de una pista exclusiva, instalación de cámaras para el buen uso de éstas y capacitación a los conductores.

Las mejoras de conexiones viales agrupan las construcciones y estudios asociados a cambios estructurales o de gran envergadura en la capacidad y disposición de la infraestructura vial (incorporando todos los modos), en donde destacan el mejoramiento de interconexión propuesto para la zona nororiente del macrosector Pedro de Valdivia, el estudio de prefactibilidad de la avda. Barros Arana, como también el diseño de ingeniería de la construcción de la Av. Del Tren en el sector de Labranza. Estas iniciativas en cartera si bien presentan un porcentaje menor (2,5%) no tienen incluido en su totalidad los montos asociados a la construcción de dichos proyectos, los cuales dada su envergadura no podrían ser abordado con el presente instrumento.

Dentro de los proyectos asociados a los desplazamientos peatonales, se encuentran la reposición o mejoramiento de veredas, junto con el diseño de peatonalización de un tramo de la calle Bulnes, como proyecto inicial para su total peatonalización a mediano plazo. Cabe destacar, que si bien el porcentaje de inversión destinada a esta categoría, el cual recae en el 2,3%, es menor que las anteriores, su representatividad en cantidad de proyectos es de aproximadamente un 30%.

Esta condición representa una oportunidad dentro de las consideraciones para elaborar el presente instrumento, dada que con montos de envergadura inferiores al asociado a la infraestructura de medios motorizados, se pueden mejorar aspectos claves en las experiencias de desplazamiento peatonales, siendo una temática en donde el 98% de las personas consideró importante fomentar, según los resultados del cuestionario realizado.

Gráfico III-3 Distribución de inversión por categorías en EE.PP. y movilidad



Fuente: Elaboración propia en base a cartera de proyectos existentes, 2022

Al espacializar los proyectos de EE.PP. y movilidad se puede ver una fuerte inequidad en torno a las inversiones por macrosector. Del total de iniciativas posibles de ser localizadas en un macrosector específico (72), un 25% se concentra en el macrosector Pueblo Nuevo, mientras que un 20% en el Centro. Las menores cantidad de iniciativas recaen en Ñielol (1) y El Carmen (2), las cuales representan el 1,4% y 2,8% del total. Al comparar los montos asociados a dichas iniciativas la inequidad es aún más fuerte, en donde el centro concentra el 49% y el macrosector poniente el 39% de la inversión pública.

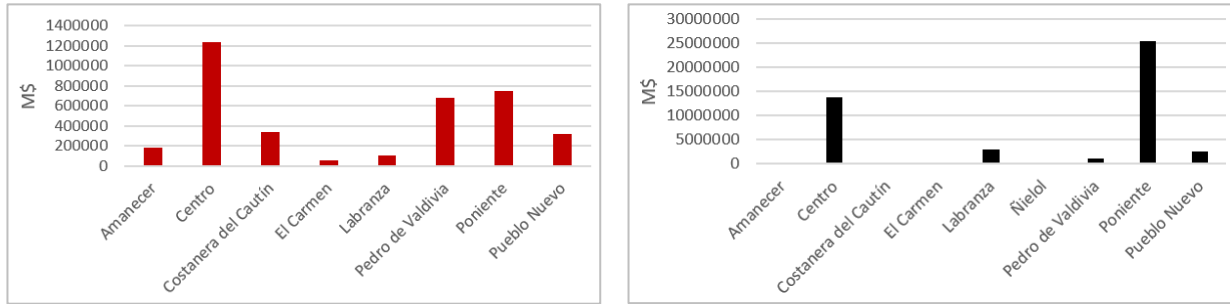
Tabla III-17 Distribución iniciativas de movilidad y EE.PP. por macrosector

MACROSECTOR	CANTIDAD	PORCENTAJE CANTIDAD	MONTOS \$M	PORCENTAJE MONTOS
Amanecer	4	5,6	209.719	0,3
Centro	15	20,8	32.716.330	48,9
Costanera del Cautín	3	4,2	397.291	0,6
El Carmen	2	2,8	128.892	0,2
Labranza	7	9,7	3.043.254	4,5
Ñielol	1	1,4	53.600	0,1
Pedro de Valdivia	11	15,3	1.618.954	2,4
Poniente	11	15,3	26.087.370	39,0
Pueblo Nuevo	18	25,0	2.715.418	4,1
Botrolhue	0	0	0	0
Total general	72	100	66970830	100

Fuente: Elaboración propia en base a cartera de proyectos de inversión, 2022.

Las iniciativas de inversión en EE.PP recaen en los macrosectores con mayores niveles de consolidación y desarrollo, por lo que actualmente Botrolhue y Ñielol no cuentan con este tipo de proyectos. El centro, concentra el 89% de los montos de inversión asociado a infraestructura de EE.PP., lo cual se condice con lo planteado anteriormente frente al proyecto de Reposición del Mercado Municipal. Excluyéndolo, el centro continúa concentrando la mayor cantidad de inversión pública en EE.PP. alcanzando el 34%, seguido del macrosector poniente que alcanza un 20,4%. Los menores porcentajes se encuentran en los macrosectores de El Carmen y Labranza, con un 1,5% y con 3% respectivamente. En cuanto a las iniciativas de movilidad continúan el mismo patrón, acentuando de mayor manera la concentración de montos de inversión en los macrosectores Poniente (56%) y Centro (30%).

Gráfico III-4 Distribución de inversión pública por macrosector en EE.PP. y movilidad
 Distribución inversión pública en EE.PP. por macrosector Distribución inversión pública en movilidad por macrosector



Fuente: Elaboración propia en base a cartera de proyectos existentes, 2022

A continuación, se presenta la cartera de proyectos existente en torno a movilidad y EE.PP.:

Tabla III-18 Cartera de proyectos vigente EE.PP, 2022

N°	NOMBRE PROYECTO	MONTO M\$	MACRO SECTOR	ESTADO	FUENTE FINANCIERA	CATEGORÍA
1	REPOSICIÓN MERCADO MUNICIPAL DE TEMUCO	\$17.665.041	Centro	Obra en ejecución.	SUBDERE - MUNICIPAL	Mejoramiento EE.PP.
2	PLAZA ACTIVA ELIGE VIVIR SANO	\$ 643.914	Centro	Obra en ejecución.	I.N.D - MUNICIPAL	Mejoramiento plaza
3	CONSTRUCCIÓN MÓDULOS HORTALICERAS, DISEÑO Y EJECUCIÓN URBANISMO TÁCTICO, EJE M. BULNES, ENTRE C. SOLAR Y D. PORTALES	\$295.000	Centro	Obra en ejecución.	MUNICIPAL	Huerto Urbano
4	REPOSICIÓN Y REPARACIÓN PLAZA DAGOBERTO GODOY TEMUCO Y "EMO-2019 REPARACIÓN PARADEROS PLAZA DAGOBERTO GODOY	\$86.997	Centro	En ajuste para llamar a licitación.	SUBDERE	Mejoramiento plaza
5	CONSTRUCCIÓN PARQUE DE CALISTENIA	\$200.000	Costanera del Cautín	En licitación.	MUNICIPAL	Construcción parque
6	MEJORAMIENTO ÁREAS VERDES PURRANQUE ENTRE CALLE SAN VICENTE Y CALLE PURRANQUE	\$90.576	Pedro de Valdivia	En gestión de convenio.	F.N.D.R.	Mejoramiento áreas verdes
7	MEJORAMIENTO ÁREAS VERDES SIETE VENAS ENTRE CALLE ANTURRAYEN Y CALLE ANTIQUINA	\$101.663	Pedro de Valdivia	En gestión de convenio.	F.N.D.R.	Mejoramiento áreas verdes
8	MEJORAMIENTO PLAZA TREJOS	\$108.000	Poniente	En gestión de convenio.	F.N.D.R.	Mejoramiento plaza
9	MEJORAMIENTO PLAZA EN VILLA LOS ARQUITECTOS, TEMUCO	\$136.000	Poniente	Con ficha IDI-No postulado	F.N.D.R.	Mejoramiento plaza
10	MEJORAMIENTO PLAZA VISTA EL VOLCÁN, TEMUCO.	\$74.982	Pueblo Nuevo	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Mejoramiento plaza
11	MEJORAMIENTO ÁREA VERDE CASA DE MÁQUINAS, TEMUCO.	\$74.999	Pueblo Nuevo	En Evaluación Técnica	SUBDERE	Mejoramiento áreas verdes
12	PROVISIÓN E INSTALACIÓN DE JUEGOS INFANTILES EN VILLA AITUE, RUKA TAMY Y SAN ISIDRO	\$165.000	Amanecer - Labranza	Obra en ejecución.	MUNICIPAL	Mejoramiento EE.PP.
13	CONSTRUCCIÓN ÁREA VERDE PORTAL SAN FRANCISCO	\$10.000	Pedro de Valdivia	Diseño en desarrollo.	MUNICIPAL	Construcción área verde

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

N°	NOMBRE PROYECTO	MONTO M\$	MACRO SECTOR	ESTADO	FUENTE FINANCIERA	CATEGORÍA
14	CONSTRUCCIÓN MULTICANCHA PEDRO DE VALDIVIA	\$100.000	Pedro de Valdivia	Obra en ejecución.	MUNICIPAL	Mejoramiento EE.PP.
15	CONSERVACIÓN PARQUE VILLA LOS CÓNDORES, TEMUCO	\$ 209.150	Pedro de Valdivia	Con ficha IDI-No postulado	F.N.D.R.	Conservación parque
16	CONSERVACION LUMINARIAS BANDEJÓN PINTO, ENTRE CALLE TUCAPEL Y BILBAO, TEMUCO	\$ 112.891	Centro	Con ficha IDI-No postulado	F.N.D.R.	Seguridad
17	CONSTRUCCION ÁREA VERDE LEON GALLO, TEMUCO	\$135.854	Costanera del Cautín	Con ficha IDI-No postulado	F.N.D.R.	Construcción área verde
18	PROVISIÓN E INSTALACIÓN DE JUEGOS INFANTILES EN EL CARMEN Y LAS QUILAS	\$ 107.785	El Carmen - Amanecer	Obra en ejecución.	MUNICIPAL	Mejoramiento EE.PP.
19	CONSTRUCCIÓN CUBIERTA PISTA DE PATINAJE	\$ 480.000	Poniente	En licitación.	MUNICIPAL	Mejoramiento EE.PP.
20	RECUPERACIÓN AREA VERDE BELGRADO, CHIVILCAN 1 Y 2	\$ 106.423	Amanecer - Pedro de Valdivia	En contrato.	MUNICIPAL	Recuperación área verde
21	MEJORAMIENTO ÁREA VERDE NUEVA GENERACIÓN, TEMUCO	\$ 75.000	Pedro de Valdivia	En Revisión URS	SUBDERE	Mejoramiento áreas verdes
22	DISEÑO ESPACIO LOS ARTESANOS	\$ 38.900	Centro	Diseño en desarrollo.	MUNICIPAL	Mejoramiento EE.PP.
23	CONSTRUCCION HUERTO URBANO EN CALLE ANIBAL PÍNTO ENTRE CALLES TUCAPEL Y CAUTÍN, TEMUCO	\$59.993	Centro	Respondiendo observaciones	FRIL	Huerto Urbano
24	MEJORAMIENTO ESPACIO PÚBLICO BORDE CANAL GIBBS - GABRIELA MISTRAL	\$ 312.800	Varios	Diseño en desarrollo.	MUNICIPAL	Mejoramiento canal/Río
25	PROVISIÓN E INSTALACIÓN BEBEDEROS PARQUE ESTADIO, TEMUCO	\$ 24.294	Poniente	Aprobado	SUBDERE	Mejoramiento EE.PP.
26	CONSTRUCCIÓN PROYECTO PILOTO DE SEGURIDAD CIUDADANA Y PROXIMIDAD BARRIO NORTE - TEMUCO	\$ 172.412	Pueblo Nuevo	FI, Respondiendo observaciones	F.N.D.R.	Seguridad
27	CONSTRUCCIÓN ALUMBRADO PÚBLICO DIVERSOS LOTEOS	\$ 57.282	El Carmen - Pedro de Valdivia	En licitación.	SUBDERE	Seguridad
28	ANALISIS PLAN MAESTRO RIO CAUTIN Y SUS BORDES, TEMUCO, PADRE LAS CASAS Y VILCUN	\$ 416.779	Varios	Parado en vías de retomarse	F.N.D.R.	Mejoramiento canal/Río

Tabla III-19 Cartera de proyectos vigente movilidad, 2022

N°	NOMBRE PROYECTO	MONTO	MACRO SECTOR	ESTADO	FUENTE FINANCIERA	CATEGORÍA
1	REPARACIÓN BACHES DE EMERGENCIA VARIOS SECTORES	\$ 51.065	Varios	En licitación.	SUBDERE	Reparación baches
2	INSTALACIÓN SEMÁFOROS INTERSECCIÓN AV. SAN MARTÍN CON CALLE PHILLIPPI, TEMUCO	\$ 52.884	Centro	Obra en ejecución.	SUBDERE	Semáforos
3	INSTALACION SEMAFOROS BARROS ARANA CON VALPARAISO	\$ 83.296	Pueblo Nuevo	Obra en ejecución.	MUNICIPAL	Semáforos
4	INSTALACIÓN SEMÁFOROS INTERSECCIÓN AV. SAN MARTÍN CON CALLE LAS HERAS, TEMUCO	\$ 54.627	Centro	Obra en ejecución.	SUBDERE	Semáforos
5	INSTALACIÓN SEMÁFOROS INTERSECCIÓN CALLES LAUTARO CON BLANCO ENCALADA, TEMUCO	\$ 51.928	Centro	Obra en ejecución.	SUBDERE	Semáforos
6	MODIFICACIÓN SEMÁFOROS BARROS ARANA MIRAFLORES	\$ 46.743	Centro	En licitación.	SUBDERE	Semáforos
7	INSTALACIÓN SEMAFOROS INTERSECCIÓN ANTIFIL CON QUIDEL, TEMUCO	\$ 61.437	Costanera del Cautín	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Semáforos
8	INSTALACIÓN SEMÁFOROS INTERSECCIÓN AV. ALEMANIA CON 18 DE SEPTIEMBRE, TEMUCO	\$ 64.180	Poniente	Respondiendo observaciones Nivel Central	SUBDERE	Semáforos
9	INSTALACIÓN SEMÁFOROS INTERSECCIÓN BERNARDO O'HIGGINS CON SAN CARLOS, TEMUCO.	\$65.170	Poniente	Respondiendo observaciones Nivel Central	SUBDERE	Semáforos
10	REPOSICIÓN PUENTE LOS LABRADORES, LABRANZA, TEMUCO	\$45.260	Labranza	Diseño en desarrollo.	MUNICIPAL	Puente
11	DISEÑO REPOSICIÓN PUENTE ISLA CHILOÉ, ANTUMALÉN TEMUCO	\$ 50.000	Pueblo Nuevo	En gestión de convenio	MUNICIPAL	Puente
12	CONSTRUCCIÓN PASEO PEATONAL CENTRO DE TEMUCO	\$114.000	Centro	Diseño en desarrollo.	MUNICIPAL	Paseo peatonal

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

N°	NOMBRE PROYECTO	MONTO	MACRO SECTOR	ESTADO	FUENTE FINANCIERA	CATEGORÍA
13	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE ECUADOR, ENTRE CENTENARIO Y 1 NORTE, TEMUCO	\$ 74.996	Pueblo Nuevo	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Reposición veredas
14	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE HUENTENAO MILLANAO Y PASAJE 3	\$ 72.090	Pedro de Valdivia	Obra en ejecución.	MUNICIPAL	Reposición veredas
15	MEJORAMIENTO INTERCONEXIÓN VIAL PEDRO DE VALDIVIA NORTE, TEMUCO	\$695.144	Pedro de Valdivia	Continuidad - RS	F.N.D.R.	Construcción vía
16	MEJORAMIENTO CALLE MOLLULCO, ENTRE CALLE EL BOSQUE Y COMPLEJO DEPORTIVO LABRANZA, TEMUCO	\$ 409.369	Labranza	Continuidad- RS 2021	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
17	MEJORAMIENTO AV. CAUPOLICAN ENTRE LEON GALLO Y MANUEL RODRIGUEZ, TEMUCO	\$6.870.113	Poniente-Centro	FI, Respondiendo observaciones	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
18	MEJORAMIENTO CALLE PITRANTÚ ENTRE PASAJE YAUPI Y PEDRO DE VALDIVIA	\$172.575	Pedro de Valdivia	En gestión de convenio.	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
19	MEJORAMIENTO CALLE 3 PONIENTE ENTRE 1 NORTE Y PASAJE EL PINAR, TEMUCO (INCLUYE REPOSICIÓN PUENTE PFEIFER)	\$ 998.349	Labranza	Convenio tramitado.	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
20	MEJORAMIENTO CALLE UNION NORTE ENTRE R. ORTEGA Y B. ARANA, TEMUCO	\$593.623	Pueblo Nuevo	RS, Diseño	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
21	MEJORAMIENTO AV. GABRIELA MISTRAL ENTRE AV. ANDES Y PABLO NERUDA, TEMUCO	\$11.579.246	Poniente	RS-2021	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
22	MEJORAMIENTO CALLE UNIÓN NORTE ENTRE R. ORTEGA Y TIRSO DE MOLINA	\$ 568.602	Pueblo Nuevo	Obra en ejecución.	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
23	MEJORAMIENTO CALLE LOS PIONEROS ENTRE MON REPOZ Y LITTA MADONNA, LABRANZA, TEMUCO	\$ 331.276	Labranza	RS-2022	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
24	DISEÑO INGENIERÍA CONSTRUCCIÓN AV. DEL TREN, LABRANZA ALTO	\$ 99.000	Labranza	Diseño en desarrollo.	MINVU	Construcción vía
25	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE ERCILLA ENTRE VALPARAÍSO Y PÉREZ ROSALES, TEMUCO	\$ 60.020	Pueblo Nuevo	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Reposición veredas
26	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE ERCILLA ENTRE RUDECINDO ORTEGA Y VALPARAISO, TEMUCO	\$ 74.976	Pueblo Nuevo	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Reposición veredas
27	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE ERCILLA ENTRE PÉREZ ROSALES Y 1 NORTE, PASAJES STGO. HERRERA Y ARACENA, TEMUCO.	\$ 73.796	Pueblo Nuevo	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Reposición veredas
28	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE 1 NORTE, ENTRE ECUADOR Y ZIEM, TEMUCO	\$57.090	Pueblo Nuevo	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Reposición veredas
29	REPARACIÓN BACHES DE EMERGENCIA U.V. LOS RÍOS, ESTADIO, RALUNCOYAN, CAUPOLICÁN, ALEMANIA Y LAS ENCINAS, TEMUCO	\$63.492	Centro-Poniente-Nuevo Amanecer	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Reparación baches
30	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLES FRESIA Y PACÍFICO, ENTRE RUDECINDO ORTEGA Y ZIEM, TEMUCO	\$ 74.600	Pueblo Nuevo	En Creación Municipal	SUBDERE	Reposición veredas
31	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE ECUADOR, ENTRE RUDECINDO ORTEGA Y CENTENARIO, TEMUCO	\$ 75.000	Pueblo Nuevo	En Creación Municipal	SUBDERE	Reposición veredas
32	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE CENTENARIO ENTRE R. ORTEGA Y ZIEM	\$ 57.620	Pueblo Nuevo	En gestión de convenio.	F.N.D.R.	Reposición veredas
33	MEJORAMIENTO VEREDAS CENTENARIO ENTRE BARROS ARANA Y COLO COLO	\$ 36.508	Pueblo Nuevo	En licitación.	SUBDERE	Mejoramiento veredas
34	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLES TIBURCIO SAAVEDRA Y LANALHUE, POBLACIÓN JOSÉ MIGUEL CARRERA	\$ 123.236	Poniente	En contrato.	MUNICIPAL	Reposición veredas
35	HABILITACIÓN PISTA SOLO TRANSPORTE PUBLICO SAN MARTIN	\$ 53.514	Poniente	En ajuste para llamar a licitación.	SUBDERE	Mejoramiento Transporte público
36	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE ORELLA ENTRE MAESTRANZA Y JANEQUEO	\$ 42.349	Pueblo Nuevo	Obra en ejecución.	SUBDERE	Reposición veredas
37	CONSERVACIÓN CAMINOS RURALES MONTE OSCURO Y CHIVILCÁN, TEMUCO	\$ 53.600	Rural	Obra en ejecución.	F.N.D.R.	Conservación caminos

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

N°	NOMBRE PROYECTO	MONTO	MACRO SECTOR	ESTADO	FUENTE FINANCIERA	CATEGORÍA
38	REPOSICIÓN DE VEREDAS CALLE VICENTE PÉREZ ROSALES Y CALLE ZIEM	\$ 162.548	Pueblo Nuevo	Obra terminada.	MUNICIPAL	Reposición veredas
39	DISEÑO PAVIMENTOS PARTICIPATIVOS	\$ 50.000	Varios	Diseño en desarrollo.	MUNICIPAL	Pavimentos participativos
40	ESTUDIO PREFACTIBILIDAD AV. BARROS ARANA	\$358.000	Pueblo Nuevo	Estudio en desarrollo.	MINISTERIO TRANSPORTES	Estudio
41	REPARACION SEMAFOROS EJE CAUPOLICAN	\$ 43.416	Centro	Obra en ejecución.	MUNICIPAL	Semáforos
44	CAPACITACION CONDUCTORES LOCOMOCION COLECTIVA MAYOR TEMUCO - PADRE LAS CASAS	\$ 889.600	Todos	Con ficha IDI- No postulado	F.N.D.R.	Mejoramiento Transporte público
45	CONSTRUCCION DE CAMARAS DE FISCALIZACIÓN PISTAS SOLO TRANSPORTE PÚBLICO, TEMUCO	\$3.074.565	Varios	Continuidad-RS 2021	F.N.D.R.	Mejoramiento Transporte público
43	MEJORAMIENTO ACCESO PORTAL SAN FRANCISCO - TEMUCO	\$ 685.050	Rural	Continuidad-RS 2012	F.N.D.R.	Mejoramiento calle
46	CONSERVACIÓN CAMINOS RURALES CUSACO Y PITRACO, TEMUCO	\$65.300	Rural	Obra en ejecución.	F.N.D.R.	Conservación caminos
47	DISEÑO VEREDAS EN DIFERENTES SECTORES (CONTRATO DE SUMINISTROS)	\$ 30.000	Varios	Diseño en desarrollo.	MUNICIPAL	Mejoramiento veredas
48	DISEÑO VEREDAS EQUIPAMIENTO SALUD	\$ 45.000	Varios	En licitación.	MUNICIPAL	Mejoramiento veredas
49	REPARACIÓN BACHES DE EMERGENCIA UNIDAD VECINAL CREADORES, TEMUCO.	\$ 75.000	El Carmen	Respondiendo observaciones URS	SUBDERE	Reparación baches
50	CONSERVACIÓN CAMINO CURRIHUINCA, TEMUCO	\$ 90.253	Rural	Respondiendo observaciones	FRIL	Conservación caminos
51	CONSERVACIÓN CAMINO LOMAS DE CODILGUE, TEMUCO	\$ 70.742	Rural	Respondiendo observaciones	FRIL	Conservación caminos
52	CONSERVACIÓN CAMINO TRANANTUE - PANCO 1, TEMUCO	\$ 88.988	Rural	Respondiendo observaciones	FRIL	Conservación caminos
53	CONSERVACIÓN CAMINO TRANANTUE - PANCO 2, TEMUCO	\$ 77.608	Rural	Respondiendo observaciones	FRIL	Conservación caminos

A continuación, se presentan las tipologías de proyectos por macrosector:

LABRANZA: Mantiene 5 proyectos en cartera en torno a movilidad y EE.PP. La primera categoría se divide en mejoramiento de calle y el diseño de ingeniería para la construcción de Av. Del Tren. Frente a lo acotado de las iniciativas asociadas a movilidad cabe resaltar la oportunidad de incorporar proyectos de baja o mediana envergadura asociados a mejoras en los desplazamientos peatonales y/o fomento del transporte público. Estos podrían abordarse teniendo presente la necesidad de iluminación y vigilancia o bien incorporar elementos que propicien la disminución de velocidad de medios motorizados, ambos como elementos que fueron relevados por la ciudadanía, con un 62% y 46% respectivamente.

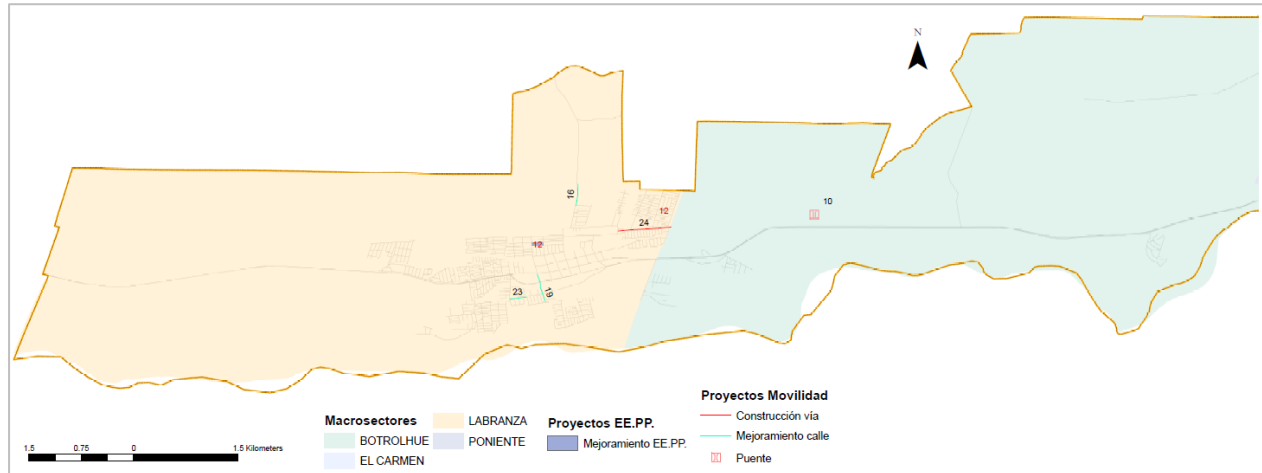
Los proyectos de EE.PP. recaen solamente en la tipología de mejoramiento, lo cual en este caso representa la instalación de juegos infantiles en dos plazas del sector, proyecto que se encuentra en ejecución. Este mejoramiento de EE.PP. se condice con los usos de plazas y parques que se reflejaron en el cuestionario, en donde el 60% señala que utiliza estos espacios para jugar con niños como también un 53% señala la falta de equipamiento en plazas y parques y un 53% lo posiciona como un elemento que podría mejorarlas. Dentro de las percepciones de la ciudadanía se refleja también la falta de proyectos asociados a mejoramiento y/o construcción de áreas verdes, en donde más del 50% opinó que no está conforme con la cantidad y mantención de estos espacios.

BOTROLHUE: Presenta solamente una iniciativa de inversión asociado a movilidad y EE.PP. el cual recae en la reposición del puente Los Labradores, proyecto que se encuentra en el desarrollo de diseño. Dado el bajo nivel de consolidación y desarrollo, resulta complejo el justificar mayores inversiones públicas en este sector. No obstante lo anterior Botrolhue muestra una clara tendencia a aumentar la disponibilidad de soluciones habitacionales, la cual podría ser

complementada con inversión pública asociada entre otras cosas a una planificación en torno al uso del espacio público de movilidad.

Frente a las consideraciones que podrían contribuir a robustecer la cartera de proyectos de EE.PP. en el sector, la ciudadanía resalta el uso de parques y plazas para jugar con niños, junto con pocas instalaciones y mala mantención como problemáticas existentes. En torno a la movilidad los aspectos relevados a mejorar recaen en las conexiones entre barrios, la mejora de cruces y conexiones con señalética adecuada, como también una mayor integración a la red de ciclovías.

Figura III-39 Espacialización cartera de proyectos movilidad y EE.PP. por macrosector Botrolhue y Labranza



Fuente: Elaboración propia en base a cartera de proyectos, 2022

Centro: Los proyectos asociados a EE.PP. dentro del macrosector Centro recaen en 7 iniciativas. Estas presentan una mayor variedad de intervenciones que los otros macrosectores, destacando 4 proyectos en torno a mejoras de bandejones, divididos entre huertos urbanos (2 unidades, una en ejecución y otra respondiendo observaciones), mantención luminarias (con ficha, no postulado aún) y creación del espacio los artesanos, cuyo diseño está en desarrollo. Como proyecto de gran envergadura presenta la reposición del mercado municipal (en ejecución), a lo cual se suman 2 mejoramiento de plaza, uno en ejecución y el segundo en trámites para realizar la licitación. Frente a temas relevantes para la materialización de aportes a la cartera de proyectos de EE.PP. existente cabe resaltar la preferencia del uso de estos espacios para compartir y encontrarse con otras personas, como también para disfrutar de la naturaleza. Las principales problemáticas que las personas evidencian recaen en la seguridad de estos espacios (48%) como también en la falta de instalaciones (36%).

Los proyectos asociados a movilidad agrupan 8 iniciativas en donde la mayoría recae en mejoramientos de calles asociados a instalación de semáforos, reparación de baches, entre otros. Destaca el proyecto de peatonalización de un tramo de la calle Bulnes, el cual se encuentra en etapa de diseño, como una de las iniciativas pioneras en la priorización de la caminata como modo de desplazamiento. Dentro de los aspectos que la ciudadanía releva para este sector, destacan la mejora de iluminación y vigilancia con un 56% (condición también prioritaria para EE.PP. con un 60%), mejora de veredas (42%) y la continuidad en la red de ciclovías (40%).

Poniente: En este sector las iniciativas en torno a la movilidad se dividen en mejoramiento de calles, reposición de veredas y mejoramiento del funcionamiento del transporte público. El primer grupo, agrupa tanto mejoramiento de calles propiamente tal, como instalación de semáforos y reparación de baches. La reposición de veredas de la calle Tiburcio Saavedra y Lanalhue (cómo

único orientado a la priorización de los desplazamientos peatonales) se encuentra en contrato. Por último el mejoramiento del funcionamiento del transporte público recae en la habilitación de una pista exclusiva en la calle San Martín, el cual se encuentra en ajustes para su licitación. Dentro de los aspectos que la ciudadanía releva para este sector en cuanto a movilidad, destacan la mejora de iluminación y vigilancia con un 55% y la continuidad en la red de ciclovías (43%).

Los proyectos de mejoramiento de EE.PP. se dividen en mejoramiento de plazas y EE.PP. El primer grupo se divide en dos proyectos, uno en gestión de convenio (Trejo) y el segundo (Villa los Arquitectos) con ficha IDI pero aún no postulada, mientras que el mejoramiento de EE.PP. recae en habilitaciones dentro del Parque Estadio, asociado a bebederos (aprobado) y techumbre de la pista de patinaje (en licitación). Dentro de las temáticas relevadas por la ciudadanía destaca la presencia del paseo de mascotas como actividad de uso en los EE.PP. (condición que no se visualiza en otros sectores), siendo la prioritaria el disfrutar de la naturaleza (67%), como también la percepción de satisfacción frente a la cantidad de EE.PP. disponible, la cual recae en un 74%. Las problemáticas que se priorizan abordar recaen en aumentar la cantidad de instalaciones (44% como elemento a incorporar pero con un 56% en priorización de problemáticas), como también la iluminación y vigilancia (68% y 43% respectivamente).

El Carmen: Las iniciativas de inversión de EE.PP. y movilidad son acotados, existiendo en la actualidad solamente 3 proyectos en cartera. En torno al EE.PP. se limitan a una iniciativa, la cual recae en la instalación de juegos infantiles, proyecto actualmente en ejecución. Dentro de las temáticas relevadas por la ciudadanía que podrían contribuir a definir proyectos para complementar la cartera existente se encuentran los usos prioritarios asociados a disfrutar la naturaleza (64%) y el uso con niños y familia (61%). Las problemáticas relevadas recaen en una mayor disponibilidad de instalaciones en los EE.PP. como también el tema de la seguridad como elemento necesario de abordar.

Por otro lado los proyectos de movilidad recaen en la reparación de baches y mejoramiento de calle asociado al programa de Pavimentos Participativos. Dentro de los aspectos que la ciudadanía releva para este sector en cuanto a movilidad, destacan la mejora de iluminación y vigilancia con un 55% y la incorporación de elementos reductores de velocidad en medios motorizados (41%).

Costanera Cautín: Al igual que el macrosector anterior, Costanera del Cautín presenta proyectos de movilidad y EE.PP. acotados. En torno al EE.PP. se encuentra la construcción del Parque de Calistenia, en licitación, junto con la construcción de área verde León Gallo, con ficha IDI pero no postulado. Dentro de las temáticas relevadas por la ciudadanía que podrían contribuir a definir proyectos para complementar la cartera existente se encuentran los usos prioritarios asociados a disfrutar la naturaleza (70%) y el uso con niños y familia (52%). Las problemáticas relevadas recaen en el mal estado de los espacios existentes, junto con una mayor disponibilidad de instalaciones, como también la percepción de inseguridad presente en estos espacios.

La iniciativa de movilidad existente recae en la instalación de un semáforo en la intersección de Antifil con Quidel. Dentro de los aspectos que la ciudadanía releva para este sector en cuanto a movilidad, destacan la necesidad de mejorar las veredas (48%) como también mejorar los cruces de calles (43%).

Pedro de Valdivia: Este sector destaca siendo uno de los pocos que presenta una mayor cantidad de iniciativas de EE.PP. en comparación con movilidad. En este primer grupo se encuentra el mejoramiento y construcción de áreas verdes (todas ya en alguna etapa de desarrollo), construcción de alumbrado público en diferentes loteos (en licitación) y construcción del Parque Villa Los Cóndores (con ficha IDI, no postulado). Dentro de las temáticas relevadas por la ciudadanía que podrían contribuir a definir proyectos para complementar la cartera existente se encuentran los usos prioritarios asociados a disfrutar la naturaleza (65%) y el uso con niños y

familia, junto con compartir y encontrarse ambas con un 41%. Las problemáticas relevadas recaen en el mal estado de los espacios existentes, como también en la percepción de inseguridad presente en estos espacios.

Los proyectos asociados a movilidad recaen en reposición de veredas (en ejecución), mejoramiento de calle (en gestión de convenio) y en el mejoramiento de la interconexión vial Pedro de Valdivia Norte (cuenta con RS, continuidad). Dentro de los aspectos que la ciudadanía releva para este sector en cuanto a movilidad, destacan la necesidad de mejorar la iluminación y vigilancia (65%) junto con la mejora de veredas (47%).

Pueblo Nuevo: Los proyectos en este sector se concentran fuertemente asociados a movilidad, agrupando 16 de las 19 existentes. Estos proyectos se dividen en reposición y mejoramiento de veredas (10) y mejoramiento de calles (5). Dentro de los aspectos que la ciudadanía releva para este sector en cuanto a movilidad, destacan la necesidad de mejorar la iluminación y vigilancia (61%) junto con la mejora de veredas (64%).

Las iniciativas en torno al EE.PP. se dividen en mejoramiento de plazas y áreas verde, junto con el proyecto piloto de seguridad ciudadana, el cual si bien incorpora la habilitación de 10 cámaras en lugares estratégicos y un vehículo de seguridad equipado para patrullaje, tendrá una sala de visualización propia, con espejo en la dirección de seguridad públicos y en carabineros. Cabe resaltar que en este sector un 75% de las personas que participaron del cuestionario coinciden en que no están conformes con la cantidad y mantención de EE.PP. disponible, condición que también fue relevada en los talleres participativos. Dentro de las problemáticas relevadas que podrían contribuir a complementar la cartera de proyectos existentes se encuentra las pocas instalaciones (64%) como también el mal estado de los EE.PP. existentes (61%).

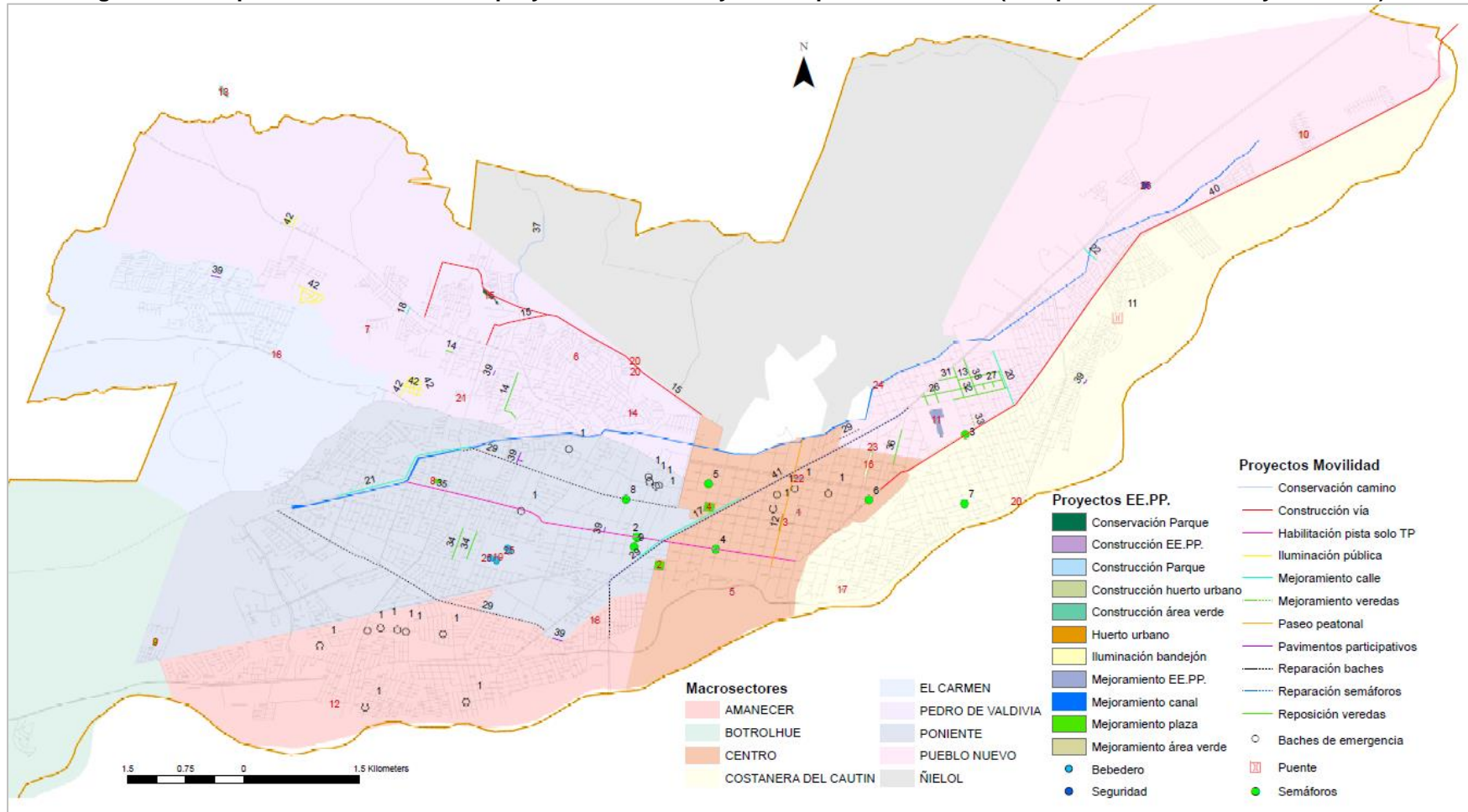
Amanecer: Los proyectos asociados a movilidad y EE.PP. agrupan 4 iniciativas. El primer grupo, solamente cuenta con inversión pública asociado a la reparación de baches para el mejoramiento de calles. Dentro de los aspectos que la ciudadanía releva para este sector en cuanto a movilidad, destacan la necesidad de mejorar la iluminación y vigilancia (71%) junto con la mejora de veredas (43%).

Los asociados a EE.PP. recaen en la instalación de juego infantiles en dos sectores junto con el mejoramiento de área verde Belgrado. Dentro de las temáticas relevadas por la ciudadanía que podrían contribuir a definir proyectos para complementar la cartera existente se encuentran los usos prioritarios asociados a disfrutar la naturaleza (71%) y el uso con niños y familia (71%). Las problemáticas relevadas recaen en una mayor disponibilidad de instalaciones en los EE.PP. como también la mejora en iluminación y vigilancia de los EE.PP.

Ñielol: Ñielol solamente tiene asociado a su macrosector la conservación de caminos rurales asociado a una vía, actualmente en ejecución. Si bien existe un programa que no recae solamente en Ñielol, en torno al mejoramiento espacio público borde canal Gibbs-Gabriela Mistral, este mejoraría la habilitación del EE.PP. asociado al cerro Ñielol como también a su límite con el macrosector Pueblo Nuevo, condición positiva para el manejo de los recursos naturales de la comuna, proyecto que se encuentra en etapa de diseño.

Dentro de las apreciaciones relevadas por la ciudadanía existe una valorización positiva por la cantidad áreas verdes como también por la posibilidad de disfrutar la naturaleza. Dentro de las problemáticas relevadas que podría contribuir a complementar la cartera de proyectos existente esta la percepción de inseguridad y las pocas instalaciones disponibles en los EE.PP. En torno a temáticas de movilidad resalta la mejora en los cruces de calle como también la incorporación de reductores de velocidad.

Figura III-40 Espacialización cartera de proyectos movilidad y EE.PP. por macrosector (exceptuando Botrolhue y Labranza)



Fuente: Elaboración propia en base a cartera de proyectos, 2022

III.2 PROYECTOS PRIVADOS

Los proyectos de inversión privada que dada su envergadura requieren ingresar a El Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) recaen en proyectos de vivienda. En total se tiene en cartera la construcción de 2.869 unidades habitacionales divididas entre 1.135 viviendas y 1.734 departamentos.

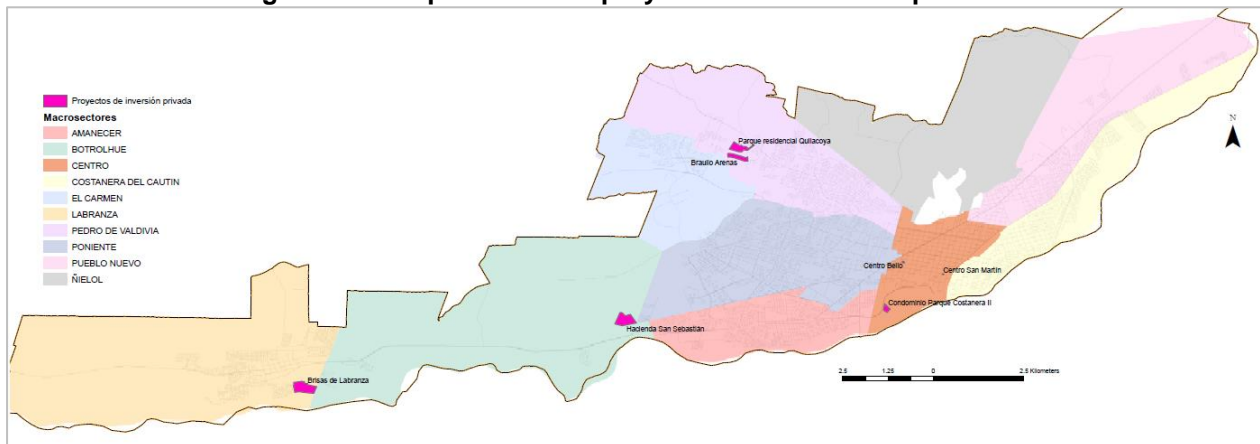
Tabla III-20 Proyectos de inversión privada aprobados o en calificación en el SEIA, 2019-2022

No	Nombre	Macrosector	n° Soluciones habitacionales	Superficie	Fecha	Estado
					Presentación	
1	Hacienda San Sebastián	Botrolhue	343 Viviendas	10,5 ha	21/07/2022	En Calificación
2	Condominio Parque Costanera II	Centro	300 Departamentos 2 Torres	1,51 ha	7/6/2022	En Calificación
3	Centro San Martín	Centro	311 Departamentos 2 Torres	2.734,8 m ²	9/5/2022	En Calificación
4	Centro Bello	Centro	327 Departamentos 2 Torres	3.240 m ²	21/04/2022	En Calificación
5	Braulio Arenas	Pedro de Valdivia	190 viviendas y 280 departamentos	62.528 m ²	27/08/2021	Aprobado
6	Brisas de Labranza IV y V	Labranza	532 viviendas	13,43 ha	10/6/2021	Aprobado
7	Parque Residencial Quilacoya	Pedro de Valdivia	70 viviendas y 516 departamentos	8 ha	26/12/2019	Aprobado

Fuente: Elaboración propia en base a SEIA, 2019 & 2022.

La disposición de los proyectos de inversión privada se distribuye en los macrosectores Centro, Pedro de Valdivia, Botrolhue y Labranza. Sus requerimientos en infraestructura y/o cambios generados en las tendencias de movilidad recaen no solamente en la demanda de las unidades habitacionales que se suman a las existentes, sino que también algunos de los proyectos contemplan locales comerciales (principalmente asociado al macro sector Centro). Esta condición si bien repercute en una escala barrial, al no corresponder a centros comerciales de gran envergadura, contribuyen de igual modo a aumentar la mixtura en los usos de suelo sumando atractores de viaje a escala barrial. De igual manera la disposición de estos proyectos nos permite evidenciar zonas en desarrollo y/o de transformación que responde a los intereses actuales de mayor demanda para estos tipos de proyectos.

Figura III-41 Espacialización proyectos residenciales privados



Fuente: Elaboración propia en base a SEIA, 2022



INFORME ETAPA 2

MEMORIA DIAGNÓSTICO Y MODELO DE LA SITUACIÓN ACTUAL E IMAGEN OJETIVO

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CAPITULO IV MODELO DE SITUACION ACTUAL

VERSIÓN 02
ENERO 2023



TABLA DE CONTENIDOS

CAPITULO IV	MODELO DE SITUACION ACTUAL	IV-1
I.-	IDENTIFICACIÓN DE FORTALEZAS Y DEBILIDADES EN LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS	IV-1
II.-	IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PUNTOS CRÍTICOS	IV-15

CAPITULO IV MODELO DE SITUACION ACTUAL

I.- IDENTIFICACIÓN DE FORTALEZAS Y DEBILIDADES EN LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS

Este FODA se organiza de la siguiente manera: primero se exponen los temas asociados a espacios públicos y áreas verdes, para luego abordar los temas de infraestructura de movilidad. En cada caso, se presentan primero aspectos relativos al conjunto de la ciudad y luego se presenta el tema por cada macrosector.

Tabla IV-1 FODA para áreas verdes escala ciudad

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
Fuertes elementos naturales (especialmente cerro Ñielol y Río Cautín) caracterizan y dan valor paisajístico a la ciudad.	Posibilidad de integrar en un sistema estas áreas verdes del entorno, de dominio público y relativamente accesibles desde el área céntrica de la ciudad. Una plena habilitación de estos espacios puede beneficiar a un sector amplio de la población y brindar sentido de unidad al conjunto urbano.	Estos elementos del sitio urbano condicionan un desarrollo longitudinal y muy extendido de Temuco a lo largo del río, que disgrega y facilita la segregación de los barrios.	Dificultad de habilitar estos grandes espacios hace primar aspectos de inseguridad en su entorno.
El clima favorece el desarrollo y mantención de espacios verdes y arbolados.	Posibilidad de desarrollo de amplias superficies de AV con bajos costos relativos de mantención.	Capacidad limitada para hacerse cargo de incremento de AV	Espacios públicos no habilitados como áreas verdes incrementan sensación de inseguridad.
Existencia de numerosos cursos de agua (canales, esteros) al interior de la ciudad, con cobertura vegetal básica.	Espacios amplios de canales y avenidas permiten arborización y desarrollo de red de AV lineales que operen como corredores biológicos.	Esos amplios espacios no existen homogéneamente en la ciudad, al igual que la desigual distribución de AV El macrosector Poniente es el único en que más del 50% de las personas consultadas se manifiesta satisfecha con la cantidad de AV.	Desarrollo de red de AV lineales puede reforzar la segregación en áreas donde no abundan estos espacios, con una mayor desigualdad en la distribución de AV.
Parque Isla Cautín espacio público, reconocido como valioso por toda la ciudad.	Borde del río permite proyectar un crecimiento del espacio público a partir de la Isla Cautín.	Difícil acceso por transporte público y por peatones (cruce de avenida Los Poetas es compleja para personas mayores).	Deterioro por mantención deficiente y por carga excesiva.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
Cerro Nielol, espacio público de alto valor natural, reconocido por todos por su carácter emblemático y emplazamiento céntrico.	Posibilidad de transformarlo en espacio público equivalente a Isla Cautín, en estándar y uso.	Subutilizado como espacio público. Bordes hacia la ciudad no habilitados o abandonados (piscina). Cementerio lo aísla de gran parte de la ciudad.	Deterioro de sus bordes hacia la ciudad lo estigmatizan como lugar inseguro, en detrimento de su entorno y del cerro como espacio público.
Alto porcentaje de AV/hab donde, además de AV mayores de escala ciudad, que suman más del 50% del total de superficies de áreas verdes, destacan más de 1.000 AV menores y espacios residuales, que en conjunto suman 70% de la cantidad total de AV.	Además de la posibilidad de conectar las principales AV grandes (Ñielol-río Cautín), una posible habilitación de AV menores y espacios residuales puede tener un efecto importante en la distribución de AV en la ciudad y en el mejoramiento de entornos barriales donde muchos de estos espacios tienden al abandono y a su ocupación como basurales.	Desigual distribución entre los macrosectores de AV habilitadas. Numerosos espacios públicos residuales se ocupan como microbasurales (existen 81 en toda la ciudad, 75% de éstos se concentran en 4 macrosectores: Pedro de Valdivia, Pueblo Nuevo, Costanera del Cautín, Amanecer).	Si no se invierte favoreciendo a los macrosectores más desfavorecidos, la percepción de discriminación se mantendrá o se incrementará.

Tabla IV-2 FODA para áreas verdes por macrosector

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
AMANECER	Alta presencia de áreas verdes mayores, asociadas a cursos de agua (estero Aquelarre y río Cautín).	Carácter longitudinal de estos cursos de agua en relación al macrosector, al habilitarse como espacios de AV, podrían beneficiar a gran parte de su población.	Principalmente en torno al río Cautín, priman espacios no constituidos como AV y donde las defensas fluviales restan atractivo paisajístico.	Tamaño del AV asociada al río Cautín hace difícil la total habilitación de este espacio público, donde tenderá a primar la inseguridad.
	Áreas verdes a lo largo de los ejes principales dan jerarquía y continuidad visual a estos espacios.	Desarrollo de corredores biológicos y paseos arbolados, en complemento con áreas verdes menores contiguas.	Desigual distribución de AV: Sectores del sur del macrosector carecen de áreas verdes asociadas a ejes viales y, en general, presentan una cantidad y superficie de AV muy menor al sector norte del macrosector. En la consulta digital, Amanecer presenta el mayor porcentaje de personas que dicen no usar AV nunca o casi nunca. También, el mayor	Sector sur de Amanecer puede consolidarse como área de segregación, desde el punto de vista del acceso a áreas verdes y espacios de recreación.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
			porcentaje que estima que las AV tienen pocas instalaciones.	
	Amanecer presenta la mayor cantidad de retazos de AV entre los macrosectores.	Posibilidad de habilitación de retazos como pequeñas eco plazas, con puntos limpios, partiendo por aquellos retazos en que hoy existen microbasurales.	Actualmente, los retazos operan como espacios residuales que están abandonados o funcionan como basurales. Por dispersión y tamaño, tienen limitaciones como espacios de recreación.	Como espacios de abandono y basura, degradan el entorno. Esas características pueden acentuarse en el tiempo y, con ello, reforzar la calidad desigual del espacio público en la ciudad.
	Prioridad en taller: Río Cautín como recurso natural		Prioridades en taller Inseguridad por mala iluminación y basurales Mal uso de veredas y plazas como estacionamientos y venta ambulante	
BOTROLHUE	Botrolhue posee dos áreas verdes de escala mayor, en torno a los cauces de agua del estero y del río. De hecho, éstas suman más de ¾ partes del total de las AV del macrosector.	Como área urbana de muy bajo desarrollo actual, Botrolhue puede articular un plan de espacios públicos que no requerirá centrarse en cubrir déficits actuales.	Botrolhue posee una cantidad y superficie de AV muy menor en comparación con el resto de los macrosectores de Temuco. (sumarían menos de 2 há entre AV Intermedia y AV Menor).	Si bien futuras urbanizaciones aportarán cesiones de área verde, esto será insuficiente para equilibrar la insuficiencia de áreas verdes que, por ahora, no se percibe.
CENTRO	El centro cuenta con las 4 plazas fundacionales, 2 anchas avenidas arboladas y consolidadas (Balmaceda y A. Pinto) y una relación directa con las dos AV mayores de la ciudad, Isla Cautín y cerro Ñielol, con el cual limita.	La mayor oportunidad es la posibilidad de establecer una conexión entre Isla Cautín y cerro Ñielol, atravesando el corazón del centro (Prat). También, el perfil de algunas calles permitiría arborizar al menos un costado de éstas.	AV no están homogéneamente distribuidas. Gran parte del macrosector se encuentra distante de las AV, incluso de las de menor tamaño. La débil arborización de las vías acentúa esta carencia. Alta percepción de inseguridad como razón para no uso de AV.	La consolidación del área edificada impide una mejor distribución interna de las AV en el macrosector, carencia que se puede acentuar con una mayor densificación del centro.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
	<p>Prioridades en taller:</p> <p>Plaza de Armas Parque Isla del Cautín Estadio y sus juegos Cerro Nielol Plaza municipal Parque Corcolén Paseo Las Flores por M Blanco Parque Prieto Norte Parque Balmaceda Plaza Teodoro Smith</p>		<p>Prioridades en taller:</p> <p>Plaza Recabarren con luces apagadas hacia O'Higgins Falta Diseño y ordenamiento paisajístico en áreas verdes Poda con mutilación de árboles Falta recuperar Bandejón de Balmaceda.</p>	
COSTANERA DEL CAUTÍN	<p>Tiene un amplio frente al río Cautín.</p>	<p>Amplias avenidas que atraviesan longitudinalmente el macrosector (Barros Arana, Los Poetas / Costanera) pueden habilitarse como corredores verdes arbolados.</p> <p>El frente al río ofrece un amplio espacio para la habilitación de un parque, dando continuidad al Parque Langdon.</p>	<p>Las defensas fluviales del tramo de Los Poetas constituyen un obstáculo material y paisajístico para habilitar un área verde en el borde del río.</p> <p>Ese tramo enfrenta la parte sur del macrosector, la de mayor densidad poblacional y menor cantidad de área verde.</p>	<p>Gran espacio de la caja del río en este tramo dificulta una habilitación de un área verde continua y en profundidad, por lo que seguirá primando su condición de área sin control e insegura.</p>
	<p>Prioridades en taller:</p> <p>Existencia de parques y plazas.</p> <p>Espacios grandes, señalizados e iluminados:</p> <p>Avda. Costanera y su Parque, y Parque Langdon</p>		<p>Prioridades en taller:</p> <p>Falta de seguridad por cámaras rotas.</p> <p>Las plazas pequeñas están mal señalizadas e iluminadas</p> <p>Falta Plaza segura en Bello- Pudeto</p>	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
EL CARMEN	<p>El macrosector se relaciona con dos importantes cuerpos de agua: estero Coihueco y, especialmente, estero Lircay, que lo recorre por el interior. AV Intermedias están homogéneamente distribuidas en el área urbanizada.</p> <p>En la consulta, El Carmen presenta la mayor frecuencia de uso de las AV.</p>	<p>Constituir un AV en el estero Lircay, incluyendo el humedal y relacionarlo con las AV del estero Coihueco, estableciendo así un gran corredor ecológico.</p>	<p>Baja densidad de ocupación de la mitad sur del macrosector no favorece el desarrollo de AV de real ocupación pública.</p>	<p>Primacía de modelo de crecimiento con condominios de densidad media/baja tiende al desarrollo de espacios interiores, con baja jerarquía de AV públicas.</p>
	<p>Prioridades en taller: Buena cobertura de áreas verdes (Parque de Los Músicos y Plaza de los Físicos)</p>		<p>Prioridades en taller: Mal uso de las áreas verdes y veredas (gente bebiendo, perros, falta de vigilancia e inseguridad, estacionamiento, microbasurales). Mala calidad general del espacio público (cables, poca señalética, poca iluminación).</p>	
LABRANZA	<p>Grandes áreas de masa arbórea, especialmente en el entorno no urbanizado y en torno a los corredores ecológicos: río Cautín y estero Botrolhue.</p> <p>Complejo deportivo de tamaño apreciable y buen estándar.</p> <p>Cada conjunto habitacional cuenta en su interior con área verde de escala vecinal.</p>	<p>Baja consolidación de la trama urbana permitiría reservar espacios entre conjuntos habitacionales para desarrollo de parques de escala intermedia que compensen densidades interiores de los conjuntos y sirvan de puntos de encuentro entre éstos. Con el mismo fin, consolidación de áreas verdes lineales a lo largo de esteros Labranza y Botrolhue.</p>	<p>Principales AV se encuentran gravadas pero no consolidadas. El río está separado de terraza superior y es marginal al desarrollo urbano del sector.</p> <p>En la consulta, 25% de las personas de Labranza declara no usar nunca o casi nunca un AV.</p>	<p>Falta de áreas verdes que superen el nivel de cada conjunto habitacional, acentúa la disgregación de una localidad urbana que crece por agregación de conjuntos habitacionales independientes entre sí.</p>
	<p>Prioridades en taller: Complejo deportivo. Plaza central Heriberto Neira y otras.</p>		<p>Prioridades en taller: Falta mobiliario urbano (basureros, depósitos para reciclaje, paraderos). Vertientes en Villa Las Praderas han formado un canal peligroso.</p>	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
ÑIELOL	Una gran área verde, eje de diversos hitos geográficos y paisajísticos de escala ciudad: humedal Chivilcán, canales Gibbs y Chivilcán, estero Pichi Temuco, cerro Mariposas.	Potencialidad como eje de corredores ecológicos y desarrollo de un sistema de espacios públicos a los pies del cerro. Proyecto de corredor que lo una con Isla Cautín le dará una presencia que hoy es débil.	Parte importante del entorno del cerro se encuentra bloqueado por la espalda del cementerio. Vías actuales de acceso carecen de jerarquía.	Parte importante del borde inferior del cerro tiende a consolidarse como lugar inseguro, afectando la renovación del sector contiguo y permeando hacia el cerro mismo.
PEDRO DE VALDIVIA	Este macrosector se encuentra rodeado de numerosos hitos geográficos e hidrológicos (río Chivilcán, humedal y parques inundables, estero Coihueco, principalmente).	Posibilidad de convertir humedales naturales de educación medio ambiental. Quebradas interiores, no aptas para edificación, pueden ser arborizadas.	Baja presencia de masa arbórea en el área urbanizada. Áreas verdes de escala menor y retazos no habilitados como AV se distribuyen en el total del área más consolidada, con presencia de microbasurales. Macrosector que muestra la menor satisfacción con cantidad de AV y la mayor percepción de mal estado de éstas.	Densidad elevada y escasez de espacios públicos generosos puede presionar sobre los hitos de valor ambiental del entorno. Persistencia de microbasurales en retazos.
	Prioridades en taller: Mantenimiento de AV, presencia de juegos infantiles y máquinas de ejercicio.		Prioridades en taller: Sector sin área verde o en mal estado. Presencia de microbasurales	
PONIENTE	Macrosector con la mayor cantidad y superficie de áreas verdes de la ciudad, en todas sus categorías.	Dos importantes cuerpos de agua (estero Coihueco y canal Gibbs), sumados a avenidas que permiten el desarrollo de áreas verdes longitudinales, pueden generar extensos corredores ecológicos, en los que se refuerce la presencia arbórea.	Si no se considera el Estadio Municipal (área de equipamiento más que de AV), no se aprecian grandes paños de terreno destinados a área verde, salvo a lo largo de vías y canales.	Escasez de parques y plazas no concebidas como áreas verdes longitudinales, puede debilitar un desarrollo de lugares de encuentro, reforzando la condición de lugares de paso.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
	<p>Prioridades en taller: Espacio de recreación al aire libre para hacer caminatas, deporte, etc</p>		<p>Prioridades en taller: Sitio eriazo en Avenida Alemania tomado. Mal estado del canal de Recreo a J. Carrera, Feria de las pulgas en plaza Dreves, Bandejón de calle Palihue con O'Higgins, área verde abandonada. Calle Sanger con O'Higgins, área verde abandonada.</p>	
PUEBLO NUEVO	<p>Importante presencia paisajística del cordón montañoso Ñielol / Mariposas y del canal Gibbs, que atraviesa el macrosector en toda su extensión. Museo Ferroviario Pablo Neruda y su entorno.</p>	<p>Posibilidad de hacer caminos de apertura hacia el cordón montañoso, como paseos peatonales y miradores para el disfrute de la naturaleza. Habilitación de áreas verdes menores y retazos, aprovechando su continuidad al interior del área consolidada.</p>	<p>Macrosector da la espalda al canal Gibbs y al cordón montañoso del cerro Mariposas como factores de atractivo natural. Las principales áreas verdes se establecen a lo largo de ejes viales como Rudecindo Ortega, vía de carácter interurbano que no se presta para un uso vecinal como AV.</p>	<p>Una vez que se consolide el crecimiento urbano hacia el norte, pesará la falta de espacios públicos de estadía y paseo para los vecinos.</p>
	<p>Prioridades en taller: Áreas verdes bien mantenidas.</p>		<p>Prioridades en taller: Microbasurales,</p>	

Tabla IV-3 FODA para infraestructura de movilidad escala ciudad

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>Red vial: vías colectoras, que entregan conectividad a los macrosectores, constituyen cerca del 50% de las vías existentes y proyectadas en el PRC vigente.</p>	<p>Amplias avenidas generan una clara estructura urbana a replicar hacia áreas de crecimiento, para el desarrollo de una calidad estándar en la infraestructura de movilidad de los distintos barrios</p>	<p>Disposición longitudinal del desarrollo urbano al costado del río Cautín genera una estructura marcadamente longitudinal, con fuerte presión hacia los tramos S-40, S-30, Caupolicán y Rudecindo Ortega</p>	<p>El estándar de la infraestructura de movilidad de sectores centrales y pericentrales no se mantiene en áreas de crecimiento que se conforman con dispersión de conjuntos habitacionales de urbanización diferida en el tiempo, aspecto evidente de inequidad en el acceso a espacios públicos.</p>
<p>Modos de transporte establecen cierto uso diferenciado en la red, reduciendo así presiones concentradas sobre algunas vías.</p>	<p>Percepción positiva detectada en la participación ciudadana respecto de la caminata y la bicicleta como modos a fomentar.</p>	<p>Importante incremento de la tasa de motorización, con la excepción del centro. Transporte público y caminata disminuyen en la participación modal. La participación de la bicicleta sería creciente, pero dentro de cifras muy bajas.</p>	<p>En consonancia con una tendencia general, la post pandemia viene acompañada de un crecimiento más acelerado del parque automotriz privado.</p>
<p>Transporte público: ciudadanía consultada está de acuerdo en que es necesario su fomento. Implementación de vías exclusivas y de pistas sólo buses son claras señales de privilegio de este modo por sobre otros modos motorizados.</p>	<p>Electro corredor puede reforzar medidas de apoyo al transporte público. Un mejoramiento sustancial (iluminación, carga de celulares, calidad de diseño, etc) y homogeneización de los paraderos puede ser elemento que aporte bienestar y equidad entre los distintos macrosectores.</p>	<p>Hay desarrollos habitacionales que no han sido incorporados dentro de los actuales recorridos del transporte público. Se suma la baja frecuencia en horarios de mayor demanda o nocturnas, lo que lleva a preferir otros medios, como el taxi colectivo, modo ineficiente de transporte público. Deficiencia y heterogeneidad de paraderos contribuye a una mala calidad de la infraestructura de transporte público.</p>	<p>La presión de automovilistas en el corto plazo y ante el incremento de la tasa de motorización (automóvil privado), puede eliminar medidas en favor del transporte público, como vías exclusivas y pistas sólo buses.</p>
<p>Modos activos: La infraestructura asociada al modo bicicleta se ha incrementado significativamente en años recientes. Destaca el estándar</p>	<p>Proyectos de mejoramiento de vías pueden asegurar uso peatonal preferente o al menos compatible con otros modos, brindando espacio generoso a la</p>	<p>No se cuenta con datos actualizados de participación modal de la bicicleta, el disponible es antiguo y muy bajo (2%).</p>	<p>Bajo uso de la bicicleta en Temuco puede afectar la política de incremento de ciclovías seguida hasta ahora, desviando recursos</p>

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>de la ciclorruta Temuco – Labranza, con infraestructura destinada exclusivamente a la bicicleta.</p> <p>Configuración urbana de Temuco favorece desplazamientos cortos asociados a usos mixtos.</p>	<p>caminata, iluminación adecuada, mobiliario, cruces seguros y diseños que favorezcan la accesibilidad universal.</p> <p>Los consultados declaran porcentajes significativos como medio de desplazamiento habitual y el 96% señala su importancia.</p>	<p>No se dispone de vías exclusivas para desplazamientos peatonales.</p> <p>66% de las respuestas del cuestionario menciona que el mal estado de veredas y calles es una problemática importante.</p>	<p>hacia otras demandas sobre el espacio público.</p> <p>Concentración de recursos en proyectos de peatonalización más centrales y visibles, puede desplazar la necesidad de mejoramientos básicos de escala local.</p>

Tabla IV-4 FODA para infraestructura de movilidad por macrosector

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
LABRANZA	<p>Genera una demanda menor de viajes en comparación con otros macrosectores. Presenta una leve preferencia por la caminata.</p>	<p>Apertura de nueva conectividad con Temuco y articulación interna entre los barrios, permite la conformación de Labranza como una localidad en sí misma, superando su condición de sumatoria de conjuntos habitacionales desarticulados entre sí.</p>	<p>Conectividad dependiente exclusivamente de ruta 30. Polo de alta demanda de infraestructura de movilidad, asociada al transporte público hacia el centro y al modo caminata al interior del macrosector.</p> <p>Altos tiempos de desplazamiento hacen suponer que, más que una preferencia, se evidencia una falta de acceso hacia otros modos de traslado.</p> <p>Participación destaca necesidad de mejorar conexiones entre barrios aislados.</p>	<p>Continuidad de un desarrollo basado en la sumatoria de conjuntos habitacionales sin articulación entre sí y sin una infraestructura de movilidad común y sólida, acentuará una condición de gueto.</p>
	<p>Prioridades en taller: Acceso en doble vía Labranza Temuco.</p>		<p>Prioridades en taller: Mal estado de pavimentos, y algunos inexistentes. Espacio abandonado ex vía férrea, sin pavimento ni iluminación.</p>	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
BOTROLHUE	Presenta las mayores velocidades de tránsito dada su baja conectividad hacia zonas interiores	Conformación de una estructura urbana que articule el futuro desarrollo urbano de esta área en conjunto con Labranza y en continuidad con El Carmen.	Comparte características con Labranza. Comunidad destaca necesidad de mejorar los cruces de calles y las conexiones entre barrios. La percepción más negativa respecto del servicio e infraestructura del transporte público. Macrosector con mayor uso del auto como medio de desplazamiento habitual.	Botrolhue, en continuidad con Labranza, puede repetir el modelo de desarrollo urbano desarticulado de ésta.
CENTRO	Jerarquía de vías evidencia buena conectividad, los mayores flujos asociados a transporte público. Macrozona centro presenta la mayor preferencia por el transporte público, mayor atracción de viajes de la ciudad y mejor percepción de infraestructura de transporte público aceptable.	La transformación de Prat puede generar un modelo de desarrollo de movilidad peatonal en el centro, a replicar en otras vías del macrosector.	Demanda por mejorar integración del centro a la red de ciclorutas presenta como obstáculo una red consolidada de espacios de movilidad.	Desplazamiento de actividades hacia un área poniente que se renueva apoyada en nuevos desarrollos inmobiliarios y en un fuerte núcleo de servicios, puede amenazar la centralidad del centro histórico.
	Prioridades en taller Buena: -Semaforización -Accesibilidad universal -Paraderos bien definidos -Señalización eficiente -Ciclovías Vías exclusivas		Prioridades en taller: Problemas de veredas: - Mal estado - sin retiro de escombros - Comercio ambulante - Vehículos estacionados - Acumulación de basuras y microbasurales - Inseguras para adulto mayor Mala iluminación por luces amarillas	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
EL CARMEN	Buena conectividad hacia el centro a través de Luis Durand. Auto privado, transporte público y caminata presentan representatividades similares en la distribución modal.	Sector sur de El Carmen, de incipiente desarrollo urbano, puede constituirse en sector de transición hacia el área rural, a la vez que aportar una conectividad interior a Botrolhue hacia el sector poniente de la ciudad.	Débil conectividad con la ciudad, centrada en Luis Durand. Las personas mencionan la necesidad de incorporar elementos que disminuyan las velocidades de desplazamiento de los vehículos.	En la medida en que se desarrolle el macrosector y se incremente la demanda de viajes, Luis Durand tenderá a ser insuficiente para captar estos flujos.
	Prioridades en taller Accesibilidad a ciclovías Buena cobertura de transporte público		Prioridades en taller Mal estado de las veredas Falta pasos de cebra y lomos de toro	
AMANECER	Los modos de transporte público, auto privado y caminata tienen una representación similar en la participación modal. Segunda mejor percepción de infraestructura de transporte público aceptable y suficiente como alternativa de desplazamiento (después del centro)	Relativa cercanía al centro y al macro sector poniente permiten que un mejoramiento de infraestructura de modos activos y de transporte público se traduzcan en cambios positivos hacia esos modos.	Flujos de mediana envergadura asociados al desplazamiento de camiones de + 2 ejes, Recabarren soporta la mayor cantidad de flujos. Macrosector que en la consulta muestra uno de los mayores porcentajes de personas que usan nunca o casi nunca el transporte público y que manifiesta el mayor porcentaje de personas que estiman que no tienen facilidades de desplazamiento a pie en su sector.	Continuidad de veredas en mal estado y de paraderos deficientes, entre otros aspectos, sumará a Amanecer a la tendencia de predominio del automóvil privado como medio de movilidad.
			Prioridades en taller Veredas y calles en mal estado Cogestión y accidentes vehiculares Falta de cobertura del transporte público.	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
PUEBLO NUEVO	Rudecindo Ortega y, complementariamente, Barros Arana, contribuyen a las mayores velocidades de desplazamiento del área nororiente de Temuco.	Apertura de conectividades hacia el costado norte de Rudecindo Ortega puede facilitar flujos peatonales hacia cerros y romper la tendencia de Pueblo Nuevo a actuar como área de paso hacia el centro de Temuco.	Falta de conectividades transversales que crucen Rudecindo Ortega hacia el área norte del macrosector. Macrosector con menor porcentaje de personas que declaran desplazarse habitualmente en bicicleta (6%).	Preeminencia de Rudecindo Ortega como espacio público de desplazamiento rápido y de propiedades de gran escala de mayor envergadura no favorecen desplazamiento peatonal, consolidando el vehículo privado como modo de transporte principal.
	Prioridades en taller: Sector adyacente al centro, bien ubicado. Buena presencia del transporte público. Paso bajo nivel unión norte salida Caupolicán.		Prioridades en taller: Cruces ferroviarios y viales mal diseñados Mal uso y estado de veredas Falta conectividad transversal Mala mantención e iluminación de paraderos.	
COSTANERA DEL CAUTÍN	Junto al macrosector de Pueblo Nuevo, representan la tercera mayoría en generación de viajes. Costanera capta los mayores flujos de transporte de carga de más de 2 ejes. Macrosector con mayor porcentaje de personas que declaran desplazarse habitualmente en bicicleta (21%).	Extensión de infraestructura de movilidad activa a partir de parque Langdon y villa Los Lobos puede mejorar la experiencia de uso de modos caminata y bicicleta.	Conectividad limitada por la línea férrea y la estación, que lo separa de la dinámica del centro. Cruces de la línea férrea se asocian a congestión e inseguridad para el tránsito peatonal.	Línea férrea tiende a conformar un factor de segregación para el macrosector y de inseguridad para el desplazamiento peatonal, a lo que se suma la especialización de Los Poetas como infraestructura de desplazamiento motorizado.
	Prioridades en taller: Cercanía al centro buena movilidad. Muy buena locomoción		Prioridades en taller: Carencia de semáforos y e iluminación Congestión y falta seguridad vial Faltan cruces amigables Malas veredas hay que caminar por la calle	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
PONIENTE	<p>Luego del centro es el macrosector con mejor conectividad, generación y atracción de viajes.</p> <p>Macrosector con mayor porcentaje de personas que declaran contar con facilidades de desplazamiento a pie y menor frecuencia de uso del transporte público.</p>	<p>Pistas exclusivas de transporte público en San Martín, vías exclusivas y electromovilidad pueden descongestionar y mejorar el transporte público en este sector de alta preferencia por el transporte privado.</p>	<p>Concentración de flujos hacia el centro en Avenida Alemania y San Martín.</p> <p>Zona de alta demanda en infraestructura y servicios de movilidad, Presenta la mayor tasa de motorización y la mayor preferencia del automóvil como modo de desplazamiento.</p>	<p>Presión por desplazamiento en automóvil y demanda de estacionamientos, superior a la maduración de proyectos de mejoramiento vial y de estacionamientos subterráneos, puede afectar sectores comerciales y de servicios.</p>
	<p>Prioridades en taller: Buena presencia del transporte público en principales avenidas: Múltiples ciclovías como tales, no insertas en la calzada, Existencia de veredas para caminatas, y ciclovías.</p>		<p>Prioridades en taller: Señalización faltante Congestión vial, sin vías segregadas Martín Lutero necesita urgente doble calzada y semáforo. Bandejones sin pavimento no permiten accesibilidad universal (Las Encinas), ocupación de veredas por vehículos. Inseguridad para peatón, cámaras de seguridad insuficientes. Veredas con iluminación, antigua, no hay para peatones, sin poda y oscuras Paraderos sin mantención ni seguridad Falta mejorar calle Olimpia.</p>	
PEDRO DE VALDIVIA	<p>Destaca la preferencia por el transporte público, que presenta una buena infraestructura de soporte, particularmente en su tramo sur.</p>		<p>Fuerte dependencia de una sola vía, Pedro de Valdivia, para la conexión del macrosector con el centro. Genera la mayor cantidad de viajes en la comuna.</p> <p>Macrosector con mayor porcentaje de personas que declaran tener transporte público insuficiente y menor accesibilidad en bicicleta.</p>	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
	<p>Prioridades en taller: Estandar de Av. Pedro de Valdivia (Semáforos, Iluminación, Veredas anchas) Ampliación Javiera Carrera. Red de ciclovías</p>		<p>Prioridades en taller: Mal estado o inexistencia de pavimentos. Veredas, con déficit de iluminación, señalética. Ocupación de ciclovías como estacionamiento. Mala conectividad del sector con El Carmen y Chol Chol.</p>	

II.- IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES PUNTOS CRÍTICOS



INFORME ETAPA 2

MEMORIA, DIAGNÓSTICO Y MODELO DE LA SITUACIÓN ACTUAL E IMAGEN OBJETIVO

PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

ANEXO PROCESO DE PARTICIPACIÓN
CIUDADANA

VERSIÓN 02

Enero 2023



TABLA DE CONTENIDOS

I.-	PRESENTACIÓN DEL INFORME	4
II.-	REUNIONES DE PROGRAMACIÓN Y COORDINACIÓN	4
III.-	ELABORACIÓN DEL MAPA DE ACTORES	5
IV.-	HABILITACIÓN DE PÁGINA WEB.....	16
V.-	GENERACIÓN DE PLANILLA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	17
VI.-	HITO DE INICIO DEL PROCESO PARTICIPATIVO	17
VII.-	ENTREVISTAS A ACTORES CLAVES.....	20
	VII.1 Descripción Metodológica	20
	VII.2 Registro de Resultados	20
	VII.3 Sistematización de resultados de las entrevistas	30
VIII.-	CONSULTA MEDIANTE CUESTIONARIO DIGITAL	33
	VIII.1 Descripción Metodológica	33
	VIII.2 Sistematización de Resultados.....	37
IX.-	TALLER MESA TÉCNICA MUNICIPAL	77
	IX.1 Descripción Metodológica	77
	IX.2 Registro de Resultados	78
	IX.3 Sistematización de resultados.....	81
X.-	TALLER MESA TÉCNICA ASESORA INTERSECTORIAL.....	82
	X.1 Descripción Metodológica	82
	X.2 Registro de Resultados	83
	X.3 Sistematización de resultados.....	88
XI.-	TALLER SECTOR PRIVADO Y ACADÉMICO – MESA PERSPECTIVA CIUDAD.....	89
	XI.1 Descripción Metodológica	89
	XI.2 Registro de Resultados	93
	XI.3 Sistematización de resultados.....	99
XII.-	TALLERES TERRITORIALES CON LA SOCIEDAD CIVIL.....	101
	XII.1 Descripción Metodológica	101
	XII.2 Taller Territorial Macrosector Pueblo Nuevo.....	103
	XII.3 Taller Territorial Macrosector Costanera del Cautín	110
	XII.4 Taller Territorial Macrosectores Centro y Ñielol.....	118
	XII.5 Taller Territorial Macrosector El Carmen	126
	XII.6 Taller Territorial Macrosector Amanecer.....	135
	XII.7 Taller Territorial Macrosector Poniente.....	144
	XII.8 Taller Territorial Macrosector Pedro de Valdivia	153
	XII.9 Taller Territorial Macrosectores Botrolhue y labranza.....	162

I.- PRESENTACIÓN DEL INFORME

El presente documento corresponde al Informe del Proceso de Participación Ciudadana desarrollado durante la Etapa 2 de Análisis y Complementación Global del del Diagnóstico Urbano en Movilidad y Espacio Público y Construcción de la Imagen Objetivo urbana. El objetivo del proceso de participación en esta etapa refirió al levantamiento de un diagnóstico participativo de la situación actual de la movilidad y el espacio público en el territorio urbano según macrosectores, de acuerdo a las problemáticas percibidas por la comunidad habitante y usuaria del territorio, grupos de interés y autoridades, y la identificación de visiones de consensos para generar la Imagen Objetivo del PIIMEP. Para el cumplimiento de este objetivo, se trabajó en las siguientes tareas y actividades:

1. Reuniones con la contraparte y coordinación de las actividades de participación ciudadana específicas
2. Elaboración del Mapa de Actores
3. Habilitación de un formulario de recepción de consultas y aportes
4. Generación de una planilla de seguimiento del Plan
5. Hito de Inicio del proceso participativo
6. Entrevistas a actores claves
7. Consulta a través de la aplicación de un cuestionario digital
8. Taller con la Mesa Técnica Municipal
9. Taller con la Mesa Técnica Asesora Intersectorial
10. Taller con el Sector Privado y Académico
11. Talleres Territoriales con la Sociedad Civil
12. Exposición de resultados de la etapa/validación mesa técnica municipal¹

A continuación se describen las tareas y actividades realizadas en la etapa y sus resultados.

II.- REUNIONES DE PROGRAMACIÓN Y COORDINACIÓN

Se sostuvo reunión de programación de la etapa con la contraparte técnica con fecha 28 de septiembre de 2022 y posteriormente una serie de reuniones de programación específicas con la contraparte y profesionales para la recopilación de información para la elaboración del Mapa de Actores y la coordinación de las instancias de participación los días 3 de octubre, 24 de octubre 18 de noviembre.

Además, la profesional Cristina Caro sostuvo reuniones presenciales con los profesionales de Participación Ciudadana, DIDECO y Organizaciones Comunitarias para la precisión de los actores y la logística de las instancias participativas. A partir de estas reuniones se definió el programa definitivo de instancias participativas de la etapa, así como su modalidad.

Programa de Instancias Participativas Etapa 2	
Instancia	Modalidad
Entrevistas a actores claves	Remota
Consulta a través de la aplicación de un cuestionario digital	Remota
Taller con la Mesa Técnica Municipal	Remota
Taller con la Mesa Técnica Intersectorial	Remota
Taller con el Sector Privado y Académico	Presencial
Talleres Territoriales:	Presencial

¹ Esta reunión está programada para efectuarse en las semanas posteriores a la entrega de este informe de etapa.

Programa de Instancias Participativas Etapa 2	
1. Taller Macrosector Pueblo Nuevo	
2. Taller Macrosectores Centro y Ñielol	
3. Taller Macrosector Costanera del Cautín	
4. Taller Macrosector Amanecer	
5. Taller Macrosector Poniente	
6. Taller Macrosector Pedro de Valdivia	
7. Taller Macrosector El Carmen	
8. Taller Macrosectores Botrolhue y Labranza	

III.- ELABORACIÓN DEL MAPA DE ACTORES

Durante esta etapa se procedió a elaborar un Mapa de Actores, bajo la forma de un catastro de entidades representativas de diversos ámbitos de la comunidad habitante y usuaria de la ciudad, relevantes de integrar en al proceso de participación ciudadana.

Para la elaboración del Mapa de Actores se realizó, en primera instancia, una propuesta a la Unidad de Participación Ciudadana del Municipio, la cual fue posteriormente consensuada con el Encargado de dicha Unidad, don Camilo Aedo.

En reunión presencial en dependencias del municipio, se hizo entrega al equipo consultor de la nómina de las Juntas de Vecinos por Macrosector y por Unidad Vecinal, con un total de 234 juntas de vecinos, sin ningún dato de contacto, y se elaboró la nómina de actores para la instancia con el sector Privado y Académico, el cual se solicitó fuera denominada Mesa Perspectiva Ciudad.

Luego de estas gestiones, el equipo consultor tomó contacto con la profesional designada por Camilo Aedo para apoyo de la gestión, Srta. Iveth Aravena, con quien se coordinó una reunión con diversas unidades municipales para conformar el Mapa de Actores, como SECPLAC, Organizaciones Comunitarias, Adulto Mayor, Educación, Deportes, Codelos, sostenida el día 29 de noviembre de 2022. Como resultado de esta reunión se tomó el compromiso de que los profesionales remitirían al consultor los contactos de las organizaciones con las cuales cada uno de ellos trabaja y de apoyar en las convocatorias a cada uno de los talleres.

Desde la unidad de Organizaciones Comunitarias se recibió una planilla extensa con las organizaciones funcionales y territoriales de todo Temuco, sin distinción de macrosector y en ocasiones sin información de contactos o actualizada. Sin embargo, a partir de esta planilla se logró armar un catastro de las Juntas de Vecinos, alcanzando un total de 245 organizaciones.

Misma situación ocurrió con la Unidad de Deportes, donde enviaron un link de la página con sus organizaciones, de las cuales sólo fue posible indentificar el macrosector al que pertenece a partir de alguna reseña en el nombre de la entidad, por ejemplo Club Deportivo Ñielol (macrosector Ñielol).

La encargada de los Codelos remitió los contactos de sus organizaciones y la Encargada de Adulto Mayor se hizo cargo directamente de la convocatoria de los grupos por cada Macrosector, por cuanto no se dispone de la información detaladda de las organizaciones referente a esa categoría de actores.

Cabe señalar que para la identificación de los actores de la Mesa Perspectiva Ciudad el equipo consultor tomó contacto con la Encargada de Participación del Serviu, con las secretarias de las Universidades y búsqueda de la información necesaria por Internet.

A continuación, se presenta el Mapa de Actores confeccionado, el cual se irá actualizando para el trabajo participativo a desarrollar en cada etapa.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Ciudad	Funcional	Órganos de participación estables	COSOC TEMUCO
Ciudad	Funcional	Órganos de participación estables	COSOC MINVU
Ciudad	Funcional	Órganos de participación estables	COSOC MINVU
Ciudad	Funcional	Órganos de participación estables	COSOC MINVU
Ciudad	Funcional	Órganos de participación estables	COSOC SALUD
Ciudad	Funcional	Órganos de participación estables	DEFENDAMOS LA CIUDAD DE TEMUCO
Ciudad	Funcional	Órganos de participación estables	CONSEJO COMUNAL DE SEGURIDAD PÚBLICA
Ciudad	Funcional	Sector Productivo	CORP ARAUCANÍA
Ciudad	Funcional	Sector Productivo	GREMIO AGRA
Ciudad	Funcional	Sector Productivo	GREMIO CÁMARA DE COMERCIO DETALLISTA
Ciudad	Funcional	Sector Productivo	ASOCIACIÓN GREMIAL DE EMPRESARIOS DE TAXIBUSES DE TEMUCO
Ciudad	Funcional	Sector Productivo	ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS ESCOLARES ÑIELOL DE TEMUCO A. G.
Ciudad	Funcional	Sector Productivo	CÁMARA DE COMERCIO - SERVICIOS Y TURISMO DE TEMUCO - A.G.
Ciudad	Funcional	Sector Productivo	CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN
Ciudad	Funcional	Sector Académico	IDER INSTITUTO DESARROLLO REGIONAL UFRO
Ciudad	Funcional	Sector Académico	CENTRO DE POLÍTICAS PÚBLICAS UCT
Ciudad	Funcional	Sector Académico	INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DESARROLLO SOSTENIBLE U. AUTÓNOMA
Ciudad	Funcional	Sector Académico	INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DESARROLLO SOSTENIBLE U. AUTÓNOMA
Ciudad	Funcional	Sector Académico	INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DESARROLLO SOSTENIBLE U. AUTÓNOMA
Ciudad	Funcional	Sector Académico	INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DESARROLLO SOSTENIBLE U. AUTÓNOMA
Ciudad	Funcional	Sociedad civil organizada	COMITÉ AMBIENTAL COMUNAL CAC
Ciudad	Funcional	Sociedad civil organizada	ORGANIZACIONES DE CICLOS Y CICLISTAS

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Ciudad	Funcional	Sociedad civil organizada	CAPADIS (CONSEJO COMUNAL DE PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES)
Ciudad	Funcional	Sociedad civil organizada	UNIÓN COMUNAL DE JJVV
Ciudad	Funcional	Sociedad civil organizada	UNIÓN COMUNAL DE ADULTOS MAYORES
Ciudad	Funcional	Fundaciones	CUERPO DE BOMBEROS DE TEMUCO
Ciudad	Funcional	Fundaciones	CUERPO DE BOMBEROS DE TEMUCO
Ciudad	Funcional	Fundaciones	CUERPO DE BOMBEROS DE TEMUCO
Ciudad	Funcional	Sector Público	CARABINEROS
Ciudad	Funcional	Sector Público	PDI
Ciudad	Funcional	Deportivo	MOVIMIENTO TEMUCO PEDALEA
Ciudad	Funcional	Deportivo	CLUB CICLISTAS DEL NIELOL
Ciudad	Funcional	Sector Académico	U. MAYOR
Ciudad	Funcional	Sector Académico	UNIVERSIDAD CATÓLICA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS NUEVO MUNDO
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PARQUE COSTANERA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PARQUE COSTANERA 2
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ANTUMALEN
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS BARRIO LAS TRANQUERAS
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LANGDON
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA RIBERA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LA RIBERA CENTRO
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA DEL RÍO
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS CONQUISTADORES
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA DON JOAQUÍN
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°38 EL TRÁNSITO
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°38 VILLA TURINGIA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS TROVADORES
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS RIOS
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA PORTAL DEL SOL
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS SARITA GAJARDO
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS SANTA LUCIA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS UNIÓN SARITA GAJARDO
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS MATTA SUR
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS AMPLIACIÓN SANTA ELENA

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS CLOTARIO BLEST
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS POETAS
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA NEHUEN
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS POETAS DEL PROGRESO
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS SAN ANTONIO 27 A
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°28 POBLACIÓN PAREDES
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA QUINTA LA FRONTERA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ALLIPEN
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS INDEPENDENCIA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°28 YUNGAY
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°29 SANTA ROSA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PALACIO PUNTILLA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LA REINA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA BRASIL 2
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA VALPARAISO
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JJVV VILLA POMONA
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS RIBERA ALTA II
Costanera del Cautín	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS BOLDOS
Costanera del Cautín	Funcional	CODELO	CODELO SANTA ROSA
Costanera del Cautín	Funcional	Deportivo	CLUB DEPORTIVO SOCIAL Y CULTURAL SAN ANTONIO
Costanera del Cautín	Funcional	Adulto Mayor	CLUBES DE ADULTO MAYOR *
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS GENERAL MACKENA SUR
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N° 3 CARRERA
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS IMPERIAL
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PICHÍ-CAUTÍN
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N° 19 LOURDES
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS TORRES DEL ÑIELOL
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS MANANTIAL
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PABLO NERUDA
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°21 BARROS ARANA
Centro	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N° 20 TUCAPEL
Centro	Funcional	Deportivo	CLUB DEPORTIVO COILACO
Centro	Funcional	Deportivo	ASOCIACIÓN DE MAXI BÁSQUETBOL TEMUCO - ÑIELOL
Centro	Funcional	Mesa Barrial	MESA BARRIAL
Centro	Funcional	Adulto Mayor	CLUBES DE ADULTO MAYOR *

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°24 ÑIELOL
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°21 MAESTRANZA
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS 5 DE ABRIL
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS ERNESTO BOHN
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LA PORTADA
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS CASA MAQUINAS
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS TRAPIALES
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LITVANYI
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PROVENIR
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS POBLACIÓN AURORA
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS RENACER DE EVARISTO MARÍN
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA JOSÉ MIGUEL GARCÍA
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS BARRIO VISTA VOLCAN
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VALLE DE ASTURIAS
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PARQUE DON ROSAURO
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS PRADERAS DE SANTA CAROLINA
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS HACIENDA LAS MARIPOSAS
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS NOGALES
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS EL PARQUE
Pueblo Nuevo	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PARQUE ALCÁNTARA
Pueblo Nuevo	Funcional	CODELO	CODELO PUEBLO NUEVO
Pueblo Nuevo	Funcional	Deportivo	CLUB DEPORTIVO EVARISTO MARÍN
Pueblo Nuevo	Funcional	Adulto Mayor	CLUBES DE ADULTO MAYOR *
El Carmen	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS CREADORES
El Carmen	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS EL CARMEN
El Carmen	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS VERTIENTES DEL CARMEN
El Carmen	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS AROMOS DEL CARMEN
El Carmen	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS PRADERAS DEL FUNDO
El Carmen	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN
El Carmen	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA JARDINES DEL FUNDO
El Carmen	Funcional	CODELO	CODELO EL CARMEN
El Carmen	Funcional	Deportivo	ASOCIACIÓN DEPORTIVA SOCIAL Y CULTURAL FUNDO EL CARMEN
El Carmen	Funcional	Organización Indígena	ASOCIACIÓN NEHUÉN INDÍGENA URBANA DEL FUNDO DEL CARMEN
El Carmen	Funcional	Adulto Mayor	CLUBES DE ADULTO MAYOR *
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS IGUALDA Y TRABAJO

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS POBLACIÓN LLAIMA
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS JARDINES DE AVENIDA ALEMANIA
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS BARRIO HOLANDESA
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS POBLACIÓN DE CARABINEROS
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS SECTOR N°3 CAMPOS DEPORTIVOS
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS N°13 MILLARAY
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS N°36 ESTADIO POBLACIÓN TEMUCO
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS PARQUE SAN SEBASTIÁN
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA PARQUE ESTADIO
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS JARDÍN DE LAS ROSAS
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS COPAS DE AGUA
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS MILLAHUE
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS PBL. LAVANDEROS
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS JOSE MIGUEL CARRERA
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS DREVES
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS TRIGALES
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS HEROES DE LA CONCEPCIÓN
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS TOBALABA
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS ESTUDIANTES
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS PABLOS
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS MARTIN LUTERO
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOMAS DE MIRASUR
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS ARQUITECTOS
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA EL PRADO
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS JARDIN DE LOS NARANJOS
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	CONDominio ALTOS DEL MAIPO
Poniente	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL MARTÍN HIRIART
Poniente	Funcional	Comité de adelanto	COMITÉ DE ADELANTO Y SEGURIDAD VILLA EL ALFA
Poniente	Funcional	Deportivo	CLUB DEPORTIVO POBLACIÓN DREVES
Poniente	Funcional	Adulto Mayor	CLUBES DE ADULTO MAYOR *
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS UNIDAD DIECISIETE AMANECEER
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS N°40 VILLA SUR
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS UNIÓN AMANECEER
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA CAUTÍN I
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS AMPLIACIÓN AMANECEER

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS 21 DE MAYO
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS QUILAS
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS AMPLIACIÓN LAS QUILAS
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS ABRAHAM LINCOLN
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS AROMOS
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA CAUTÍN II
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA AQUELARRE
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA GANADEROS
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ANDALUCIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS OBISPOS DE JUAN PABLO
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LAS ENCINAS
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA IRMA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA AUSTRAL
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA GALICIA I
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ITALIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ALAMEDA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS ESPERANZA DE VILLA FLORENCIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA SAN PATRICIO
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS NUEVA GALICIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA NORAMBUENA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA FLORENCIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS DIPUTADO BECKER I
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS DIPUTADO BECKER II
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA RUCAHUE
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VALLE DEL MAIPO
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS SANTA ELENA DE MAIPO
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA GALICIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA MAIPO
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOMAS DE RECARREN
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS NUEVA COMUNIDAD GALICIA II
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS ALTAMIRA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VISTA VERDE
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS NUEVA COMUNIDAD GALICIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA RUCALHUE
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	CONDominio MILANO

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS N°17 NUEVA GALICIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA GALICIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS 17 NUEVA GALICIA
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA GALICIA 3
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS IMPERIAL
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS JUAN PABLO II
Amanecer	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS JUAN PABLO II
Amanecer	Funcional	CODELO	CODELO AMANECER
Amanecer	Funcional	CODELO	CODELO LAS QUILAS
Amanecer	Funcional	Deportivo	AGRUPACIÓN VECINAL DE FUTBOL AMANECER
Amanecer	Funcional	Deportivo	CLUB DEPORTIVO AMPLIACIÓN AMANECER
Amanecer	Funcional	Deportivo	CLUB DEPORTIVO SOCIAL Y CULTURAL ATLÉTICO AMANECER
Amanecer	Funcional	Adulto Mayor	CLUBES DE ADULTO MAYOR *
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS 39° B LOS RISCOS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS EL PROGRESO DE LANIN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA QUINTO CENTENARIO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA SAN EUGENIO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS NEVADOS ANDINOS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS RISCOS 3
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS UNIÓN PLAZAS DE CHIVILCAN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS SAN ANDRES
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA SAN ANDRES III
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS NUEVA GENERACIÓN LANIN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS AITUE
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS NUEVA LANIN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS RISCOS 6
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA TROMEN LAFQUEN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS UNIÓN LOS LAURELES
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS NUEVA PADRE HURTADO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS NUEVO MILENIO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS ISRAEL INDUSTRIAL
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS RENACER DE SAN MARCO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS COPIHUES DE COILACO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS CAMPOS DEPORTIVOS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA CRISTOBAL COLÓN

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA CAUPOLICAN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS SAUCES DE TROMEN MALLIN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS SANTA ISABEL
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS AYLLAN MARILLAN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS VERTIENTES
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS SECTOR N°3 CAMPOS DEPORTIVOS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS POBLACION COIHUECO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VICTORIA
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA SANTIAGO DOS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LAUTARO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA EL BOSQUE
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS 1° DE MAYO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS AMPLIACIÓN VICTORIA
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS EL AROMO DE LA NUEVA GERACIÓN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS FUTURO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA PEDRO DE VALDIVIA
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS N°10 LOS LAURELES
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LAS ESTRELLAS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA EL SALAR
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS VOLCANES DE VILLA ANDINA
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS EL SALITRE
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ARQUENCO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PORTAL NUEVO HORIZONTE
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LA FRONTERA
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ANDINA 4
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLAS UNIDAS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS APACHETAS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS AYELEN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS CONDOMINIO DOÑA JAVIERA
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ANTUKUYEN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS ANDINA NORTE
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS CUMORA
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS RENACER
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS SAUCES DE TROMEN MALLIN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA TROMEN 11 A

MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VOLCANES VILLA ANDINA
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS PRADERAS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS NEHUEN PORTAL DE SAN FRANCISCO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PEUMAYEN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PRADERAS DEL PORTAL
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LA UNIÓN
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS PEU MAYEN DEL PORTAL SAN FRANCISCO
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS COMPARTIENDO SUEÑOS
Pedro de Valdivia	Territorial	Junta de vecinos	JUNTA DE VECINOS RENACER LOS RISCOS
Pedro de Valdivia	Funcional	CODELO	CODELO PEDRO DE VALDIVIA
Pedro de Valdivia	Funcional	CODELO	CODELO ARQUENCO
Pedro de Valdivia	Funcional	CODELO	CODELO EL SALAR
Pedro de Valdivia	Funcional	CODELO	CODELO VILLA ALEGRE
Pedro de Valdivia	Funcional	Mesa Territorial	MESA BOYECO*
Pedro de Valdivia	Funcional	Deportivo	ESCUELA DE FÚTBOL FUTURAS PROMESAS DE PEDRO DE VALDIVIA
Pedro de Valdivia	Funcional	Deportivo	CLUB SOCIAL CULTURAL Y DEPORTIVO NUEVO MILENIO
Botrolhue	Territorial	Junta de Vecinos	PARQUE RESIDENCIAL LAS GARZAS
Botrolhue	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS FUNDADORES ARAUCANÍA
Botrolhue	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ALTOS DE AGUIRRE
Botrolhue	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS SAN GABRIEL DE BOTROLHUE
Botrolhue	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS LABRADORES
Botrolhue	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS BOTROLHUE SUR
Botrolhue	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS EL PARQUE
Botrolhue	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS PORTAL ALEGRÍA
Botrolhue	Funcional	Adulto Mayor	CLUBES DE ADULTO MAYOR *
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS ALAMOS DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS JARDINES DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS JOSÉ MUÑOZ CONCHA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS ALTOS DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOMAS DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS REYES
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LAS CUMBRES
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ALTOS DE SAN LUIS
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS ALTO LOMAS DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA JORGE TEILLIER

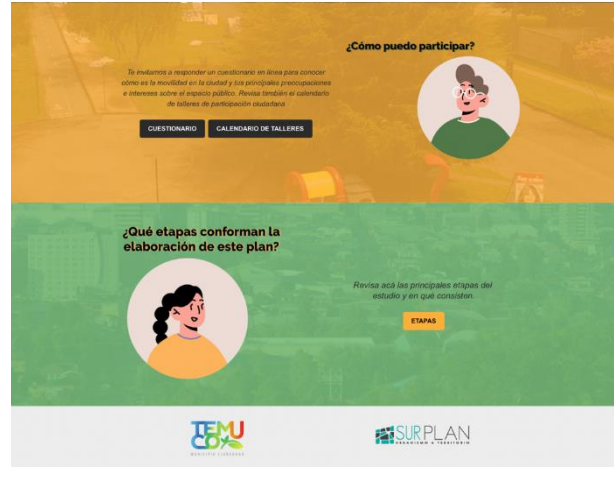
MAPA DE ACTORES SOCIALES PIIMEP TEMUCO			
ÁMBITO	TIPO DE ACTOR	CATEGORÍA ACTOR	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS ALTOS SAN ISIDRO
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA CONAVICOOP
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS LAGOS DEL VALLE VERDE
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS RIELES DEL SUR
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LAS PRADERAS DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS ALTOS DE SAN ISIDRO 1
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS N°45 LABRANZA SECTOR PONIENTE
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS CASTAÑOS
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS SANTA MARÍA DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS N°45 LABRANZA CENTRO
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS PRESIDENTES DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS CORDILLERA DE SANTA MARIA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LA HACIENDA SANTA MARIA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS BICENTENARIO
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS PINOS
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS APOSTOLES
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA ILUSIÓN
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA LOS SEMBRADORES
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS FUNDADORES
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS DIAMANTES
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LEONARDO DA VINCI
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS LOS POETAS DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS EL TREBOL DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA AYELEN DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA EL RODEO
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS BRISAS DE LABRANZA
Labranza	Territorial	Junta de Vecinos	JUNTA DE VECINOS VILLA RIVERA
Labranza	Funcional	CODELO	CODELO LABRANZA
Labranza	Funcional	Deportivo	CLUB DEPORTIVO LABRANZA
Labranza	Funcional	Adulto Mayor	CLUBES DE ADULTO MAYOR *

*sin información de detalle (no provista por el Municipio)

IV.- HABILITACIÓN DE PÁGINA WEB

Como parte del desarrollo del proceso participativo, se habilitó un sitio web específico para el estudio en la dirección www.piimeptemuco.cl, visado por la Contraparte Técnica, en el cual se ha dispuesto de toda la información del estudio y la etapa en curso.

Pantallazos de la web habilitada

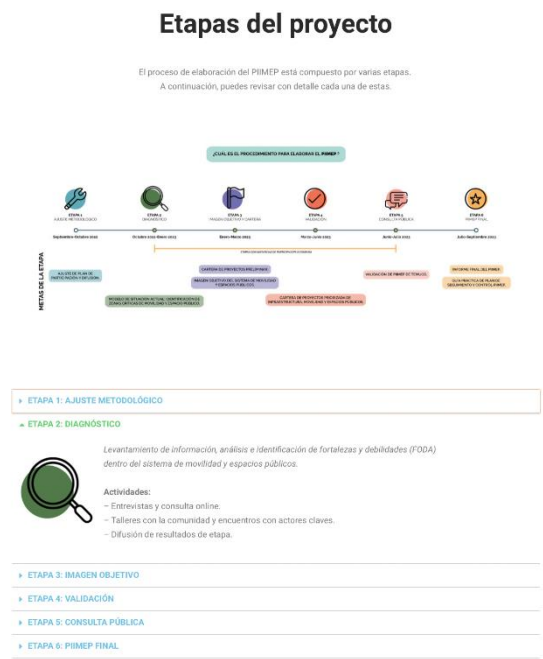


Informes

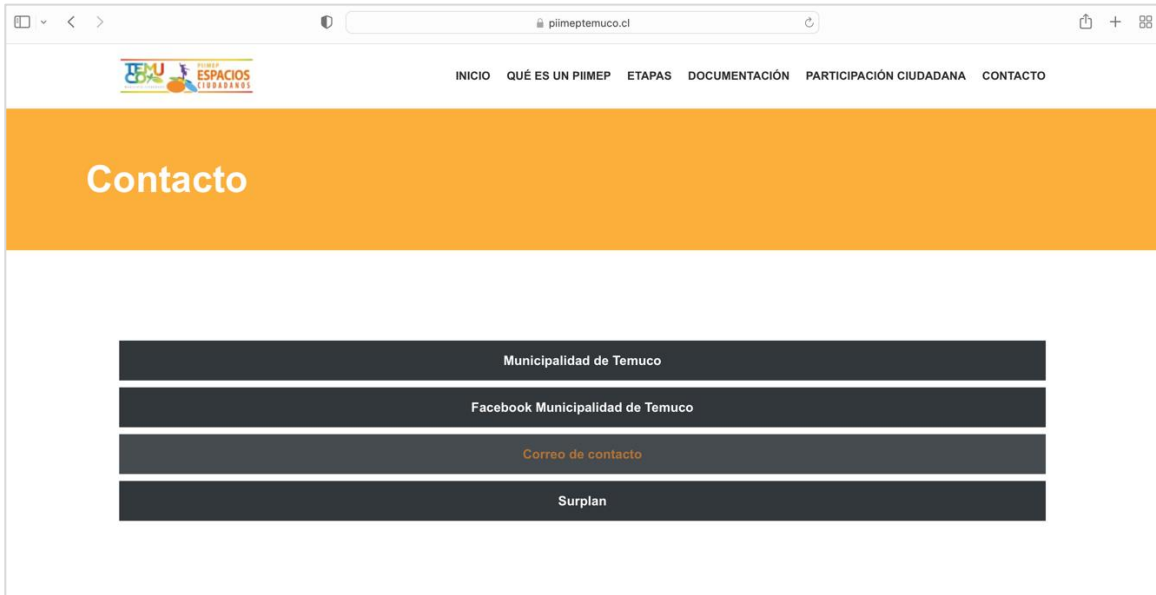
Etapa 1

En esta etapa se efectuaron los ajustes a las actividades, a los plazos del estudio y presentar las estrategias de participación ciudadana y estrategia comunicacional a desarrollar.

[VER INFORME](#)



En este sitio, se ha dispuesto un espacio para recepción de consultas a través de su envío por correo electrónico. Se optó por implementar este sistema debido a que facilita que cualquier persona, desde diferentes tipos de dispositivos, puedan ingresar sus opiniones y consultas de manera más rápida y con una interfaz más amable y cercana.



Fuente: Elaborado por Surplan

V.- GENERACIÓN DE PLANILLA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN

Durante esta etapa se implementó una planilla digital de registro de reuniones, consultas y observaciones recibidas por otros medios diferentes a las instancias participativas programadas, la cual se irá actualizando a lo largo del estudio. Esta planilla contiene referencia a los actores, fecha, motivo o temática abordada, revisando si la consulta fue incorporada al estudio o no, y señalando cuándo y a través de qué medio se le dio respuesta.

A la fecha de este informe, no ha ingresado ninguna opinión ni consulta adicional a las instancias participativas de la etapa, ya sea por medio del correo electrónico del estudio ni por indicación desde la Contraparte Técnica.

ID	Fecha	Forma de ingreso	Nombre	Institución / organización	Teléfono	Correo electrónico	Dirección	Observación o consulta realizada	Revisión con la contraparte técnica del estudio	Respuesta entregada	fecha de respuesta	medio de envío de respuesta
0	00/00/00	correo electrónico/ contraparte técnica /teléfono	nombre y apellido	denominación	0-00000000	nm@nm.cl	dirección postal	transcripción	si / no	detalle de respuesta	00/00/00	física / correo electrónico

Fuente: Elaborado por Surplan

VI.- HITO DE INICIO DEL PROCESO PARTICIPATIVO

Para dar inicio al proceso de participación ciudadana, se realizó un hito de lanzamiento por parte del Municipio, a través del cual se comunicó a la ciudadanía los antecedentes y alcances del estudio, y se les invitó a hacerse parte activa de las instancias de participación.

Esta actividad consistió en un desayuno con diversos actores sociales, organizado y convocado por el Municipio. A continuación, se presenta el acta de la instancia, preparada por el equipo de Participación Ciudadana de la Municipalidad de Temuco. El listado de asistentes se encuentra en los documentos anexos de este informe.



ACTA REUNIÓN

Materia : Presentación PIIMEP
Lugar : Sala de Exposiciones Galería de Arte
Fecha : Lunes 5 de diciembre de 2022
Hora : 9:00 horas

ASISTENTES

Se adjunta lista de asistencia

DESARROLLO

La actividad encabezada por el Alcalde de la Comuna, Roberto Neira y a la que fueron invitadas dirigentes de las JJ.VV., CODELO, Adultos Mayores, COSOC.

La empresa Surplan da a conocer el inicio de las PAC del Plan de Inversión en Estructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP). Proyectos que sea principalmente de movilidad en un 70% y de mobiliario 30%.

El estudio busca desarrollar en conjunto con la ciudadanía un diagnóstico urbano identificar los puntos críticos en materia de movilidad y espacio público.

Se realizarán 8 talleres de participación ciudadana del 13 al 16 de diciembre para hacer el levantamiento del diagnóstico. También se elaboró un cuestionario on line www.piimeptemuco.cl al que se puede acceder también desde la página de la municipalidad.

El alcalde señaló que el PIIMEP se incorporará como un nuevo instrumento de planificación y que son 288 millones del fondo de inversión

Los participantes hicieron preguntas sobre el proceso y se comprometieron a invitar a sus organizaciones a participar de las diversas reuniones.

P.U.G.

Depto. de Participación Ciudadana

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

Registro de Asistencia
Departamento de Participación Ciudadana

Actividad : Desayuno Presentación PIIITE P.
Fecha : 5 de diciembre de 2022
Hora : 9 hrs.

NOMBRE	ORGANIZACIÓN	TELÉFONO	EMAIL	FIRMA
Mario J. Soto Lb.	J.I.V. Villa Curruco	986467487	marioiron@gmail.com	[Firma]
Carsten OTH Morales	Res. de Te Campos Dep. Temuco	948662038	carsten.oth@gmail.com	[Firma]
Patricia Amigada P	JIV Ribera Caba	947371639	patriciaamigada@gmail.com	[Firma]
Juanes Guaymas Ejaide	Colegio Anonae	948673679	juanesguaymas@gmail.com	[Firma]
Carlos Rojas S	colegio wa	988472403	carrojas@gmail.com	[Firma]
SANCIO SOPU Lom P.	AS. URBANA M. de J.	472973372	ssopu@telcel.cl	[Firma]
Manuel del Corral Huinich	U. SURPLAN	967651333	manuel.delcorral@surplan.cl	[Firma]
Maria B. Lopez Felician	Comunidad de la Soledad. Com. Temuco	98052340	mblaganoc@gmail.cl	[Firma]

Registro de Asistencia
Departamento de Participación Ciudadana

Actividad : Desayuno Presentación PIIITE P.
Fecha : 5 de diciembre 2022.
Hora : 9 hrs.

NOMBRE	ORGANIZACIÓN	TELÉFONO	EMAIL	FIRMA
Alejandro Brenner Mac	ADU Lomas de Rechahuen	983057670	benseb1027@gmail.com	[Firma]
Guillermo Ilemán Comed	JIV Lomas de Rechahuen	971650334	gmd.ileman@gmail.com	[Firma]
Virginia Catalán Fleming	JIV El Tránsito	938146339	v.catalan@gmail.com	[Firma]
Patricia Oliveira Martins	COSOC - UCTemuco	977206630	poliveira@uct.cl	[Firma]
Francisco Brian Muir	Municipalidad	99921513	Francisco.Brian@Buuvo.cl	[Firma]
Francisca Benavente H.	UPU Surplan Muir	2864215	mbsnavente@uivw.cl	[Firma]
Jose Alvaro Pedraza	COAC	948673400	alvaropedraza@coacptm.cl	[Firma]
Jose Salinas Gonzalez	SRM TT-TPR	946468319	jsalinas@nti.gob.cl	[Firma]

Registro de Asistencia
Departamento de Participación Ciudadana

Actividad : Desayuno presentación con PIIITE P.
Fecha : 5 de diciembre 2022
Hora : 9 horas

NOMBRE	ORGANIZACIÓN	TELÉFONO	EMAIL	FIRMA
JOSÉ MANUEL CORTINEZ	SURPLAN	948182019	macortinez@surplan.cl	[Firma]
Miguel Gótz López	Asesoría Urbana Municipal Temuco	452973000	miguel.gotz@temuco.cl	[Firma]
Zeth Amador González	Dpto Participación	91422778	Zeth.Amador@temuco.cl	[Firma]
Camilo Aedo	PAC TCO	955498369	Camilo.aedo@temuco.cl	[Firma]
Cristina Cano	PAC SURPLAN	96449081	cristinacano@gmail.com	[Firma]
Paulina Urzúa	PAC TCO	9782875374	paolina.urzua@temuco.cl	[Firma]

Fuente: Municipalidad de Temuco

Registro fotográfico



Fuente: Elaborado por Surplan

VII.- ENTREVISTAS A ACTORES CLAVES

VII.1 Descripción Metodológica

En esta etapa se implementaron entrevistas a actores claves, consistentes en instancias de conversación semi estructurada con informantes claves públicos y/o privados relevantes del ámbito cultural, social y económico local. Estas entrevistas tuvieron como objetivo identificar, de manera exploratoria, la visión y experiencia de estos actores sobre problemáticas de movilidad y espacio público a escala de la ciudad, como paso previo al examen de estas problemáticas al nivel local en los talleres por macrosectores.

Las entrevistas fueron realizadas por profesionales del equipo consultor a un listado de personas que consensuado previamente con la contraparte técnica del estudio. Las entrevistas se efectuaron a través de plataformas de encuentro remoto y en ocasiones específicas, de manera presencial,

VII.2 Registro de Resultados

VII.2.1.- Entrevista con Ulises Asenjo – Ex SEREMI Transportes y Telecomunicaciones

Fecha: 23 de octubre de 2022

Hora: 12:00

Modalidad: remota a través de plataforma Zoom

Pregunta: ¿Qué visión de desarrollo urbano de Temuco debería integrar este plan de inversiones?

Respuesta: 100% servicios, Temuco tiene claramente una vocación de servicios, siendo un atractor de viajes/flujos en función del acceso a servicios, de comercio desde otros lugares, las

comunas cercanas no tienen los equipamientos y/o servicios (eje. Universidades, hospital) presentes en Temuco.

Pregunta: ¿Qué visión se debería proyectar para la futura movilidad en la ciudad de Temuco?

Respuesta: Tiene que tener un sistema de movilidad, más amigable con el medio ambiente y el desarrollo urbanístico de la ciudad, por ejemplo con medidas como limitación de algunos sectores de tránsito vehicular, mejorar la peatonalización, poner al peatón en primera línea.

Se están haciendo intervenciones que están orientadas a la peatonalización, proyecto desde el 2018, involucró todo el centro de Temuco para evaluar posibilidades de peatonalización de calles, tiene justificación desde el cerro Ñielol hasta el río Cautín (se comenzó con el desarrollo de dos cuadras (urbanismo táctico)), de forma de acostumbrar a las personas a ocupar el territorio post pandemia, estas dos cuadras estuvieron cerradas. Este proyecto va a ser de forma liviana, sin mucha inversión, pero con un alto impacto en las dinámicas actuales. Ya está en proceso de diseño, presupuestada y está en cartera, propuesto por la Sectra, cronograma está en el diseño ya contratado.

Otras vías calles que se consideran importante frente a la priorización del peatón es España, atrás del mall, cambiarle el sentido y darle un poco más de importancia al peatón, priorización.

Pregunta: ¿Qué opinión tiene sobre los impactos del PIIMEP?

Respuesta: Buscar la seguridad del peatón, acostumbrar a los ciudadanos de Temuco en torno, otro proyecto en esta línea es el “electro corredor avda. Alemania”, “proyecto de estacionamiento subterráneo frente a la católica distrito norte”, se busca potenciar el transporte público y la seguridad de peatones, disminuyendo la preferencia por el automóvil. Tener las herramientas para ir mejorando siempre, en función de que el peatón se desplace de mejor manera.

Falta de vías exclusivas de los peatones, como también para la locomoción colectiva, calidad de pavimentos de veredas, mucha priorización del vehículo más que para el peatón actualmente.

Pregunta: ¿Cuánto y en qué área/tipo de proyectos podría aportar?

Respuesta: Sin duda el mejoramiento de veredas y calzadas, la interconectividad entre puntos, se cuenta con 60 km de ciclovías actualmente donde faltan tramos de integración de la red, los parques urbanos se definen en la misma línea, no se visualiza una integración de los parques urbanos o áreas verdes existentes, la integración de las redes existentes sería una priorización deseable.

Pregunta: ¿Qué proyectos tienen en cartera?

Respuesta: Bulnes como paseo peatonal, actualmente como corredores de pistas preferentes TP calle Portales, Rodríguez, Vicuña Mackenna, San Martín. Ya están definidas, cuando estén en pleno funcionamiento el electro corredor (que va desde calle Manuel Montt, Avda. Alemania hasta la calle Andes, vuelve por Gabriela Mistral, vuelve por Alemania, baja por Claro Solar, Barros Arana, el primero a fines del próximo año (bus eléctrico).

Calles Portales y Rodríguez, pista solo bus, están con cámaras, la gente no se mete, han funcionado bien. Tenían un problema frente a la fiscalización de la utilización de las pistas sólo buses, condición que ha mejorado desde la incorporación de cámaras, se prevé incluirlas en los otros corredores.

Resto de pistas solo bus, Vicuña Mackenna, San Martín, Luis Durand y Pedro de Valdivia van con cámaras. Han disminuido los flujos de vehiculares particulares, estacionamientos, en la acera, pista solo bus igual se estacionan, hacen mal uso de ese espacio (a la gente le gusta estacionarse frente al comercio al cual se dirige), con las cámaras la cosa cambia, a pesar de estar demarcada igual la gente se estaciona.

Se busca potenciar la tendencia hacia una ciudad que sea movilizada a través del transporte público.

Proyecto, licitación de un intermodal donde se cargan los buses sector estación. También se fomenta o potencia a través de los 32 buses eléctricos que se busca implementar, 11 o 12 son necesarios para el corredor eléctrico el resto se traslada a la flota normal de los servicios.

Pregunta: ¿En qué sectores ha evidenciado los mayores problemas en torno a su área de competencia? (congestión)

Respuesta: *Muchos puntos de atochamiento, Caupolicán eje estructurante de la ciudad, la divide en dos, línea férrea también divide en dos, como se mejora, muy mala conectividad asociada a la vía ferroviaria, desafío importante. Acceso de sur a norte hacia el hospital, son muy complicadas, atractora de servicios, el hospital tiene una gran demanda y tiene muy mal acceso.*

Pregunta: Opinión frente a los macrosectores norte y Botrolhue, en función de su desarrollo y posibles alcances del PIIMEP.

Respuesta: *Botrolhue - La conexión, tiene una sola vía de acceso, camino a labranza, se está desarrollando un gran desarrollo inmobiliario que tiene una sola vía, va a complejizar el desarrollo del sector. Mas alternativas de conexión, ya que cuenta con una única.*

Ñielol: poca conexión, mejorar el sector eje importante, Balmaceda, mejorar acceso vía que conecta desde pueblo nuevo al sector de Ñielol por la base del cerro, pequeñas conexiones como alternativas al ingreso de Temuco.

Incorporación corredor que un eje que conecte el cerro con el río, dos elementos naturales desconectados. Cerro Ñielol actualmente tiene infraestructura vial, un sendero que te permite subir y bajar, pavimentado en vehículo, tiene senderos internos peatonales. Senderismo, actividades recreativas.

VII.2.2.- Entrevista con Patricio Vargas

Fecha: 23 de noviembre de 2022

Hora: 17:30

Modalidad: remota a través de plataforma Zoom

Pregunta: ¿Qué visión de desarrollo urbano de Temuco debería integrar este plan de inversiones?

Respuesta: *El estudio de mejoramiento vial de Temuco del año 2018 es complementario a este estudio, pero no consideró un aspecto que este plan debiera considerar: la equidad de la inversión, se proponía una mayor cantidad de propuesta en sectores acomodados y su foco estaba en la Vialidad. Una adecuada complementación es revisar los planes de inversión en EEPP del MINVU.*

Una visión a incorporar es la de los corredores verdes que conformarían un sistema conectado de grandes parques, especialmente conectando al cerro Ñielol. En los barrios hay áreas verdes (por ej. en Amanecer) pero estas no conforman un sistema. Algunos de estos corredores están asociados a cursos de agua, donde el río Cautín es de gran importancia (se sugiere consultar el diagnóstico del estudio de Plan Maestro para el río), pero será necesario reforzar la conexión de la trama con el río.

La ciudad no muestra grandes cambios post pandemia.

Pregunta: ¿Qué visión se debería proyectar para la futura movilidad en la ciudad de Temuco?

Es muy fuerte el rol del centro tradicional como lugar de preferencia, ello porque aún es una ciudad caminable. Pero es necesario para una mejor movilidad que se integren más subcentros.

La masificación del uso de la bicicleta es necesaria, pero debe mejorar la cultura de su uso.

En cuanto a movilidad, el uso del auto particular está fomentado porque el transporte público es ineficiente, las micros son lentas y hay demasiados taxis colectivos.

Un tranvía será un buen sueño, pero lo primero será optimizar el tren interurbano con estaciones intermedias en la periferia de la ciudad

Pregunta: En función de la visión, ¿Cuáles son las principales problemáticas-desafíos-oportunidades existentes en Temuco?

Respuesta: *La primera prioridad es potenciar los cursos de agua en función de su aporte ecosistémico, además los perfiles actuales ofrecen oportunidades para incorporarlos como ejes en la movilidad.*

El principal problema es que el sistema de transporte público es anticuado y poco atractivo, los tiempos de viaje son excesivos (las micros esperan a los pasajeros), es necesaria una voluntad política para su mejoramiento.

Pregunta: ¿Qué proyectos y/o lineamiento se deberían incorporar para el futuro desarrollo de Temuco?

Respuesta: *El sistema de parques de la ribera del río Cautín y mejoramiento de las defensas para su uso como paseo.*

Un lineamiento ausente hasta ahora es equilibrar los estándares de infraestructura y el PIIMEP es una oportunidad para redistribuir recursos, privilegiando a sectores históricamente carenciados (se indica esto con un “por favor”). Estos sectores son principalmente el área adyacente a las Vegas de Chivilcán, sector Amanecer y Costanera del Cautín (ex Santa Rosa)

La única gran inversión que se ha hecho es el mejoramiento de Av. Pedro de Valdivia.

VII.2.3.- Entrevista con Alejandro Bizama

Fecha: 24 de noviembre de 2022

Hora: 16:00

Modalidad: remota a través de plataforma Zoom

Pregunta: ¿Qué visión de desarrollo urbano de Temuco debería integrar este plan de inversiones?

Respuesta: *El modelo de crecimiento de la ciudad debe estar definido, ya que los requerimientos de movilidad dependen de si se opta, por ejemplo, por una mayor densificación en el centro. Un modelo compacto podría ser contradictorio con la identidad local, pero sería más eficiente.*

El crecimiento actual en extensión ha instalado una segregación importantes, con barrios que se consolidan en condominios cerrados y exclusivos. Estos sectores, al poniente de la ciudad carecen de servicios y generan una presión de viajes sobre el resto de la ciudad.

La vocación de ciudad universitaria es aún débil.

Pregunta: ¿Qué visión se debería proyectar para la futura movilidad en la ciudad de Temuco?

Respuesta: *La movilidad actual está definida por un alto protagonismo del centro tradicional, salvo el subcentro de Av. Alemania (donde está el mall) no hay subcentros. Los crecimientos de sectores acomodados carecen de equipamientos y en los sectores de poblaciones tradicionales no hay espacio para generar sub-centros.*

Influye en la movilidad el hecho que el transporte público en la ciudad no funciona como sistema sino que es una sumatoria de empresas que prestan un servicio.

El uso de la moto a aumentado considerablemente, pero la infraestructura no es adecuada, por otro lado el uso de la bicicleta no resulta atractivo por las condiciones climáticas

Pregunta: ¿Qué visión tiene sobre el protagonismo de los EE.PP en Temuco?

Respuesta: *El cerro Ñielol es protagonista, pero su intervención es compleja debido a que está protegido.*

Si bien hay muchos elementos reconocidos, como el parque estadio, el museo ferroviario y los parques del río, estos no se identifican como iconos de la ciudad, y tampoco se ve en las áreas verdes u otros espacios públicos una imagen única, un lenguaje común, por ejemplo del mobiliario.

Pregunta: ¿Cuáles serían los temas más urgentes según su opinión sobre movilidad y espacio público?

Respuesta: *Lo más urgente en cuanto a movilidad es mejorar los tiempos de desplazamiento y la experiencia del viaje en bus*

Gran cantidad de colectivos, que suplen al ineficiente sistema de transporte público pero que generan congestión

En general el espacio público está mal equipado, falta mobiliario, señalética, etc.

Pregunta: ¿Cuáles serían los temas más positivos actualmente frente a la movilidad y EE.PP?

Respuesta: *Temuco tiene una gran presencia de vegetación, podría posicionarse como ciudad verde , agregando por ejemplo exigencias de jardines verticales.*

También se podría poner color a la ciudad con murales e intervenciones en fachadas, que podrían dar testimonio de la historia, incluso registrando las edificaciones que han sido demolidas . Estas acciones podrían fortalecer los vínculos de las agrupaciones de vecinos con su espacio público.

VII.2.4.- Entrevista con Luis Felipe Braithwite, Presidente CCHC Araucanía

Fecha: 29 de noviembre de 2022

Hora: 9:00 am

Modalidad: remota a través de plataforma Google Drive

Pregunta: ¿Cómo visualiza el desarrollo de Temuco a futuro, qué implicancias tiene esa visión sobre los temas de movilidad y de espacio público?

Respuesta: *En 2018, la Cámara Chilena de la Construcción sede Temuco hizo una convocatoria amplia a construir una Visión Ciudad, de la cual nació el proyecto “Temuco 2050”. En esta publicación, que está disponible en la web, se encuentra un conjunto de ideas de proyecto que se articulan en torno a dos temas principales: Ciudad Verde e Interconectada.*

La idea principal, Temuco Verde, se propone recuperar para la ciudad el rico entorno natural, desde el cerro Ñielol y sus alrededores, como cerro Mariposas y humedal Chivilcán, hasta el cerro Conunhuenu frente al río y cuatro parques fluviales en torno a río, para sacarle partido a éste, no importa que cada cierto tiempo puedan inundarse. Soñamos con teleféricos, en el Ñielol y el Conunhuenu. El cerro Ñielol está botado y tiene un gran potencial para desarrollar paseos, miradores, áreas de recreación, restoranes, pero eso implica hacer frente a problemas de seguridad que no permiten el recorrido y disfrute de las familias.

El enorme éxito de público que ha tenido la Isla del Cautín demuestra que en Temuco la gente está ávida por espacios públicos, parques. El proyecto Isla Cautín obtuvo un premio de la CCHC por su aporte urbano, se entregará en unos días. También se ve esta demanda por espacios

públicos en el sector Portal de La Frontera (desarrollo de la inmobiliaria de la UFRO), allí también las familias disfrutaban de sus espacios públicos, aunque se trata de algo más exclusivo, donde van familias más acomodadas. Níelol debería ser para toda la ciudad. Pero también hay otros lugares que se están perdiendo, como en la Costanera, sector de Amanecer, donde hay terrenos de propiedad pública que podrían constituir un parque, están abandonados o tomados.

Pregunta: ¿Qué otras áreas de desarrollo son de importancia para el futuro de Temuco, en especial en movilidad?

Respuesta: *Si pensamos a largo plazo, habría que proponerse un proyecto de metro con dos líneas que se cruzarían en el centro, una en un eje longitudinal al norte del Cautín entre las cercanías de Cajón por el nor oriente y cerca del cruce de la ruta 5 sobre el río. Y otra línea que cruce el río desde Padre Las Casas al sur hacia el extremo nor poniente de Temuco. Una iniciativa más acotada, no alternativa a la anterior, sería un tranvía a lo largo de Avenida Alemania, aprovechando el gran desarrollo de proyectos residenciales, de oficinas y comercio en torno a esa vía, pese a que es angosta en su costado norte. En su costado sur tiene una amplitud que permite habilitarla como boulevard, de hecho, allí se instalan numerosos cafés y restaurantes. Se suma, cercano, el sector de Torremolinos, que tiene dos hoteles, desarrollo comercial y de oficinas, sólo falta una notaría para que se desplacen hacia allá empresas que están en el centro. El problema es que para los desarrollos inmobiliarios de esa zona no existe exigencia de estacionamientos, por lo cual edificios de bastante altura carecen de espacio para vehículos, yo tengo proyectos en el sector, pero con suficientes estacionamientos, porque “parking is business”.*

En el corto plazo, cabe destacar el proyecto de 400 estacionamientos subterráneos licitado por la Municipalidad, que comienza a ejecutarse en Prieto. Cabe destacar el polo que representa ese sector, con 26.000 estudiantes en las universidades cercanas, más la gran cantidad de gente que congrega el Hospital. En Prieto debería desarrollarse un boulevard, las empresas que operamos en el área hemos pensado recuperar la ex Iglesia de los Franciscanos, que representa un patrimonio valioso para Temuco, más allá de las creencias religiosas.

Hay otros proyectos (algunos no alcanzan a ser proyectos) que valorizan el centro, como paseo Bulnes, el Nuevo Mercado, una eventual recuperación del ex Hotel Continental, la erradicación de la Cárcel en Balmaceda. En ese grupo de ideas está la de desarrollar un nuevo centro cívico frente a la Isla del Cautín, instalando allí gran parte de las oficinas públicas. Ese polo de atracción podría verse reforzado con desarrollos habitacionales (ya hay allí un conjunto DS19) y con un posible centro gastronómico. En estos casos no estamos hablando de proyectos viales o de parques, pero sí de áreas de desarrollo importantes para el futuro de Temuco.

Pregunta: ¿Qué mecanismos y/o instancias de complementariedad podría haber entre el PIIMEP y la gestión privada?

Respuesta: *Los recursos del PIIMED son demasiado pequeños para ser relevantes en el financiamiento de obras, pero podrían servir mucho para diseñar y preparar proyectos y ojalá asegurar suelo, los que sirvan para encontrar financiamientos, incluidos del sector privado, más allá de los aportes que exige la ley. La autoridad debe mostrar cómo quiere desarrollar la ciudad, las propuestas deben venir de la autoridad, incluido el aporte del terreno, por los costos y problemas de propiedad que representa.*

Cabe tener presente que gran parte de las empresas inmobiliarias y constructoras que operan en Temuco tienen origen en la Araucanía o llevan muchos años en la región, por lo que existe un real compromiso con Temuco y su futuro. Veo posible que las empresas complementen recursos públicos para proyectos que se localicen cerca de sus proyectos inmobiliarios. Incluso podrían asociarse entre sí para hacerlo.

Algunas de las iniciativas que he mencionado antes pueden tener financiamiento privado por sus características concesionables, como de hecho son los estacionamientos subterráneos y como podría ser un teleférico en el cerro Ñielol. Pero en el cerro Ñielol no se requieren sólo grandes proyectos, también miradores, habilitación de paseos y, muy especialmente, seguridad.

VII.2.5.- Entrevista con Juan Carlos Bahamondes, Director de Tránsito y Transporte Urbano Municipalidad de Temuco

Fecha: 2 de diciembre de 2022

Hora: 12:30

Modalidad: remota a través de plataforma Google Drive

Pregunta: ¿Qué destacaría como aspectos relevantes en la estructura de movilidad de Temuco?

Respuesta: *Temuco es una ciudad relativamente ordenada.*

Temuco, que tiene problemas de estructura, como la línea férrea y la Av. Caupolicán que se superpone a la red vial de la ciudad, se quedó atrás en su desarrollo vial, recién hace 5 años ha comenzado a recuperarse, con Luis Durand y Barros Arana. Complica la situación el que priman las calles angostas.

Somos un pueblo que pasó a ser ciudad, la gente todavía quiere llegar a todas partes en auto, recién la municipalidad inicia un plan de educación y convivencia vial. El Covid hizo más difícil iniciar ese plan.

Deben existir corredores de transporte público, con horarios confiables. En los corredores en que hay cámaras, los automovilistas respetan las vías exclusivas.

En materia de estacionamientos, hay que buscar un equilibrio: desarrollar estacionamientos subterráneos como el de Prieto Norte también en Balmaceda con Pinto, hacerlo en los principales polos de desarrollo de la ciudad. Hay otro polo, emergente, el de la subida al cerro Ñielol, donde se ubican distintos servicios y oficinas, con calles que se saturan por estacionamientos.

Hay sectores de Temuco que son más complejos, por el flujo de las calzadas: sector Senador Esteváñez, Clínica Alemana, Mall Portal, sector antiguo de la ciudad.

El proyecto de electromovilidad en el transporte público en el eje Caupolicán será un gran paso en el necesario mejoramiento del transporte público.

Pregunta: En ese marco, ¿en qué puede aportar el PIIMEP?

Ha habido una inversión grande en ciclovías, cerca de 70 Km, incluyendo el corredor del antiguo ferrocarril. Lo importante es que no sólo sean técnicamente adecuadas, sino que tengan un buen entorno y se perciban como seguras. Las ciclobandas son menos seguras. La inversión en seguridad es necesaria.

Otro aspecto importante es rescatar el centro para la ciudad, la recuperación del mercado ayudará mucho. La recuperación de Bulnes como paseo, también (en los años '80 se peatonalizó Bulnes, con intervenciones de "urbanismo táctico criollo", funcionó bien, no sé por qué se eliminó). Hay que aprovechar que el centro tiene vitalidad comercial, e dos cuadras se encuentran locales de las 3 mayores tiendas del país. Se ha pensado en Prat y Balmaceda, también, tal vez podrían desarrollarse intervenciones piloto en esas vías. Por otra parte, habrá que mejorar el acceso al centro por Aldunate, ya que Bulnes no tendrá ese rol.

En otro orden de cosas, debe darse prioridad al desarrollo de pasos sobre nivel de Caupolicán con M. Montt, San Martín y O'Higgins, también a cruces sobre la línea férrea al oriente, mejorar la conectividad del sector ribereño.

Labranza mejoró mucho con la doble vía, Botrolhue está en pleno desarrollo. Y si bien la ciclovía por la antigua línea férrea es muy buena, a largo plazo debería pasar a ser un tranvía. Y a nivel metropolitano, habrá que priorizar la circunvalación.

VII.2.6.- Entrevista con Gustavo Fuentes, Director de Medio Ambiente, Aseo y Ornato Municipalidad de Temuco

Fecha: 5 de diciembre de 2022

Hora: 12:30

Modalidad: Presencial

Pregunta: ¿Qué fortalezas tienen los espacios públicos de Temuco?

Respuesta: *“Lo principal es que Temuco tiene un clima y un entorno cercano (río, cerro) que se complementan con muchos espacios públicos. En el área céntrica, están las plazas principales. El problema es la mantención de estos espacios. Y el otro problema es la inequidad en su distribución en la ciudad”.*

Pregunta: ¿En qué aspectos hay que mejorar los espacios de la ciudad?

Respuesta: *Una primera apuesta es el mejoramiento de los paraderos, importantes espacios públicos de la ciudad. Éstos están distribuidos en toda la ciudad y pueden convertirse en un elemento de construcción de imagen para Temuco. Paraderos con tecnología sustentable de iluminación, capacidad de carga de celulares, muro verde. De los 800 paraderos de la ciudad, pensamos que se puede partir con unos 20 en las avenidas principales, como Caupolicán, Av. Alemania, O'Higgins, San Martín, tal vez Pedro de Valdivia en los tramos que están terminados. La idea es mejorar un elemento de importancia para mucha gente, a la vez que incrementar la percepción de seguridad y contribuir a la imagen de Temuco. Paraderos iluminados pueden ser una gran ayuda en la percepción de seguridad, aquí en Temuco en invierno son muchas las horas de circulación en que no hay luz natural.*

Es un desafío, porque han sido vandalizados, pero apostaremos a hacer algo de lo que la gente se sienta orgullosa. Podemos apalancar recursos a partir del PIIMEP, por ejemplo, y sumar a privados. Se cuenta con cotizaciones de \$17 millones + IVA, a reestudiar, para incorporarles un jardín vertical y un sistema de recuperación de agua lluvia para riego.

Un segundo sueño se refiere a recuperar los pequeños espacios públicos que se han convertido en microbasurales, especialmente en algunos macrosectores: Pedro de Valdivia, Pueblo Nuevo, Costanera del Cautín, Amanecer. En esos 4 macrosectores se concentra el 75% de los 81 microbasurales que tenemos en Temuco. Se pueden recuperar cabeceras de esquinas, crear ecoplazas, puntos limpios, plazas de juego. Se acaban de terminar 2 plazas cuyo mobiliario y juegos se han hecho con “madera plástica”, reciclaje del plástico que separan los vecinos y que recupera una fundación especializada. Hacia adelante, esto puede servir para incentivar una buena separación y que la gente se gane su plaza.

Un tercer sueño es la construcción de espacios de recreación de mascotas. No hay censo de mascotas en Temuco, pero si se proyecta desde las cifras nacionales (1 mascota cada 2,5 personas), se puede estimar que hoy existen 128.000 mascotas en la ciudad. Por otro lado, tenemos 700 edificios, donde no hay espacio para la recreación de mascotas. Pensamos en la creación de 3 o 4 parques de 1.200 m², estimamos que cada uno no cuesta más de \$ 27 o 28 millones.

Por otra parte, queremos recuperar 4 puntos limpios que se han degradado: en Simón Bolívar con Jahuel, Las Encinas con Gabriela Mistral, en Milano con Av. Italia (Amanecer) y en Pueblo Nuevo. Nuestra idea es desarrollar un nuevo estándar, completamente distinto, con una

infraestructura de container, sencilla pero bien cuidada, con un lugar para que opere un funcionario permanente, que apoye a los vecinos en la separación de residuos y que también haga cursos y talleres sobre la gestión de residuos. Eso se complementa con iniciativas que están ya en desarrollo, como un camión que hace un circuito de recolección de residuos orgánicos entre verdulerías. Quieren soñar con un centro de separación de residuos y de compostaje. Hay que pensar que los residuos orgánicos alcanzan hasta un 60% de la basura, si se compostan se reduce una parte importante de los viajes al relleno sanitario que está a 200 km, en Los Ángeles.

VII.2.7.- Entrevista con Fernando Peña Cortés, Doctor en Ciencias Ambientales, especialista en Ordenamiento Territorial. Universidad Católica de Temuco.

Fecha: 7 diciembre de 2022

Hora: 14:00

Modalidad: remota a través de plataforma Meet

Tema visión de ciudad:

Respuesta: Su visión de ciudad hermosa a la cual llegó, lo persuadió a radicarse. Lugar sin contaminación y sin congestión, le permitía almorzar en casa. La evolución de los territorios ha degradado la calidad de vida.

Tema movilidad:

Respuesta: Con problemas de transporte, gestión de transporte, crecimiento en extensión en todas las direcciones, Labranza, Cajón, Cholchol, provocando mayores distancias. Ciclovías existentes son centrales, la red de movilidad pública es central, el transporte público resulta caro sin pasajes articulados entre los tramos usados.

Tema áreas verdes:

Respuesta: Una experiencia de la UCT en años pasados con la JJ.VV. de Pedro de Valdivia permitió establecer un total de áreas verdes con 36 m2 promedio a nivel ciudad, pero en esta unidad era de 5 a 6 m2, una gran diferencia según barrios además gran diferencia en el estado de mantención de las áreas verde públicas Ej sectores como Barrio Inglés Portal de La frontera Lomas Mirasur frente a sector del casco central antiguo, así como P. de Valdivia con déficit, donde la precarización es sinónimo de delincuencia.

Post estallido social y pandemia hay espacios públicos que presentan ocupación de campamentos como borde río al Poniente del puente, precarizando la calidad de vida a las poblaciones aledañas.

Tema problemáticas, desafíos y oportunidades:

Respuesta:

- CICLOVIAS El mejoramiento de las vías en sectores como Luis Durand, Pedro de Valdivia entre otros, corresponde a mejoramiento de la vialidad estructurante solamente. Las ciclovías no están adecuadas, sin continuidad y con impedimentos en los recorridos (ej. término abrupto, paraderos de locomoción). Completar circuitos ej. Ciclovía P. de Valdivia no entra al centro. Incorpora diseño completo que contemple articulación entre recorridos, áreas de descanso y estacionamientos, refugios, adecuación de escurrimientos de A.LI.
- MOVILIDAD PEATONAL En tramos de acercamiento desde sectores libres de pago para estacionar vehículos con veredas adecuadas al adulto mayor, aposamiento de aguas, A.LI. de techos sin canalizar caen sobre paso de peatones. Retomar el proyecto municipal de peatonalización paseo Bulnes, ensanche vereda M. Montt hasta Avda. Alemania, para conectar centro cívico con centro avda Alemania.

- TRANVÍA El corredor Rudecindo Ortega, Caupolicán, Recabarren son la oportunidad para proyectar un tranvía como eje central del transporte público.
- IDENTIDAD CULTURAL Desde Padre Las Casas se contabilizaban (dato no actualizado) mas de 100 carretas que a diario cruzan el río hacia feria Pinto como principales proveedores de chacarería que no están incorporados a la movilidad. Provocan tacos al no contar con espacios de detención ante imprevistos. El nuevo puente no lo incorporó por costos asociados. Situación similar las de los “cochayuyeros” que ingresan por Labranza. El espacio público no contempla esta tradición para su movilidad, en espacios de estacionamiento, señalética, entre otros.

VII.2.8.- Entrevista con María Elena Harcha, ex jefa de Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura MINVU Araucanía

Fecha: 8 de diciembre de 2022

Hora: 22:00

Modalidad: remota través de plataforma Meet y móvil de audio.

Tema áreas verdes:

Respuesta: Enfoque a pequeñas inversiones en barrios deprimidos, ejemplo Pedro de Valdivia, Amanecer entre otros mencionados, con participación ciudadana que genere sentido de apropiación de los vecinos. Incremento de la calidad de vida del espacio público gatilla mejoramiento de calidad de vida de los habitantes, grupos humanos se interesan en lo propio incorporándose con sus propios medios.

Tema Movilidad:

Respuesta: La ciudad está sobre dotada de estudios en movilidad.

Estudios realizados tal como es el caso de la Interconexión oriente- poniente, SEREMI MINVU Y SECTRA- Transporte, en sector Avda Alemania que contempla una calzada para tren de superficie y otra para vehículos menores completa la red base con intervenciones menores que implican desarrollar vías alternativas para vehículos de particulares mejorando el calce entre vías no conectadas. El estudio tiene una lista larga de intervenciones que permitirían reasignar flujos que transitan por la Avda. Alemania. Ejemplos: Dinamarca hacia San Martín a O`Higgins, empalme simple a Uruguay co, Simón Bolívar, y pendiente de expropiar franja que sigue por calle Imperial a SODIMAC

También el proyecto municipal de construcción del Estadio, generó la necesidad de terminar obras inconclusas necesarias, pero con modificación del proyecto en calle Olimpia. La modificación debe considerar ubicar la ciclovia al costado poniente, en vez del oriente. Esto implica rediseñar los flujos en el cruce, y así mantener los pavimentos y los árboles existentes, con el tránsito de los ciclistas por el lado de los edificios.

Para la unión de Caupolicán y Pedro de Valdivia no hay espacio, sin embargo, se puede mejorar Balmaceda

Otros estudios:

- Estudio para soterrar el tren (MOP- TRANSPORTE)
- Estudio PRI Temuco, incorporaba un tren Lautaro a Gorbea y a Imperial con línea férrea existente (hoy ciclovia)
- Estudio de tren urbano por M. Montt desde Baros Arana hasta el canal.

- Proyecto municipal para mejorar tránsito peatonal del centro a la Isla del Cautín, Eje Prat del Cerro al río.

Tema problemáticas, desafíos y oportunidades:

Respuesta: Temuco adolece de transporte público. Cuenta con una flota de colectivos excesiva, en que 3 de estos vehículos equivale al espacio de 1 bus pequeño cuya capacidad es mas eficiente en cantidad de pasajeros que transporta.

A nivel ciudad Temuco requiere un cambio del sistema de transporte público, cuenta con buena infraestructura, pero con más vehículos circulando colapsa.

No a nudos viales. Incorporar desniveles en cruces no es una solución puesto que generan un desmedro en la relación del peatón con los servicios urbanos.

El plan de transporte se ha implementado con el fondo Espejo Transantiago, flota de buses.

Construcción de la vialidad estructurante por parte del sector inmobiliario

Plan Temuco 2050 presenta una visión ideal, sesgada con falta de realismo, un cambio de paradigma.

El desafío es un plan Temuco con la intervención Municipio- MINVU- TRANSPORTE para ordenar y priorizar proyectos sobre la base de estudios existentes, con el potencial del desarrollo vial, para el cual hay espacio.

Otras entrevistas, solicitadas, pero no realizadas:

VII.2.9.- Entrevista con Marcelo Besnier, Director de Obras Municipalidad de Temuco

El Director de Obras rechazó la invitación a entrevista. A través de correo electrónico de fecha 23 de noviembre de 2022, responde Marcela Pinilla, secretaria DOM: *De acuerdo a su correo precedente, esta entrevista le corresponde al director de SECPLA al correo ricardo.toro@temuco.cl, ya que no es tema del Director de Obras.*

VII.2.10.- Entrevista con José Luis Sepúlveda, Director SERVIU Araucanía

Se hicieron solicitudes reiteradas para sostener esta entrevista dentro del plazo de la etapa, pero no se obtuvo respuesta al requerimiento.

VII.2.11.- Entrevista con Rodrigo Medina, Secretario Ejecutivo SECTRA

No fue posible obtener los datos de contacto de este profesional para invitar a la entrevista.

VII.2.12.- Entrevista con Roberto Neira, Alcalde de Temuco

Se hicieron solicitudes reiteradas para sostener esta entrevista dentro del plazo de la etapa, pero no se obtuvo respuesta al requerimiento.

VII.3 Sistematización de resultados de las entrevistas

Las respuestas obtenidas se categorizaron en tres grupos:

- 1) **Ideas generales transversales** al desarrollo del diagnóstico, temáticas que se introdujeron en el desarrollo general del informe y especialmente en el FODA (escala ciudad).

- 2) **Antecedentes específicos** sobre ciertas variables abordadas. Estos antecedentes se incluyeron y/o reforzaron los diagnósticos por componentes, de la manera que se indica más adelante.
- 3) **Ideas de proyectos** a considerar en la siguiente etapa del estudio, listados más abajo.

Cada una de las tres categorías se muestra a continuación:

1) Ideas generales:

Temuco, centro de servicios. Temuco tiene una gran atracción de viajes como centro de servicios y equipamientos, reconociendo la zona centro como un polo de atracción de viajes tanto internos como de sectores cercanos a Temuco.

Movilidad sustentable. Se busca la promoción u orientación de las mejoras de movilidad hacia un enfoque sustentable, amigable con el medio ambiente, teniendo como priorización la limitación al fomento del uso del vehículo motorizado y priorizando los medios activos y transporte público, (principalmente se mencionan la caminata, bicicleta y transporte público como medios a potenciar bajo diferentes mecanismos).

Ciudad verde. Temuco tiene clima y entorno geográfico que aportan al paisaje y complementan el espacio público, podría posicionarse como ciudad verde. Se releva la complementariedad entre movilidad y EE.PP., reconociendo hitos naturales como el río Cautín y Cerro Nielol, como también las sinergias posibles de fomentar entre espacios interconectados de área verde y corredores (ejes) de movilidad dentro de la ciudad.

Ciudad segregada. Detrás de buenas cifras promedio de áreas verdes por habitante, por ejemplo, se esconde una gran disparidad entre barrios bien dotados y barrios carenciados, tanto en superficie como en mantención de espacios públicos. Se debe poner acento en inversiones de equidad. El enfoque del PIIMEP debería radicar en pequeños proyectos en espacios públicos de barrios deprimidos, que movilicen la participación vecinal y la apropiación de los vecinos.

Crear o completar redes. El PIIMEP debe orientar sus recursos hacia inversiones que resuelvan la unión entre puntos donde la red vial y de movilidad activa está interrumpida o es incompleta, así como apuntar al desarrollo de un sistema de espacios públicos que pueda entenderse y usarse como un conjunto, no como piezas aisladas.

Privilegio al peatón y promoción del uso de la bicicleta. Se debe limitar el tránsito vehicular para poner la seguridad y facilidad de desplazamiento del peatón en primera prioridad. Igualmente, se debe mejorar y ampliar la red de ciclovías, mejorando su estándar, con diseños seguros, considerando que hoy existen muchas ciclovías no adecuadas, ni siquiera en ejes recientes.

Transporte público. Si bien se entiende que en gran medida escapa al ámbito del PIIMEP, la mayoría de los entrevistados mencionó las debilidades del transporte público como tema central. Se lo califica como sistema anticuado y poco atractivo, superado por una gran cantidad de colectivos que suplen su ineficiencia, pero contribuyen a la congestión. Se destaca la necesidad de corredores de transporte público con horarios confiables, con mejores tiempos de desplazamiento y mejor experiencia de viaje.

La seguridad, por último, es tema recurrente, tanto en las condiciones de desplazamiento para el peatón y el ciclista, como para el usuario de paraderos de la locomoción colectiva que podrían beneficiarse con iluminación de éstos, por ejemplo. También se menciona como aspecto de importancia en la habilitación de espacios públicos de escala local en desuso

2) Antecedentes y proyectos específicos:

Antecedentes relevados	Incorporación diagnóstico por componente
Proyecto peatonalización del centro (Paseo Bulnes)	Incorporado en caracterización infraestructura peatonal y proyectos en cartera
Electro corredor Avda. Alemania y licitación buses eléctricos	Incorporado en proyectos en cartera
Pistas de transporte público exclusivas y pistas sólo buses	Incorporado en Infraestructura transporte público
Botrolhue: Sector con poca conectividad y desarrollo habitacionales aislados	Incorporado en análisis urbano
Ñielol: Subutilización de las áreas verdes como elemento existente	Incorporado en análisis áreas verdes
Aumento de la presencia de motos como opción modal reciente	Incorporado en análisis de partición modal
Temuco 2050, ciudad verde e interconectada	Incorporado en análisis de IPT
Sectores en desuso en Ñielol y Amanecer	Incorporado en análisis áreas verdes y urbano
Posible zona de desarrollo en torno al sector de Torremolinos	PENDIENTE
Proyectos de 400 estacionamiento subterráneos en Prieto	PENDIENTE
Proyectos existentes indican una renovación del centro	Incorporado en análisis urbano
Posibilidad de financiamiento compartidos para la materialización de proyectos PIIMEP	PENDIENTE PROXIMA ETAPA
Priorización del automóvil arraigado culturalmente, primeros pasos en torno a un plan de educación y convivencia vial	Incorporado en análisis de partición modal
Los proyectos de cámaras de vigilancia han contribuido al mejor uso de las pistas exclusivas y preferentes	Incorporado en análisis de transporte público y cartera de proyectos
Polo emergente en torno a la subida del cerro Ñielol, actualmente calles saturadas por el uso del automóvil	PENDIENTE
Uso de espacio de movilidad asociado a carretas no contemplado en diseño actual, usuario asociado a una identidad cultural de la ciudad.	Incorporado en caracterización infraestructura medios motorizados
Posible nuevo centro cívico frente a la isla Cautín	PENDIENTE

3) Ideas de proyectos:

Proyecto sugerido	Dentro de las capacidades del PIIMEP por envergadura
Pasos sobre nivel de Caupolicán con M. Montt, San Martín y O'Higgins, también cruces sobre la línea férrea al oriente.	NO
Mejorar la conectividad del sector ribereño.	SI

Proyecto sugerido	Dentro de las capacidades del PIIMEP por envergadura
Tranvía asociado a ex línea férrea	NO
Mejoramiento de paraderos	SI
Recuperación de EE.PP. que hoy son microbasurales	SI
Área verde con infraestructura para mascotas	SI
Recuperar 4 puntos limpios que se han degradado: en Simón Bolívar con Jahuel, Las Encinas con Gabriela Mistral, en Milano con Av. Italia (Amanecer) y en Pueblo Nuevo.	SI
Estacionamientos subterráneos en principales polos de desarrollo	NO
Teleférico Cerro Nielol	NO
Mejoramiento el acceso al centro por Aldunate	SI
Incorporación de exigencias municipales en torno a jardines verticales	NO
Intervención de fachadas sumando color a la ciudad y/o murales	SI
Metro	NO
Tranvía Avda. Alemania	NO
Financiar obtención de suelo en la ciudad	SI

VIII.- CONSULTA MEDIANTE CUESTIONARIO DIGITAL

VIII.1 Descripción Metodológica

La consulta mediante cuestionario digital se implementó a través de la plataforma Google Forms, disponible desde el sitio web del estudio www.piimeptemuco.cl, entre los días 5 de diciembre y 31 de diciembre de 2022, obteniéndose 303 cuestionarios respondidos.

El objetivo de la consulta fue explorar las percepciones que los distintas personas interesadas en la ciudad tienen respecto del espacio público y las condiciones de movilidad existentes en distintas partes del territorio, y las mejoras o cambios que considerarían necesarias en la escala local que permite el PIIMEP. Asimismo, en su condición de instrumento complementario, el cuestionario permitió disponer de un canal alternativo de participación a quienes no pudieron asistir a los encuentros territoriales presenciales en esta etapa.

Su enfoque metodológico fue de carácter exploratorio y cualitativo, por cuanto se planteó como una instancia abierta, de respuesta anónima y sin aplicación de criterios de inclusión o exclusión de participantes, que actuó en función de la voluntad e interés de las personas por responderla.

El cuestionario fue diseñado por el equipo consultor y ajustado y visado por la contraparte técnica. Se configuró a partir de preguntas cerradas que permiten caracterizar a los participantes respecto de su vinculación con el territorio y de indicadores sociodemográficos básicos, y sus percepciones sobre diversos temas vinculados al espacio público y la movilidad de la ciudad en general y por macroterritorio.

A continuación, se presenta el cuestionario en detalle.



MUNICIPIO CIUDADANO



PIIMEP
ESPACIOS
CIUDADANOS

Sección 1 de 14

Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Temuco PIIMEP

Esta consulta busca conocer la opinión de quienes viven, transitan o se interesan por la ciudad de Temuco y, en particular, de sus espacios públicos y la movilidad en ella.

Estos aportes servirán para construir un diagnóstico base para el Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos, el cual precisará iniciativas de mejoramiento en este ámbito.

Les agradecemos poder contestar a las siguientes preguntas, considerando que sus respuestas son anónimas.

Si tiene problemas para contestar este cuestionario o enviar sus respuestas, comuníquese a través del correo participacion@surplan.cl para poder ayudarlo.

Gracias por su participación.

¿Cuál es su rango de edad? *

- a) Menor de 14 años
- b) 15 a 29 años
- c) 30 a 44 años
- d) 45 a 59 años
- e) mayor de 60 años

¿Con qué género se identifica? *

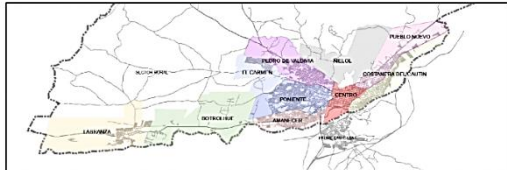
- a) Femenino
- b) Masculino
- c) Prefiero no decirlo
- Otra...

Sección 2 de 14

SECCIÓN 1: IDENTIFICACIÓN

Descripción (opcional)

Considerando la identificación de los sectores de la ciudad en el mapa, ¿en qué lugar vive? *



- a) Pueblo Nuevo
- b) Ñielol
- c) Costanera del Cautín
- d) Centro
- e) Pedro de Valdivia
- f) El Carmen
- g) Poniente
- h) Amanecer
- i) Botrolhue
- j) Lebranza
- k) Sector rural de Temuco
- l) Padre Las Casas
- Otra...

Sección 3 de 14

SECCIÓN 2: PREGUNTAS GENERALES SOBRE LA CIUDAD ⌵ ⋮

Descripción (opcional)

ESPACIO PÚBLICO

Descripción (opcional)

¿Cómo se relaciona con el espacio público (calles, veredas, plazas y parques)? **Elija sólo dos opciones** *

A. Solo uso el espacio público para trasladarme de un lugar a otro

B. Hago deporte o paseo en el espacio público

C. Me junto con amigos, vecinos o con la familia en lugares públicos

D. Me gusta mirar lo que sucede en el espacio público

E. Es parte de mi vida diaria y lo considero para todo uso

Otra...

¿Qué problemas del espacio público influyen en sus desplazamientos? **Elija sólo dos opciones**

A. Inseguridad relacionada a la movilidad (por ejemplo: accidentes o conflictos entre autos, motos, peat...)

B. Inseguridad ciudadana (por ejemplo: peleas o riñas entre personas, ocurrencia de delitos)

C. Veredas y calles en mal estado (por ejemplo: hoyos, barro, mal pavimentado)

D. Elementos que impiden el tránsito (por ejemplo: puestos de venta, motos o autos estacionados, postes)

E. Poca accesibilidad (por ejemplo: calles sin salida, discontinuas, mala señalética)

Otra...

¿Cuál debería ser la prioridad para mejorar el transporte público en la ciudad? **Elija sólo dos opciones** *

A. Mejorar la seguridad en los paraderos (por ejemplo: vigilancia y control de delitos)

B. Aumentar los recorridos y la frecuencia del servicio

C. Mejorar las calles para el transporte público (por ejemplo: pistas exclusivas, pavimento adecuado)

D. Mejorar la comodidad del paradero (por ejemplo: espacio disponible para la espera, protección ante e...)

E. Aumentar la señalética y entregar información clara

Otra...

MOVILIDAD PEATONAL O DE A PIE

Descripción (opcional)

¿Considera importante el fomento de la caminata como forma de desplazarse en la ciudad?

A) Sí

B) No

¿Cuál debería ser la prioridad para mejorar la caminata? **Elija sólo dos opciones** *

A) Dar facilidades a personas con movilidad reducida por ejemplo: (evitar desniveles, pavimentos con te...)

B) Mejorar las condiciones de seguridad de los peatones (por ejemplo: iluminación, vigilancia, control de ...)

C) Restringir la circulación de autos o micros en tramos con mayor cantidad de personas de a pie

D) Fomentar el desplazamiento responsable de peatones (por ejemplo: respeto a los cruces y semáforos)

E) Mejorar las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas, mejor pavimentadas y sin interrupc...)

Otra...

MOVILIDAD EN BICICLETA

Descripción (opcional)

¿Considera importante el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad? *

A) Sí

B) No

¿Cuál debería ser la prioridad para fomentar el uso de la bicicleta? **Elija sólo dos opciones** *

A) Disponer de ciclovías continuas que unan puntos importantes de la ciudad

B) Mejorar las ciclovías existentes en cuanto a la calidad del pavimento o su demarcación

C) Regular el mal uso de las ciclovías por parte de peatones, motoristas o automovilistas

D) Mejorar el comportamiento de los ciclistas (por ejemplo: velocidad y uso de veredas)

E) Disminuir la accidentabilidad a través de campañas dirigidas a automovilistas y a ciclistas, entre otras...

F) Contar con estacionamientos de bicicletas en diversos lugares de la ciudad

Otra...

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Descripción (opcional)

¿Considera importante el transporte público en buses como medio de desplazamiento principal dentro de la ciudad?

A) Sí

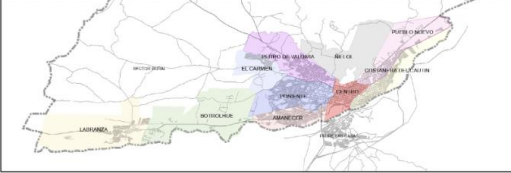
B) No

Sección 4 de 14

SECCIÓN 3: PREGUNTAS ESPECÍFICAS SOBRE LOS MACROSECTORES

Descripción (opcional)

¿SOBRE QUÉ MACROSECTOR DESEA OPINAR? *



a) Pueblo Nuevo
 b) Nielol
 c) Costanera del Cautín
 d) Centro
 e) Pedro de Valdivia
 f) El Carmen
 g) Poniente
 h) Amanecer
 i) Botrolhue
 j) Labranza

MOVILIDAD

Descripción (opcional)

Habitualmente en este sector se desplaza en: *

A. Micro o bus
 B. Taxi colectivo
 C. Auto particular
 D. Moto
 E. A pie
 F. Bicicleta

¿Con qué frecuencia usa el transporte público de bus en este sector? *

A) Más de 3 veces a la semana
 B) 1 vez a la semana
 C) Entre 2 y 3 veces al mes
 D) 1 vez al mes
 E) Nunca o casi nunca

¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente como alternativa real de desplazamiento? *

A) Sí
 B) No

Sección 5 de 14

MACROSECTOR PUEBLO NUEVO

Descripción (opcional)

PLAZAS Y PARQUES

Descripción (opcional)

¿Está satisfecho con la cantidad de plazas y parques en su sector? *

A) Sí
 B) No

¿Está conforme con el estado de mantención de las plazas y parques en su sector? *

A) Sí
 B) No

¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? *

A) Más de 3 veces a la semana
 B) 1 vez a la semana
 C) Entre 2 y 3 veces al mes
 D) 1 vez al mes
 E) Nunca o casi nunca

¿Para qué usa las plazas y parques de su sector? **Elija sólo dos opciones** *

A. Para compartir o encontrarse con otras personas
 B. Para hacer deporte
 C. Para jugar con los niños/as de mi familia
 D. Para disfrutar de la naturaleza
 Otra...

¿Cuáles razones impiden que use más las plazas y/o parques de su sector? **Elija sólo dos opciones** *

A. Mal estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida)
 B. Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos)
 C. Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas)
 D. Muy solitaria
 E. Demasiado concurrida (por ejemplo: el espacio es insuficiente)
 Otra...

¿Considera que es suficiente la accesibilidad en bicicleta en su sector? *

A) Si

B) No

¿Considera que se puede desplazar de a pie con facilidad en su sector? *

A) Si

B) No

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? **Elija tres opciones** *

A. Mejorar los cruces de calles con demarcaciones y señalética

B. Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas

C. Mejorar las veredas

D. Mejorar la accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, c...

E. Mejorar la iluminación y vigilancia

F. Mejorar las fachadas de los edificios alrededor

G. Mejorar las conexiones entre barrios

H. Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar la ...

I. Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga.

J. Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sect...

K. Mayor integración en red de ciclovías (por ejemplo: completar tramos faltantes)

L. Mejorar paraderos asociados al transporte público

Otra...

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar las plazas o parques de su sector? **Elija tres opciones** *

A. Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc.)

B. Mejorar la iluminación y vigilancia

C. Mejorar la vegetación con más plantas y árboles y mejor mantenida

D. Mejor distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte

E. Mejorar las fachadas de los edificios alrededor

F. Crear conexiones entre las plazas y parques

G. Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a ni...

H. Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, seña...

I. Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música

J. Incorporar zonas para picnic o asados

Otra...

¿Desea opinar sobre otro macrosector? *

Sí

No

*Las preguntas por macrosector se reiteran en cada uno de ellos.

Fuente: Elaborado por Surplan

VIII.2 Sistematización de Resultados

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos del análisis de las respuestas de los 303 cuestionarios recopilados.

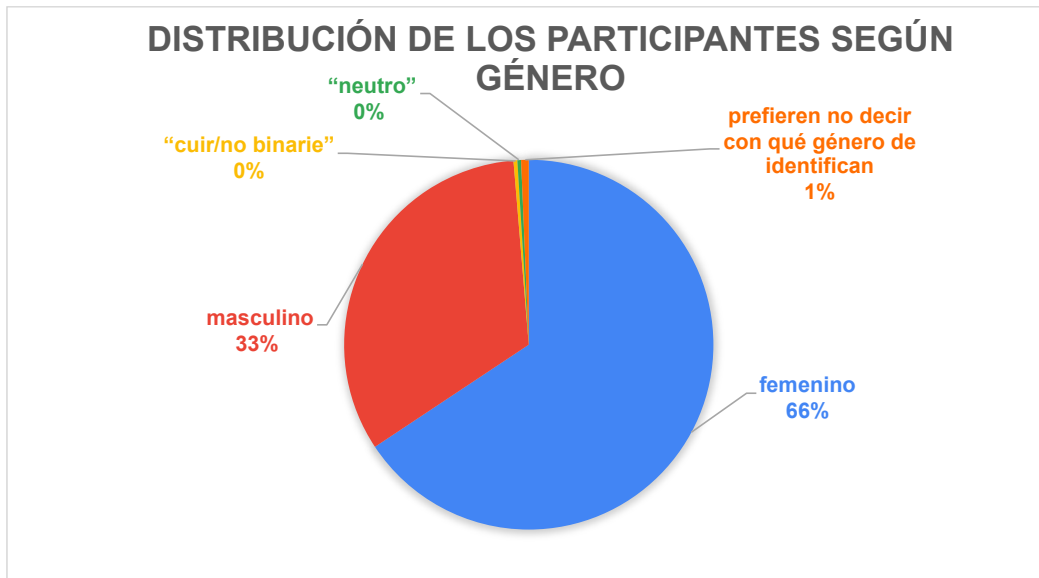
VIII.2.1.- Caracterización general de participantes

Respecto de la vinculación de los participantes con el territorio, se observa en las respuestas que la mayoría refiere pertenecer a los macrosectores Poniente, El Carmen, Centro, Pueblo Nuevo y Costanera del Cautín, y en menor medida, a Labranza, Amanecer, Pedro de Valdivia, Botrolhue y Ñielol. Además, participaron personas, en número reducido, pertenecientes a Padre Las Casas y sector rural.



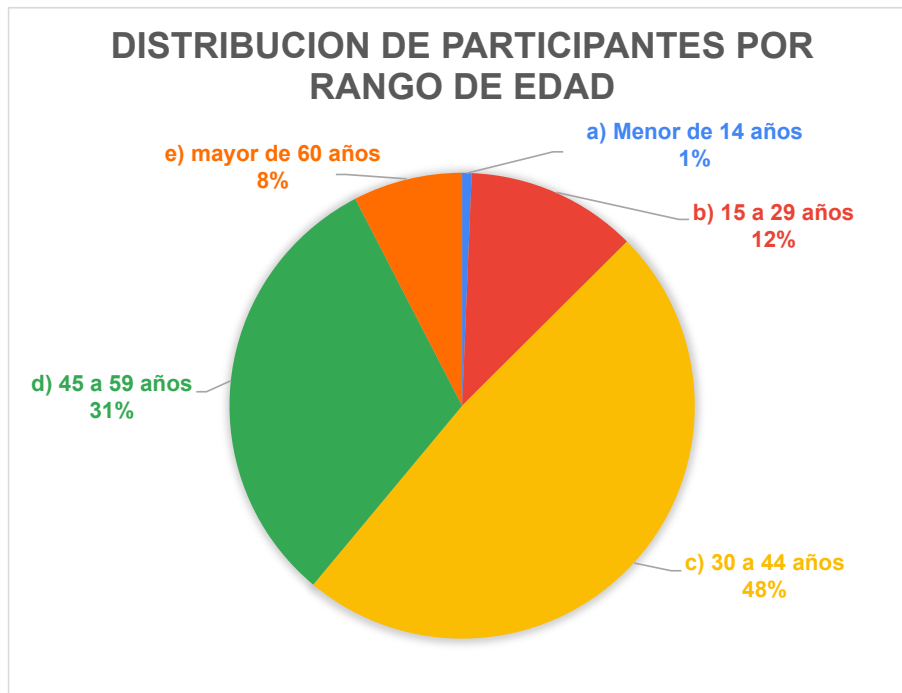
Sector	Participantes
Poniente	100
El Carmen	48
Centro	32
Pueblo Nuevo	33
Costanera del Cautín	23
Labranza	16
Amanecer	15
Pedro de Valdivia	13
Botrolhue	10
Ñielol	5
Padre Las Casas	5
Sector rural de Temuco	2
Otro lugar (Ruta S40 límite urbano Temuco)	1

Respecto de su género, se observa que un mayor porcentaje corresponde a personas del género femenino, y en menor rango, a género masculino y otros reconocimientos de género.



Opciones	Participantes
Femenino	199
Masculino	100
"Cuir/no binarie"	1
"Neutro"	1
Prefieren no decir con qué género de identifican	2

Respecto de su edad, se observa que un mayor porcentaje de los participantes corresponde a personas de entre 30 a 44 años, seguidas por personas de 95 años; y en menor participación, por personas de entre 15 a 29 años y mayores de 60 años. Destaca la participación de 2 personas menores de 14 años.



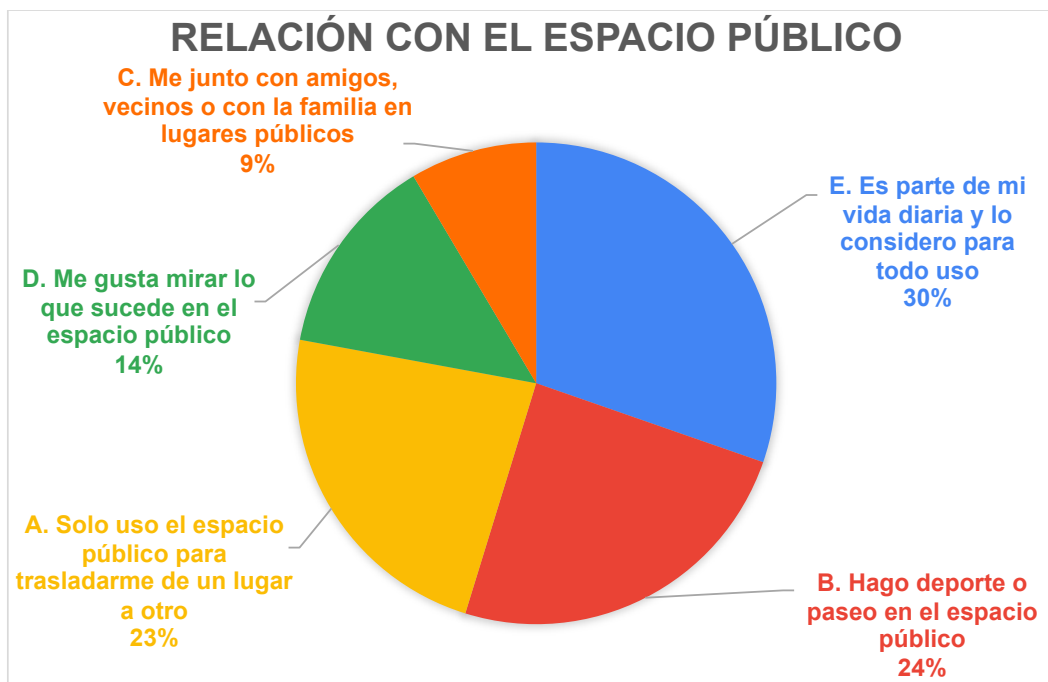
Rango	Participantes
Menor de 14 años	2
15 a 29 años	36
30 a 44 años	147
45 a 59 años	95
Mayor de 60 años	23

VIII.2.2.- Percepción sobre el Espacio Público y Movilidad a nivel general

A continuación, se presentan los resultados relacionados con preguntas de escala ciudad.

a) Percepción sobre Espacio Público

Las opiniones recogidas de los participantes respecto de *cómo se relacionan con el espacio público (calles, veredas, plazas y parques)*, muestran la visión del espacio público como parte de la vida diaria de las personas, como lugar para hacer deporte y como el lugar que permite el traslado de un lugar a otra en la ciudad.

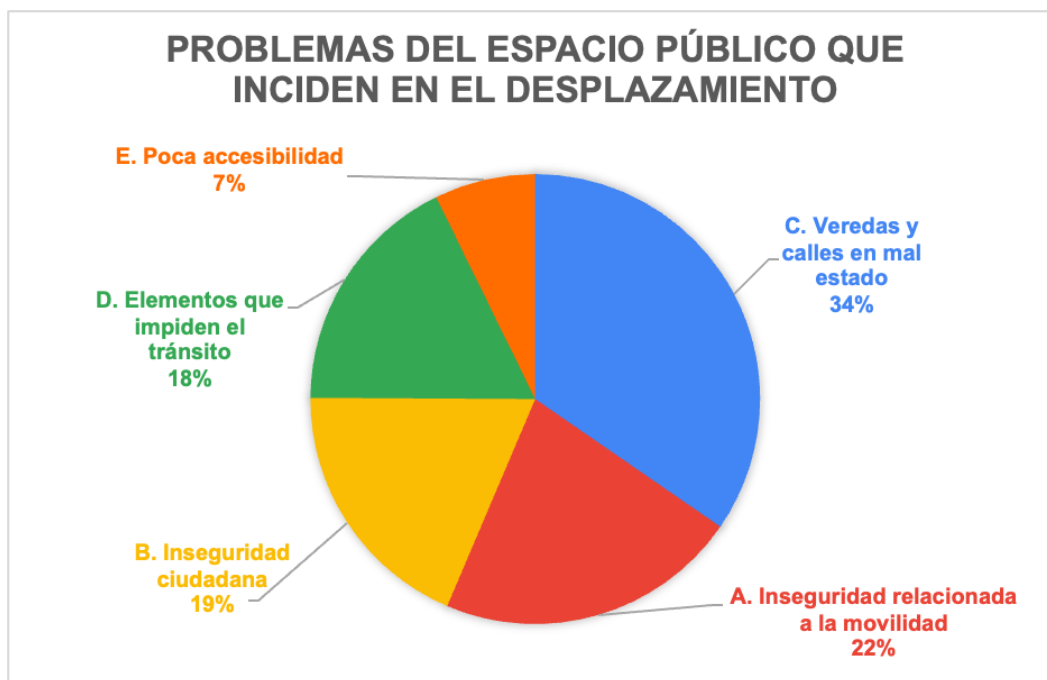


Opciones	Participantes
E. Es parte de mi vida diaria y lo considero para todo uso	181
B. Hago deporte o paseo en el espacio público	146
A. Solo uso el espacio público para trasladarme de un lugar a otro	138
D. Me gusta mirar lo que sucede en el espacio público	81
C. Me junto con amigos, vecinos o con la familia en lugares públicos	51

Otras menciones que realizan los participantes respecto de su relación con el espacio público refieren a lo siguiente:

- Paseo a mis mascotas
- Hago arte: saco fotografías.
- Paseo en espacios públicos
- Uso el espacio público para salir con mis hijos
- Utilizo ciclovías
- El espacio público es patrimonio cultural y social, lo que conecta a los ciudadanos
- Me desplazo diariamente
- Trabajo
- Disfrute y actividades infantiles

Respecto de *qué problemas del espacio público influyen en sus desplazamientos*, los resultados muestran una predominancia de veredas y calles en mal estado, la inseguridad en la movilidad y la inseguridad ciudadana.



Opciones	Participantes
C. Veredas y calles en mal estado (por ejemplo: hoyos, barro, mal pavimentado)	200
A. Inseguridad relacionada a la movilidad (por ejemplo: accidentes o conflictos entre autos, motos, peatones y/o bicicletas)	126
B. Inseguridad ciudadana (por ejemplo: peleas o riñas entre personas, ocurrencia de delitos)	108
D. Elementos que impiden el tránsito (por ejemplo: puestos de venta, motos o autos estacionados, postes)	102
E. Poca accesibilidad (por ejemplo: calles sin salida, discontinuas, mala señalética)	42

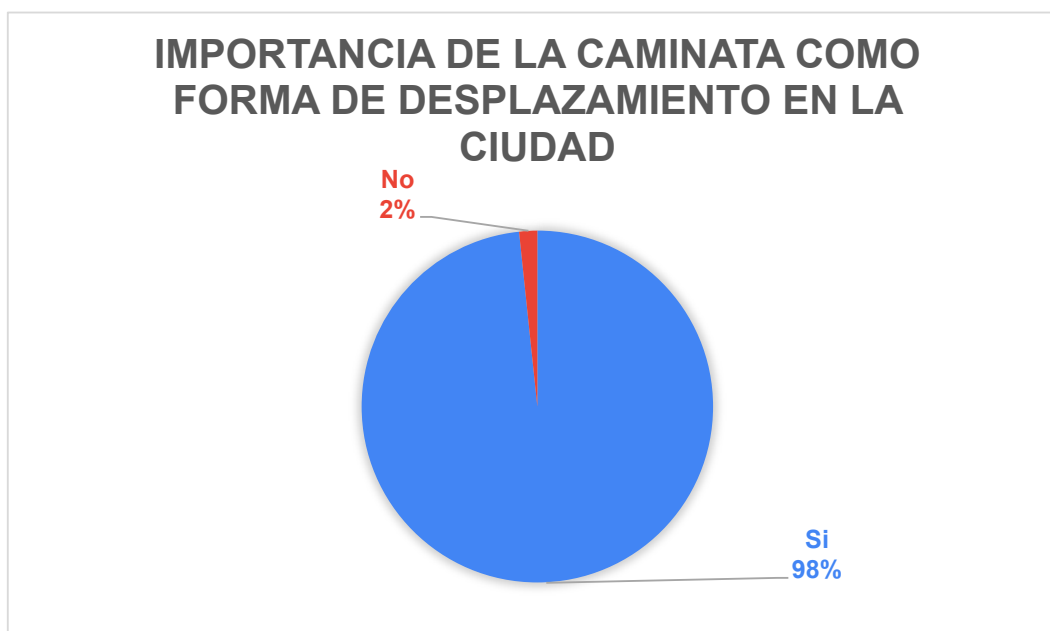
Otras menciones que realizan los participantes respecto de problemas que inciden en sus desplazamientos refieren a:

- *Los tacos*
- *El tráfico*
- *Congestión vehicular.*
- *Falta de semáforos y tacos excesivos*
- *Exceso de vehículos motorizados (autos particulares)*
- *Falta de mantenimiento, iluminación veredas, veredas levantadas por árboles, paseo peatonal perdido usado de estacionamiento en bandejones Las Encinas, desplazamiento para discapacitados*
- *Mal diseño de las calles, hay demasiados pasajes, sin vereda, lo que obliga a transitar por la calle de forma insegura*

- *Pocos elementos de reducción de velocidad como toros en pasajes*
- *Inseguridad relacionada al desplazamiento sin miedo a ser asaltada o violentada física y psicológicamente.*
- *Delincuencia*
- *Temor a ser asaltada*
- *Falta de una conexión de ciclovía con el resto de la ciudad desde el sector norte*
- *Falta de locomoción, lo que se convierte en peligroso de noche.*
- *Ciclovías sucias y con vidrios*
- *Calles mejor habilitadas para desplazamiento de sillas de ruedas y para otras discapacidades*
- *Puntos ciegos: árboles o arbustos sin podar*
- *Falta de mantención a veredas pasto muy largo, pocas áreas verdes*
- *Poca limpieza en lugares públicos y poca mantención a lugares que eran focos de basura, sin olvidar las riñas entre personas.*
- *Basura, pasto largo, descuido de muni Temuco.*
- *Multicanchas rotas, en mal estado y sin buena iluminación.*
- *Incompatibilidad con animales*
- *Poca cantidad de juegos infantiles*

b) Movilidad peatonal o de a pie

Respecto de la *importancia de considerar el fomento de la caminata como forma de desplazarse en la ciudad*, se observa una percepción afirmativa entre casi todos los participantes.



Opciones	Participantes
Si	296
No	5

Y al consultar sobre *cuál debiera ser la prioridad para mejorar la caminata*, los resultados muestran una preferencia por mejorar las condiciones de seguridad de los peatones, restringir la circulación de autos o micros en tramos con mayor cantidad de personas a pie y dar facilidad a personas con movilidad reducida y las veredas.



Opciones	Participantes
A) Dar facilidades a personas con movilidad reducida por ejemplo: (evitar desniveles, pavimentos con textura o mejorar la señalética)	137
B) Mejorar las condiciones de seguridad de los peatones (por ejemplo: iluminación, vigilancia, control de delitos)	210
C) Restringir la circulación de autos o micros en tramos con mayor cantidad de personas de a pie	46
D) Fomentar el desplazamiento responsable de peatones (por ejemplo: respeto a los cruces y semáforos)	43
E) Mejorar las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas, mejor pavimentadas y sin interrupciones)	158

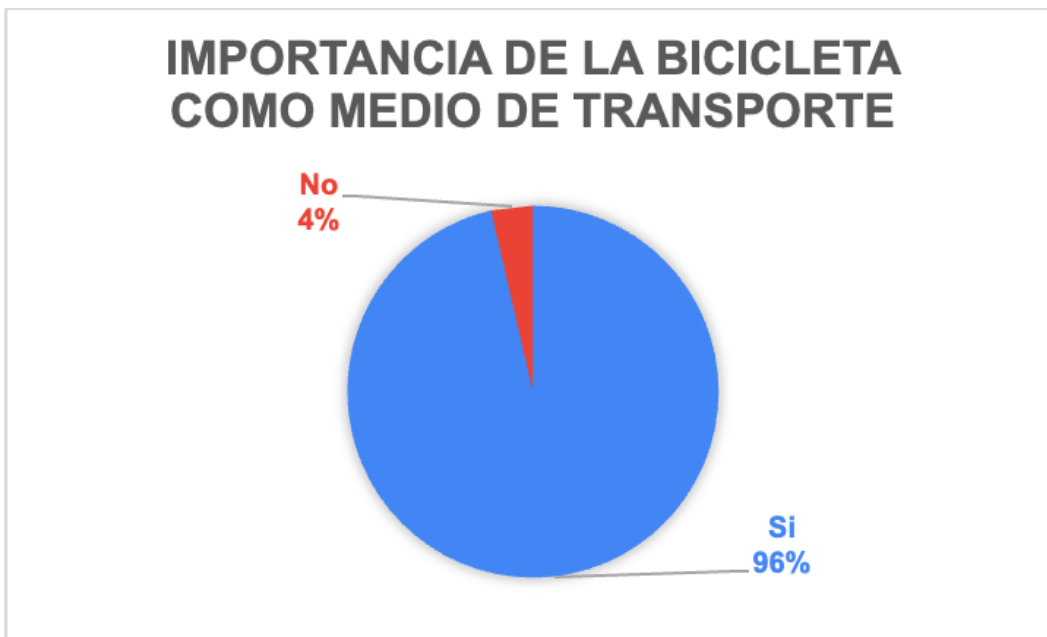
Otras menciones que realizan los participantes respecto de prioridades para mejorar la caminata en la ciudad refieren a:

- Retiro de personas que venden de manera ilegal y entorpecen el caminar.
- Eliminar comercio ambulante/callejero y letreros de gran tamaño en las veredas.

- *Más espacios de acceso peatonal. Por ejemplo, el parque estadio tiene un ingreso que es solo para vehículos y los peatones competimos con los vehículos para el ingreso.*
- *Educar a ciclistas para el respeto a señalética especialmente realizada para su respetuoso y correcto desplazamiento.*
- *Reestructurar algunas calles, agregar veredas, también crear más áreas verdes de esparcimiento.*
- *Implementar lomos de toro o pasos de cebra.*
- *Veredas con vegetación y conexión entre áreas verdes de la ciudad, con agua potable.*
- *Fomentar el desplazamiento responsable de vehículos (por ejemplo: fiscalizar respeto a los cruces y semáforos).*
- *Señalización a nivel de pavimentos adecuada en el 100% de las vías de Temuco*
- *Más áreas verdes, plazas de juegos.*
- *Juegos para niños.*
- *Así como se preocupan de cortar árboles para hacer pavimento deberían dar proyectos para plantar árboles fuera de sus hogares.*

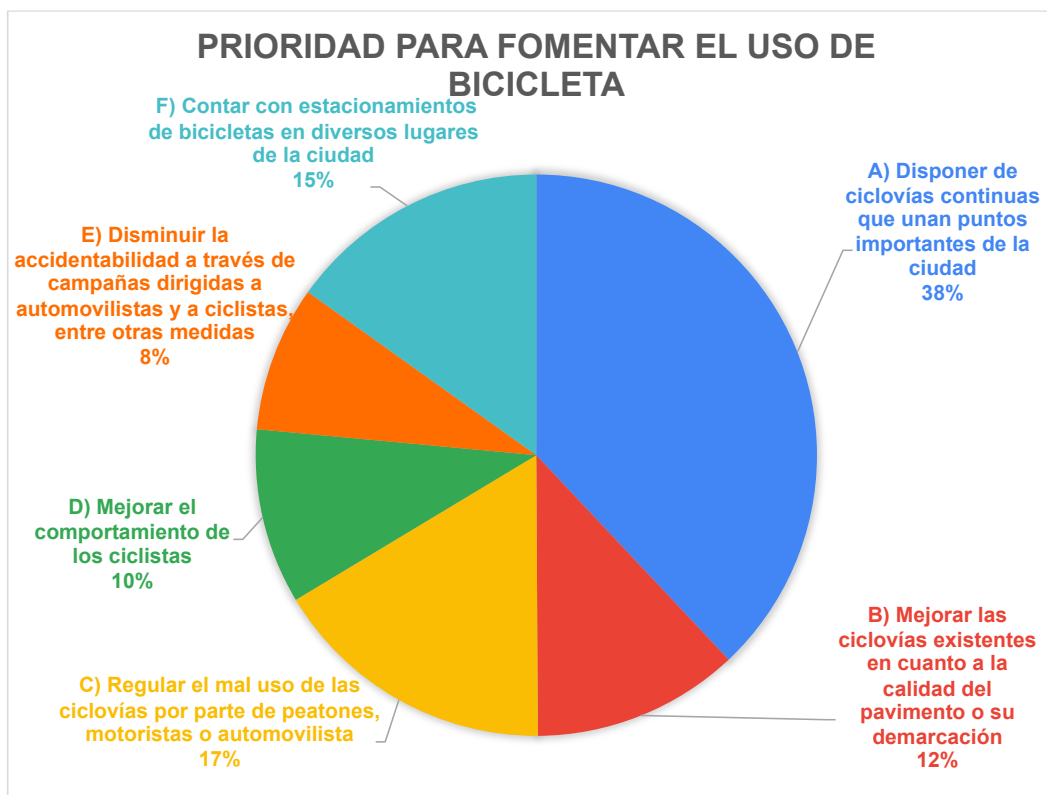
c) Movilidad en bicicleta

Respecto de la *importancia de considerar el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad*, se observa una percepción afirmativa entre casi todos los participantes.



Opciones	Participantes
Si	292
No	11

Y al consultar sobre *cuál debiera ser la prioridad para fomentar el uso de la bicicleta*, los resultados muestran una preferencia por disponer de ciclovías continuas que unan puntos importantes de la ciudad, mejorar las ciclovías existentes en cuanto a la calidad del pavimento o su demarcación, regular el mal uso de las ciclovías por parte de peatones, motoristas o automovilistas, y contar con estacionamientos de bicicletas en diversos lugares de la ciudad.



Opciones	Participantes
A) Disponer de ciclovías continuas que unan puntos importantes de la ciudad	226
B) Mejorar las ciclovías existentes en cuanto a la calidad del pavimento o su demarcación	71
C) Regular el mal uso de las ciclovías por parte de peatones, motoristas o automovilistas)	98
D) Mejorar el comportamiento de los ciclistas (por ejemplo: velocidad y uso de veredas)	60
E) Disminuir la accidentabilidad a través de campañas dirigidas a automovilistas y a ciclistas, entre otras medidas)	50
F) Contar con estacionamientos de bicicletas en diversos lugares de la ciudad	90

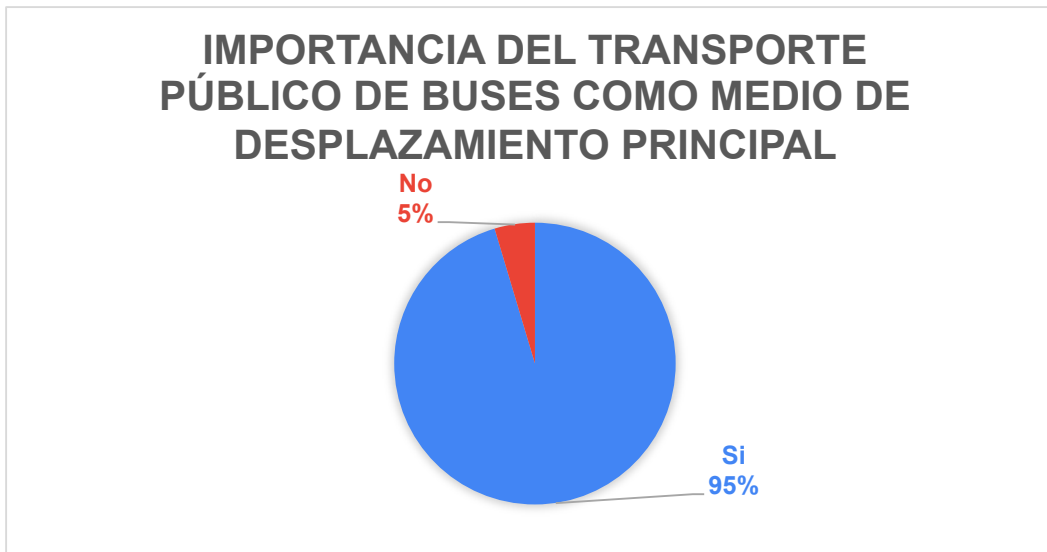
Otras menciones que realizan los participantes respecto de prioridades para mejorar el uso de la bicicleta en la ciudad refieren a:

- *Mejorar la seguridad e iluminación en las ciclovías.*

- Reducir los espacios para los vehículos motorizados y aumentar las vías para ciclistas.
- Dejar de darle más espacio público a los vehículos, al día de hoy hay muchas ciclovías lamentablemente en abandono por parte de las autoridades, primero hay que regular y hacer a alguien cargo de la mantención de cada tramo y no lavarse las mano como se hace hasta el día de hoy, la mesa de trabajo totalmente inútil e inoperante.
- Seguridad en la ciclovía ante robos o asaltos.
- Seguridad, vigilancia, iluminación.
- Disponer de ciclovías continuas que unan puntos importantes de la ciudad con sus respectivos estacionamientos seguros (no simplemente un lugar donde dejar la bicicleta).
- Construir ciclovías no quitar a la calzada espacio para ellas, fuente inagotable de conflictos.
- Ciclovía en Avenida Caupolicán - Rudecindo Ortega.
- Nuevas ciclovías como en Las Mariposas.
- Limpieza de ciclovías... Están llenas de vidrios.
- Todas, imposible elegir solo 2.

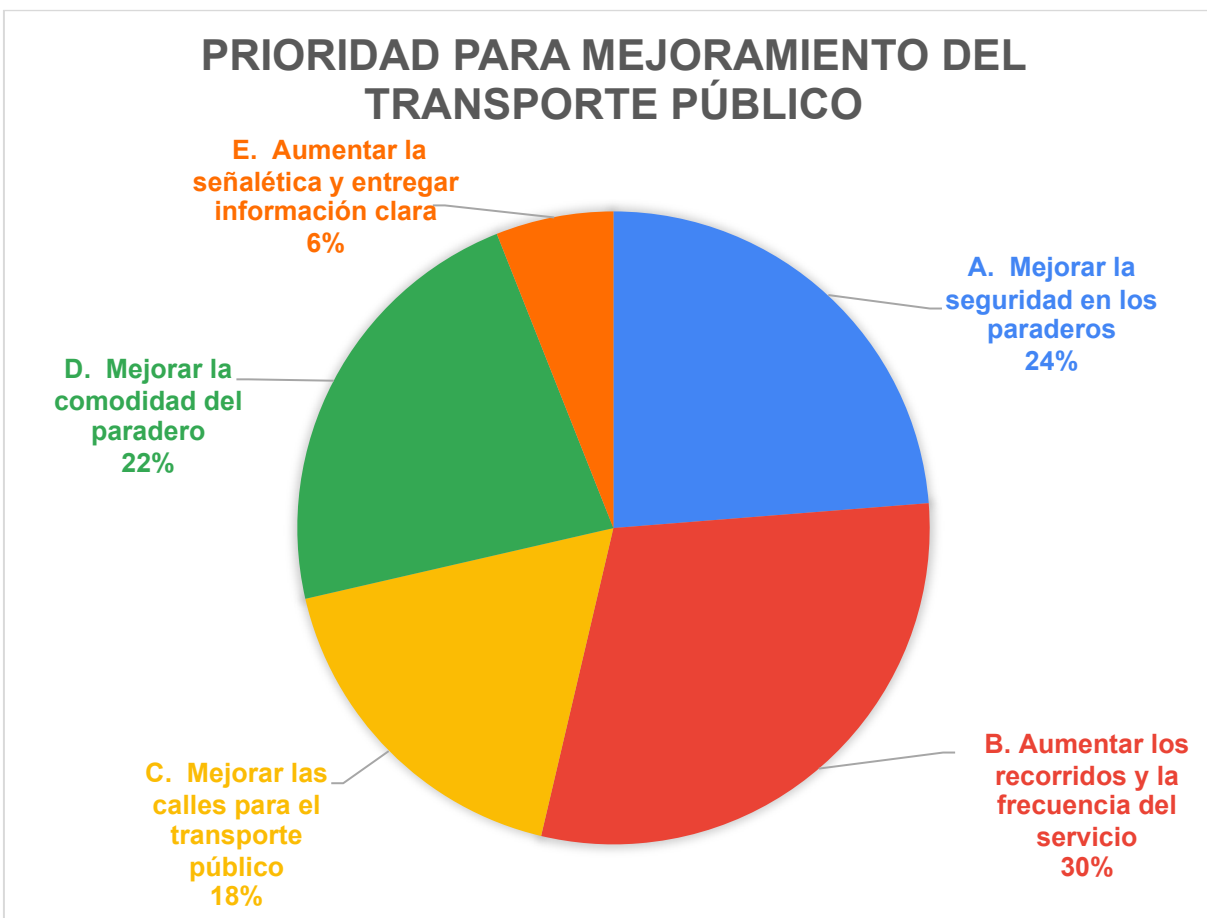
d) Movilidad en transporte público

Respecto de la *importancia del transporte público* en buses como medio de desplazamiento principal dentro de la ciudad, se observa una percepción afirmativa entre casi todos los participantes.



Opciones	Participantes
Si	288
No	14

Y al consultar sobre *cuál debiera ser la prioridad para mejorar el transporte público en la ciudad*, los resultados muestran una preferencia por aumentar los recorridos y la frecuencia del servicio, mejorar las calles para el transporte público, y mejorar la comodidad y seguridad de los paraderos.



Opciones	Participantes
A. Mejorar la seguridad en los paraderos (por ejemplo: vigilancia y control de delitos)	142
B. Aumentar los recorridos y la frecuencia del servicio	179
C. Mejorar las calles para el transporte público (por ejemplo: pistas exclusivas, pavimento adecuado)	106
D. Mejorar la comodidad del paradero (por ejemplo: espacio disponible para la espera, protección ante el sol, lluvia y viento)	135
E. Aumentar la señalética y entregar información clara	36

Otras menciones que realizan los participantes respecto de prioridades para mejorar el uso de la bicicleta en la ciudad refieren a:

- Mayor control de Carabineros en calles donde se producen atochamientos por ej Bulles con Rodríguez.
- Mejorar la conectividad de los distintos sectores. Existen lugares donde no circulan micros, muchos colectivos, se colapsan las calles de vehículos.

- *Generar nuevos recorridos. Sector Villa Olímpica (Teletón, gruta, tribunales) No tiene locomoción.*
- *Instalar Tranvías.*
- *Mejorar la cantidad de buses y los horarios de servicio (más tarde).*
- *Extender el horario nocturno.*
- *Campañas de educación de cuidado del transporte público para los usuarios y paraderos bien delimitados para los conductores. Se debe terminar con las paradas cuadra tras cuadra tras cuadra, solo hace más lento y malo el servicio y genera congestión y accidentes con los otros automovilistas.*
- *Fiscalizar que las micros cumplan horarios y calidad de las máquinas.*
- *Restricción vehicular de particulares para fomentar el uso del transporte público y descongestionar la ciudad.*
- *Lo más importante es el trato usuario, que sepan los micreros como relacionarse con personas, frenar adecuadamente, saludar y ser respetuosos.*
- *Implementar sistema de horarios de parada.*
- *Asegurar mínimo de máquinas en casa recorrido y capacitación en atención de público a choferes.*
- *Educar a los conductores de transporte público.*
- *Contar con buses eléctricos, amplios, accesibles. A toda hora.*
- *Mejorar la calidad de los buses.*
- *Que los conductores de micros respeten los paraderos y no paren en todas las esquinas (igual cómo funciona en Santiago). Esto hará también que las personas estén solo en el paradero y no mojando en diversos puntos de las veredas, como consecuencia para esto también debiesen ampliarse y mejorar cobertura de clima de los paraderos.*
- *Mejorar la educación vial de los conductores del transporte público, dan miedo y son falta de respeto.*
- *Capacitar a los micreros. Que sean más empáticos y no se pongan bio.*

VIII.2.3.- Percepción sobre el Espacio Público y Movilidad a nivel de macrosectores

Respecto de la consulta sobre el espacio público y movilidad en específico por macrosector, as personas tuvieron la opción de opinar sobre más de un macrosector de la ciudad. Es así que en esta parte del cuestionario se obtuvieron un total de 341 respuestas, siendo los sectores Poniente, Centro, El Carmen y Pueblo Nuevo los más representados.

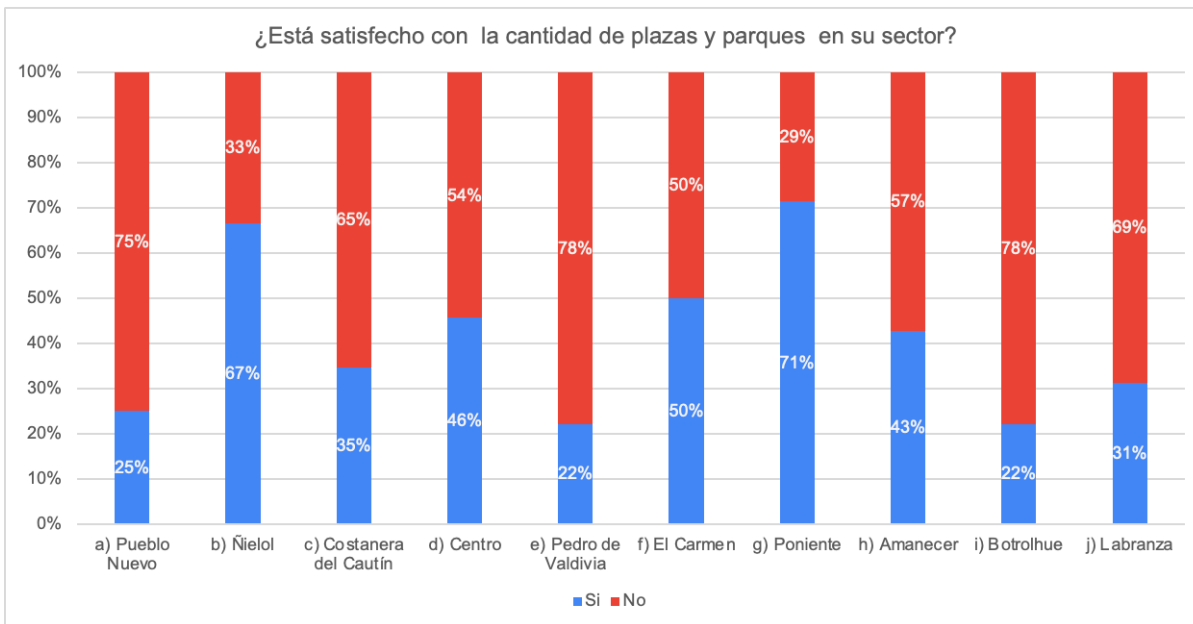


Macrosector	Participantes
Poniente	91
Centro	81
El Carmen	44
Pueblo Nuevo	36
Costanera del Cautín	23
Pedro de Valdivia	18
Labranza	16
Amanecer	14
Ñielol	9
Botrolhue	9

A continuación se presentan los resultados de acuerdo a las preguntas y temas abordados.

a) Satisfacción con cantidad de plazas y parques

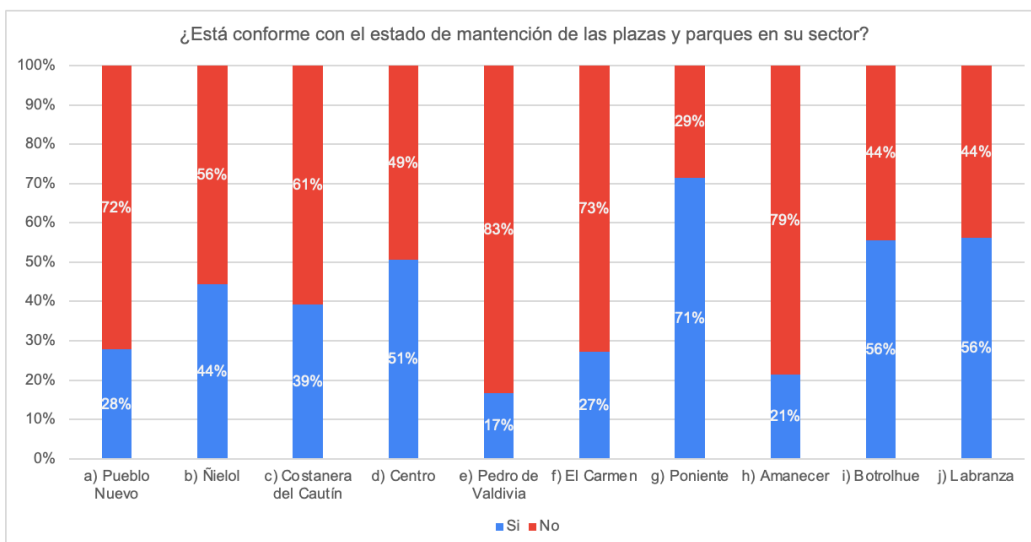
Respecto de la pregunta sobre *satisfacción con la cantidad de plazas y parques en su sector*, se observa que en la mayoría de los macrosectores las personas manifiestan no estar satisfechas, liderando Pedro de Valdivia, Botrolhue y Pueblo Nuevo, a excepción de Poniente y Ñielol, donde se reconoce un mayor nivel de satisfacción.



	a) Pueblo Nuevo	b) Ñielol	c) Costanera del Cautín	d) Centro	e) Pedro de Valdivia	f) El Carmen	g) Poniente	h) Amanecer	i) Botrolhue	j) Labranza	TOTAL
Si	9	6	8	37	4	22	65	6	2	5	164
No	27	3	15	44	14	22	26	8	7	11	177
TOTAL	36	9	23	81	18	44	91	14	9	16	341

b) Conformidad con el estado de mantención de las plazas y parques

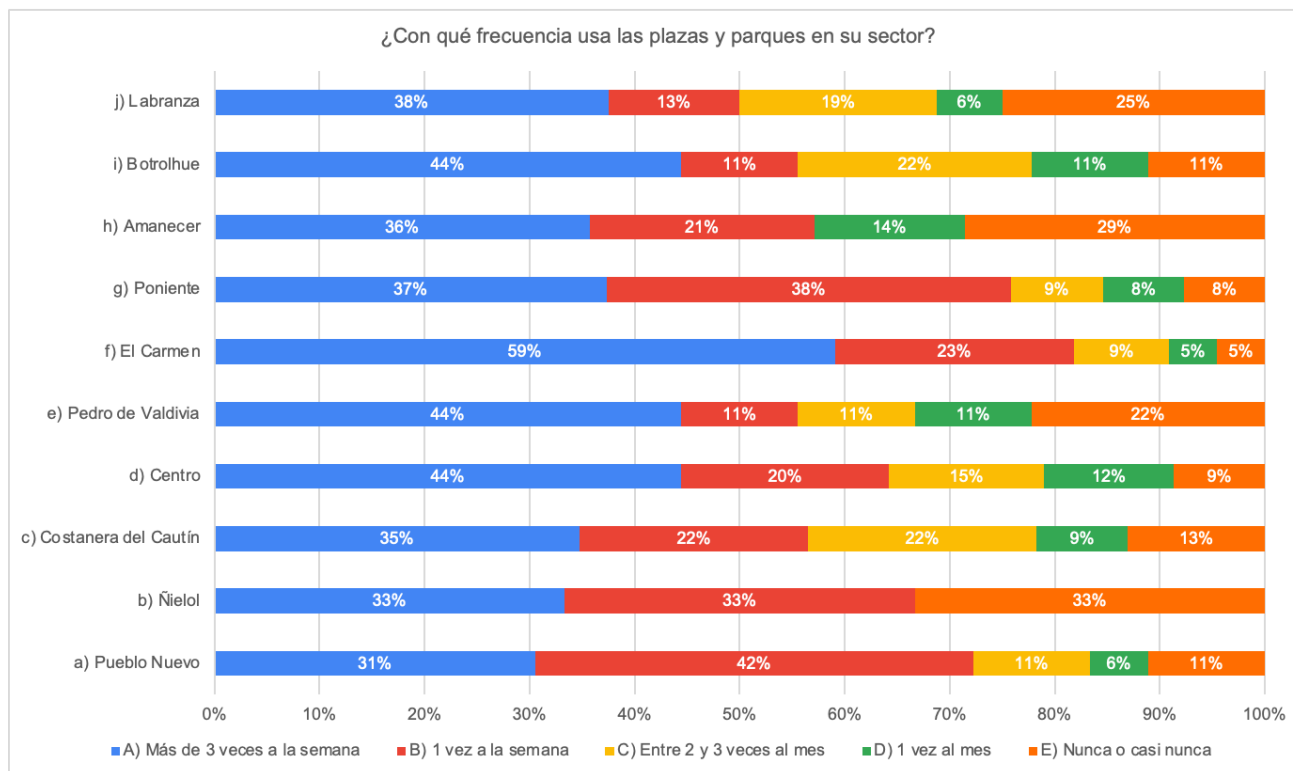
Respecto de la pregunta sobre *conformidad con el estado de mantención de las plazas y parques en su sector*, se observa que en la mayoría de los macrosectores las personas manifiestan no estar satisfechas, liderados por los macrosectores Pedro de Valdivia, Amanecer, El Carmen y Pueblo Nuevo, a excepción de Poniente, Botrolhue, Labranza y Centro, donde se reconoce un mayor nivel de satisfacción.



	a) Pueblo Nuevo	b) Ñielol	c) Costanera del Cautín	d) Centro	e) Pedro de Valdivia	f) El Carmen	g) Poniente	h) Amanecer	i) Botrolhue	j) Labranza	TOTAL
Si	10	4	9	41	3	12	65	3	5	9	161
No	26	5	14	40	15	32	26	11	4	7	180
TOTAL	36	9	23	81	18	44	91	14	9	16	341

c) Frecuencia de uso de plazas y parques

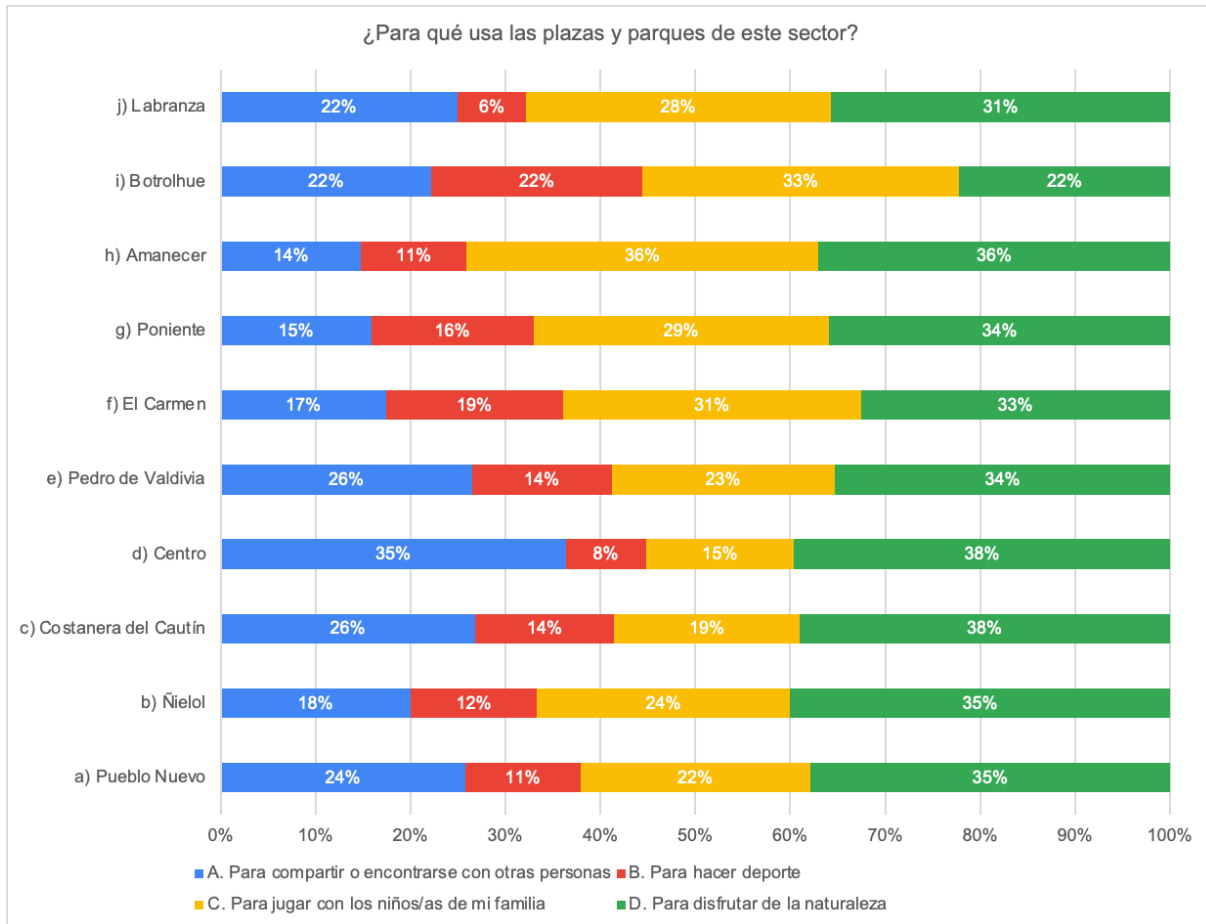
Respecto de la pregunta sobre *frecuencia de uso de las plazas y parques en su sector*, se observa que en la mayoría de los macrosectores las personas manifiestan usar las plazas y parques más de tres veces a la semana, liderados por los macrosectores El Carmen, Pedro de Valdivia, Centro y Botrolhue, a excepción de Pueblo Nuevo y Amanecer, donde predomina un uso de una vez a la semana.



	A) Más de 3 veces a la semana	B) 1 vez a la semana	C) Entre 2 y 3 veces al mes	D) 1 vez al mes	E) Nunca o casi nunca	TOTAL
a) Pueblo Nuevo	11	15	4	2	4	36
b) Ñielol	3	3			3	9
c) Costanera del Cautín	8	5	5	2	3	23
d) Centro	36	16	12	10	7	81
e) Pedro de Valdivia	8	2	2	2	4	18
f) El Carmen	26	10	4	2	2	44
g) Poniente	34	35	8	7	7	91
h) Amanecer	5	3		2	4	14
i) Botrolhue	4	1	2	1	1	9
j) Labranza	6	2	3	1	4	16
TOTAL	141	92	40	29	39	341

d) Motivo de uso de plazas y parques

Respecto de la pregunta sobre *para qué usa las plazas y parques en su sector*, se observa que en la mayoría de los macrosectores predomina el disfrutar de la naturaleza como principal uso, a excepción de Botrolhue donde el uso más recurrente es para jugar con los niños/as de mi familia, y en Amanecer, donde ambos son usos los preferidos.



	A. Para compartir o encontrarse con otras personas	B. Para hacer deporte	C. Para jugar con los niños/as de mi familia	D. Para disfrutar de la naturaleza	Otra	TOTAL
a) Pueblo Nuevo	17	8	16	25	6	72
b) Ñielol	3	2	4	6	2	17
c) Costanera del Cautín	11	6	8	16	1	42
d) Centro	56	13	24	61	8	162
e) Pedro de Valdivia	9	5	8	12	1	35
f) El Carmen	15	16	27	28		86
g) Poniente	27	29	53	61	12	182
h) Amanecer	4	3	10	10	1	28
i) Botrolhue	4	4	6	4		18
j) Labranza	7	2	9	10	4	32
TOTAL	153	88	165	233	35	674

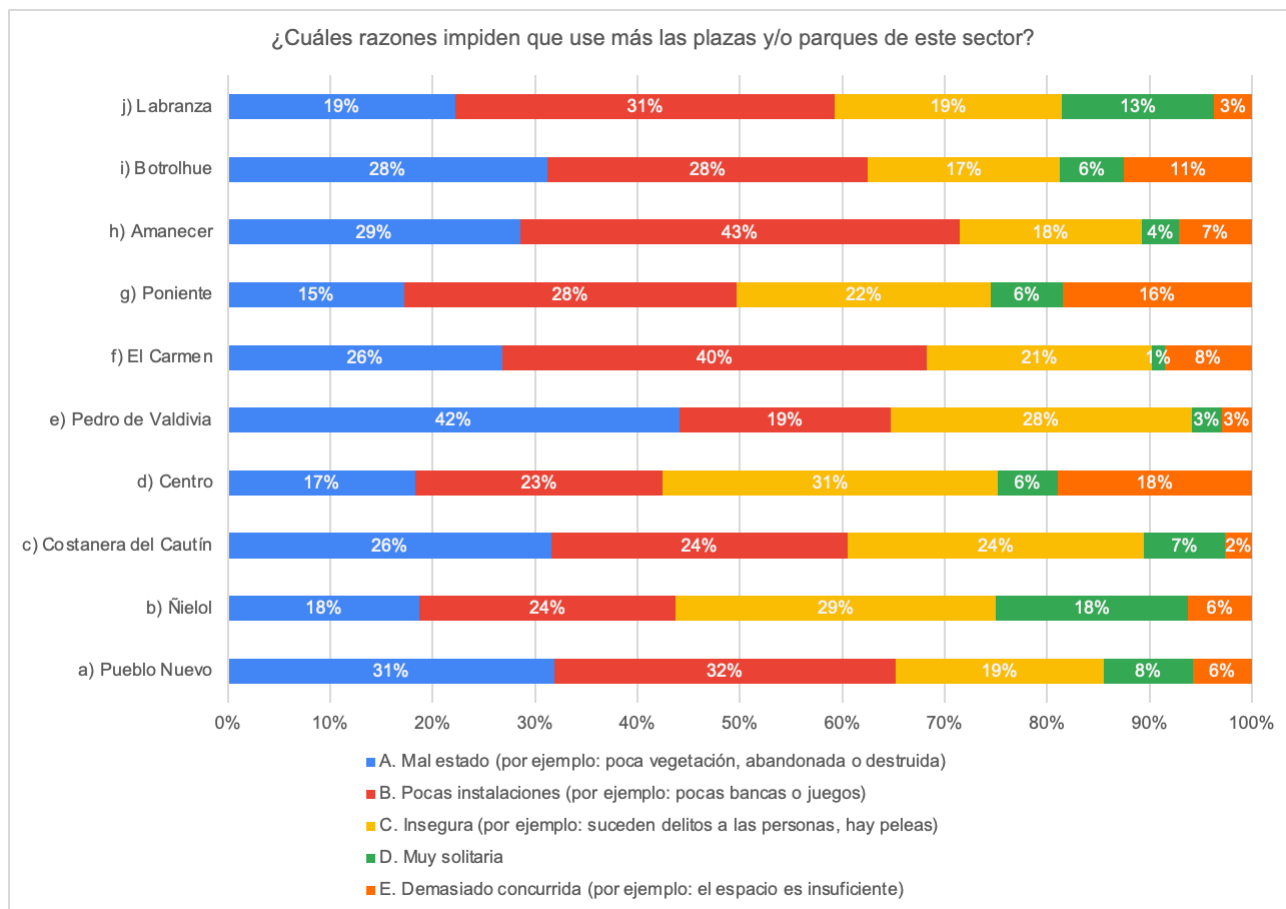
Otras menciones que realizan los participantes respecto de para qué usan las plazas y parques en su sector, son las siguientes:

- En Pueblo Nuevo:
 - o *Circulación pedestre.*
 - o *Pasear a los padres.*
 - o *Para hacer un alto cuando hago mis recorridos para sacar fotografías.*
 - o *pasear mascotas*
 - o *Paseo adultos mayores*
 - o *No uso por mal estado y falta de seguridad*
- En Ñielol:
 - o *Caminatas*
 - o *Para pasear a mi mascota.*
- En Costanera del Cautín:
 - o *Caminatas.*
- En Centro:
 - o *Para esperas cortas*
 - o *Caminar y trasladarme.*
 - o *Espacio para almorzar*
 - o *Circulación*
 - o *Caminar y disfrutar de la ciudad*
 - o *Descanso cuando voy de compras*
 - o *De paso y caminar*
 - o *Paseo de animales*
- En El Carmen:
 - o *Caminar y disfrutar de la ciudad*
 - o *Caminar y esparcimiento Pasear a mi mascota y caminar*
 - o *Para desplazarme*
 - o *Para pasear con mis mascotas*
 - o *Pasear a mi mascota*
 - o *Pasear a mi perro*
 - o *caminatas diarias*
 - o *Prefiero desplazarme a través de ellos*
 - o *Paseo mascotas*
 - o *Para jugar y pasear con mis mascotas*
 - o *Para pasear*
- En Labranza:

- *Descansar y disfrutar de bellezas naturales en esos espacio público: árboles, flores. Soy de las personas que le gusta saber/aprender acerca de que tipo de plantas/árboles que hay en esos espacios públicos. No me agrada las ferias.*
- *La única plaza de nuestra villa tiene juegos antiguos de fierro, peligrosos para nuestros niños y no cuenta con máquinas para hacer deporte*
- *Pasear mascotas*
- *Disfrutar con mi mascota*

e) Razones que impiden mayor uso de plazas y parques

Respecto de la pregunta sobre *razones que impiden que se usen más las plazas y parques en su sector*, se observa que las pocas instalaciones, el mal estado y lo insegura, son los tres motivos principales, destacando el primero en Pueblo Nuevo, El Carmen, Poniente, Amanecer, Botrolhue y Labranza, el segundo en Centro, Pedro de Valdivia y Botrolhue, y el tercero en Ñielol y Costanera del Cautín.



	A. Mal estado (por ejemplo: poca vegetación)	B. Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas sillas)	C. Insegura (por ejemplo: suceden delitos)	D. Muy solitaria	E. Demasiado concurrida (por ejemplo: el estacionamiento)	Otra	TOTAL
a) Pueblo Nuevo	22	23	14	6	4	3	72
b) Ñielol	3	4	5	3	1	1	17
c) Costanera del Cautín	12	11	11	3	1	8	46
d) Centro	28	37	50	9	29	9	162
e) Pedro de Valdivia	15	7	10	1	1	2	36
f) El Carmen	22	34	18	1	7	3	85
g) Poniente	27	51	39	11	29	23	180
h) Amanecer	8	12	5	1	2		28
i) Botrolhue	5	5	3	1	2	2	18
j) Labranza	6	10	6	4	1	5	32
TOTAL	148	194	161	40	77	56	676

Otras menciones que realizan los participantes respecto de razones que impiden mayor uso de plazas y parques, son las siguientes:

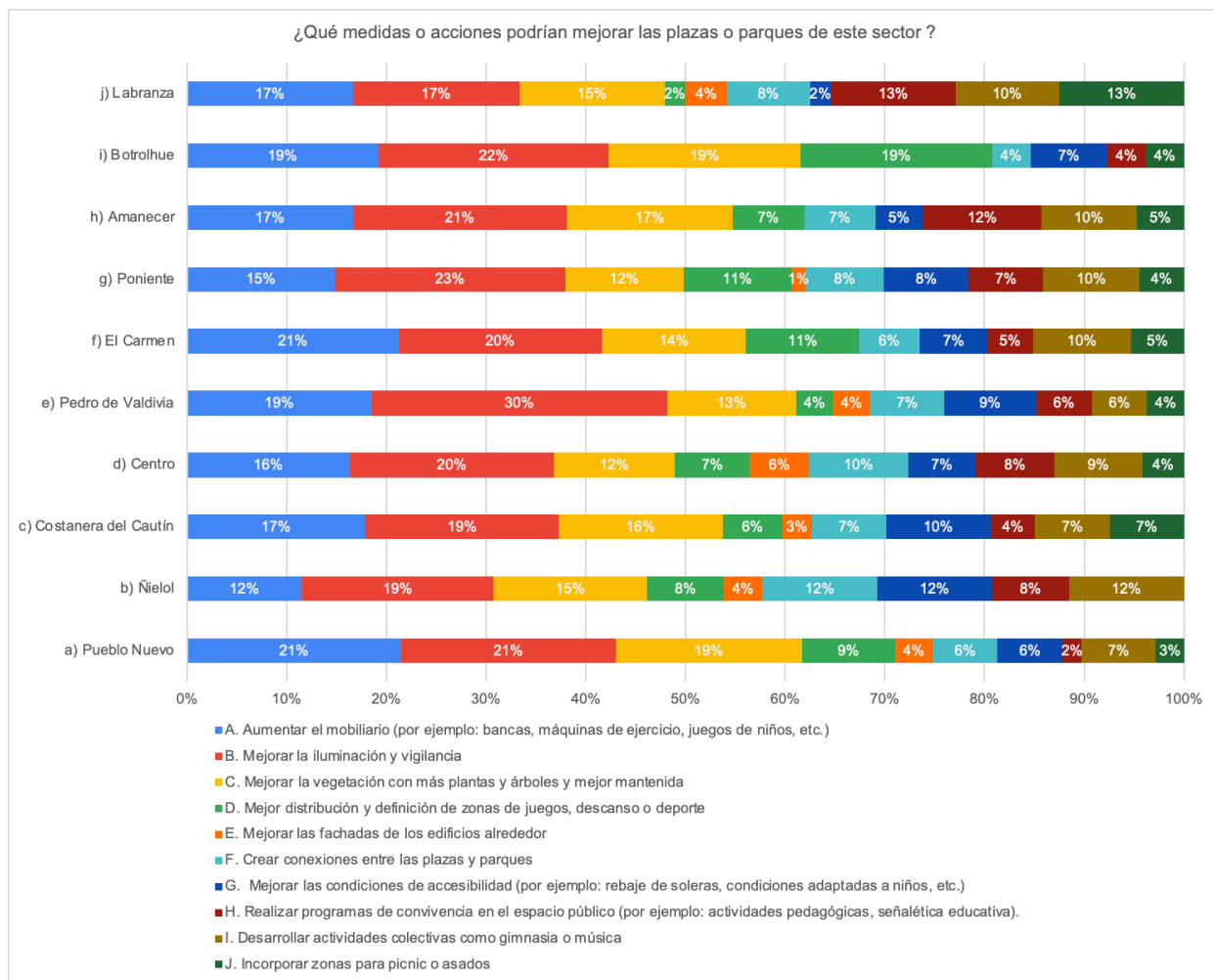
- En Pueblo Nuevo:
 - o *Ocupada por gitanos que beben alcohol*
 - o *No hay muchas plazas o parques en el sector*
 - o *Pocas actividades ciudadanas en plazas*
- En Costanera del Cautín:
 - o *Deberían tener máquinas para ejercicio*
 - o *De mi domicilio actual, el parque mas bonito está lejos a pie.*
 - o *Avenida Costanera no tiene árboles que den sombra y armonicen el espacio*
 - o *Mal estado de luces*
 - o *No dispongo de mas tiempo, por mi trabajo*
 - o *Delincuencia*
 - o *No hay muchos espacios públicos*
- En Centro:

- *Falta de tiempo y distancia entre áreas verdes demasiado alta (por poca cantidad de ellas)*
- *Muchas ferias, causa inseguridad. Últimamente muy desaseado, con malos olores y la muy mala idea de insertar un baño en la plaza que más frecuento (Aníbal Pinto).*
- *Poco tiempo personal*
- *Mala locomoción en el sector*
- *Que haya plazas más alejadas de los ejes de mayor circulación, en un área integrada al centro pero no en avenidas*
- *Su uso es después del horario laboral y ya en ese horario se encuentra sucia*
- *La usan de estacionamiento...*
- *Basura y descuido de áreas verdes*
- *Sucias de excremento de animales*
- En Pedro de Valdivia:
 - *Falta de iluminación*
 - *Inexistencia de las mismas, prácticamente no hay plazas y falta un parque en el sector, ya que los existentes están muy alejados*
- En El Carmen:
 - *Áreas verdes muy distantes una de otras, teniendo que transitar por diversos sectores que no siempre transmiten seguridad*
 - *Poco iluminaria*
 - *Venta y consumo de drogas*
- En Poniente:
 - *Falta de tiempo*
 - *Falta de tiempo*
 - *Cansancio*
 - *Faltan más plazas*
 - *Faltan bancas para sentarse*
 - *Tiempo*
 - *Sucia, con fecas de animales*
 - *Faltan basureros en bandejones*
 - *Mala iluminación*
 - *Por falta de tiempo*
 - *Faltan lugares pet friendly*
 - *Razones personales*
 - *Lluvia. Y falta de barras de calistenia*
 - *Bancas rotas, mala iluminación oculta a drogadictos, falta de espacios de esparcimiento, zona de carga de gas sin mantenimiento*
 - *Poco tiempo*
 - *Ciclistas y repartidores imprudentes. Falta de basureros*
 - *Oscuras*

- En Botrolhue:
 - o *Tiempo*
- En Labranza:
 - o *No cuentan con sombra ni basureros*
 - o *Pocos árboles para una adecuada sombra en los lugares donde hay asientos.*
 - o *Falta de iluminación, falta poda en los arboles*
 - o *Calles sin pavimentar*
 - o *Poca iluminación*

f) Medidas o acciones que podrían mejorar el uso de parques y plazas

Respecto de la pregunta sobre las *acciones que podrían mejorar el uso de parques y plazas en su sector*, se observa que el aumento del mobiliario, mejorar la iluminación y vigilancia y mejorar la vegetación con más plantas y árboles y mejor mantención son las opciones de mayor preferencia a nivel de los participantes, siendo los últimos dos opciones las prioritarias en todos los macrosectores, a excepción de El Carmen, Pueblo Nuevo y Labranza, donde también se considera relevante el aumento del mobiliario.



PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	A. Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de	B. Mejorar la iluminación y vigilancia	C. Mejorar la vegetación con más plantas y árboles y mejorar	D. Mejor distribución y definición de zonas de juegos, descanso	E. Mejorar las fachadas de los edificios alrededor	F. Crear conexiones entre las plazas y parques	G. Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: reba	H. Realizar programas de convivencia en el espacio público (c	I. Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música	J. Incorporar zonas para picnic o asados	Otra	TOTAL
a) Pueblo Nuevo	23	23	20	10	4	7	7	2	8	3	1	108
b) Ñielol	3	5	4	2	1	3	3	2	3			26
c) Costanera del Cautín	12	13	11	4	2	5	7	3	5	5	2	69
d) Centro	39	49	29	18	14	24	16	19	21	10	3	242
e) Pedro de Valdivia	10	16	7	2	2	4	5	3	3	2		54
f) El Carmen	28	27	19	15		8	9	6	13	7		132
g) Poniente	40	62	32	29	4	21	23	20	26	12	4	273
h) Amanecer	7	9	7	3		3	2	5	4	2		42
i) Botrolhue	5	6	5	5		1	2	1		1	1	27
j) Labranza	8	8	7	1	2	4	1	6	5	6		48
TOTAL	175	218	141	89	29	80	75	67	88	48	11	1021

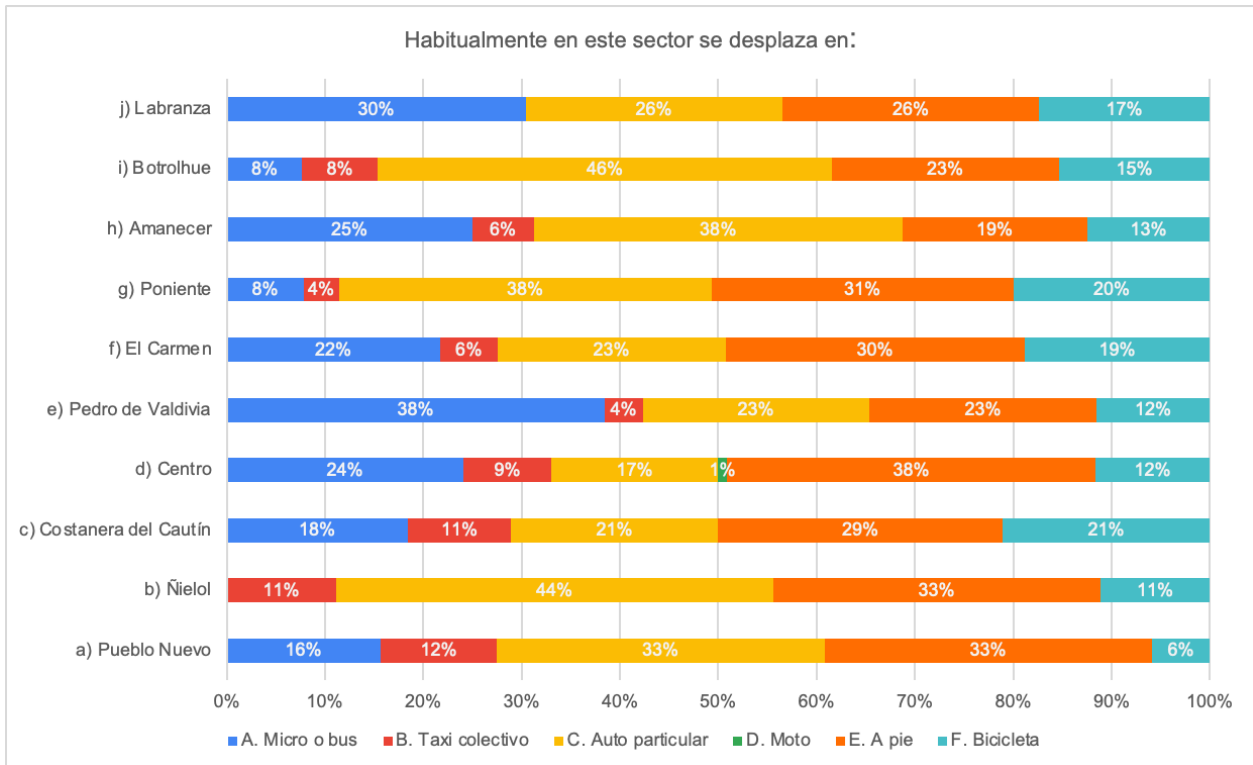
Otras menciones que realizan los participantes respecto de medidas o acciones que podrían mejorar el uso de parques y plazas, son las siguientes:

- En Pueblo Nuevo:
 - o *Mejorar y aumentar ciclovías en Caupolicán y Barros Arana*
- En Costanera del Cautín:
 - o *Más parques*
 - o *Mejorar iluminación y vigilancia*
- En Centro:
 - o *Limpieza, incluyendo, lavado evitando los pésimos olores de orina que hay en el lugar, lo mismo, en las veredas de los edificios aledaños, ejemplo; BancoEstado.*
 - o *Mejorar las condiciones seguridad*
 - o *Aumentar la vida cultural en las plazas, rodearlas de calles peatonales para disminuir el ruido*
- En Poniente:
 - o *Habilitación para mascotas; bebederos, basureros, área de juegos.*
 - o *Más basureros*
 - o *Crear zonas cercadas para uso exclusivo de perros, para que corran libremente*
 - o *Crear lugares petfriendly*
- En Amanecer:

-
- En Botrolhue:
 - Hay lugares? Pero extremadamente soleados, vecinos no respetan límites de velocidad en camino a Botrolhue lo que dificulta moverse en bicicleta o a pie (ripio)

g) Medio de desplazamiento habitual

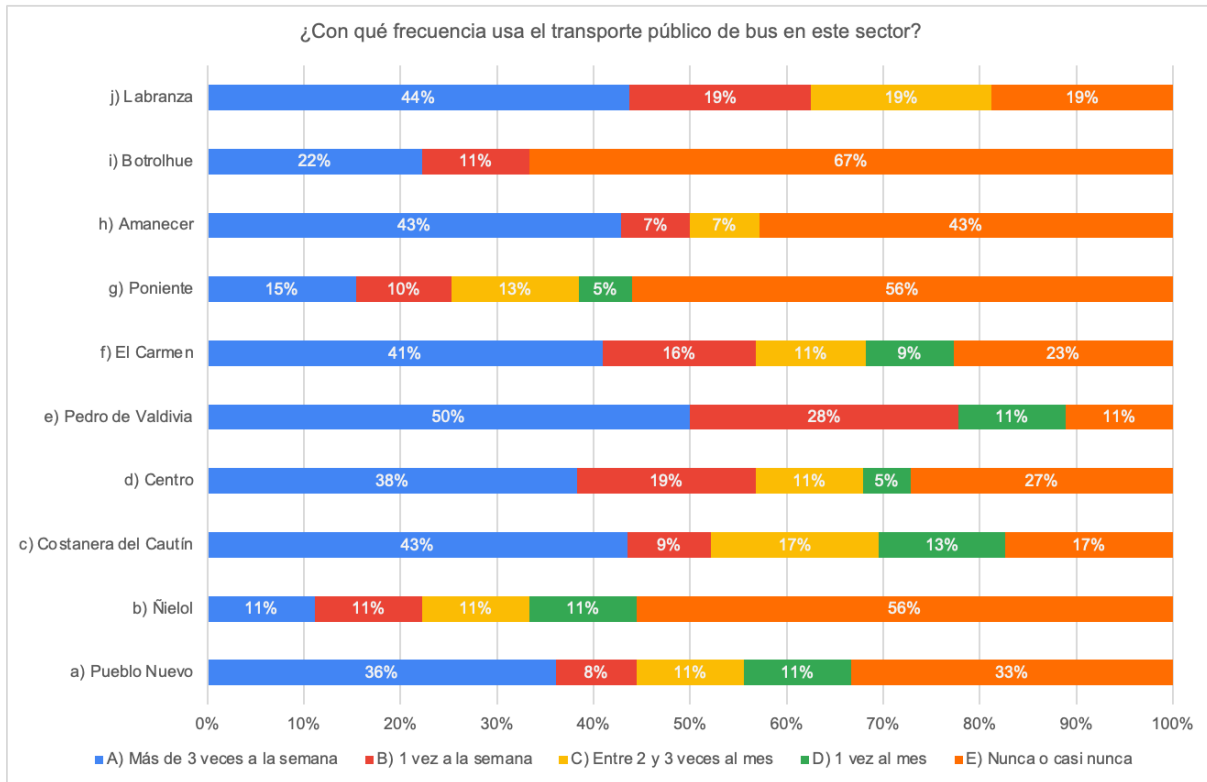
Respecto de la pregunta sobre el *medio de desplazamiento habitual en su sector*, los resultados muestran que el desplazamiento en auto particular es el modo más recurrente en los macrosectores de Pueblo nuevo, Ñielol, Poniente, Amanecer y Botrolhue; en tanto, la caminata (a pie) lo es en Costanera del Cautín, Centro y El Carmen; y el bus en Pedro de Valdivia y Labranza.



	A. Micro o bus	B. Taxi colectivo	C. Auto particular	D. Moto	E. A pie	F. Bicileta	TOTAL
a) Pueblo Nuevo	8	6	17		17	3	51
b) Ñielol		1	4		3	1	9
c) Costanera del Cautín	7	4	8		11	8	38
d) Centro	27	10	19	1	42	13	112
e) Pedro de Valdivia	10	1	6		6	3	26
f) El Carmen	15	4	16		21	13	69
g) Poniente	11	5	53		43	28	140
h) Amanecer	4	1	6		3	2	16
i) Botrolhue	1	1	6		3	2	13
j) Labranza	7		6		6	4	23
TOTAL	90	33	141	1	155	77	497

h) Frecuencia de uso del transporte público

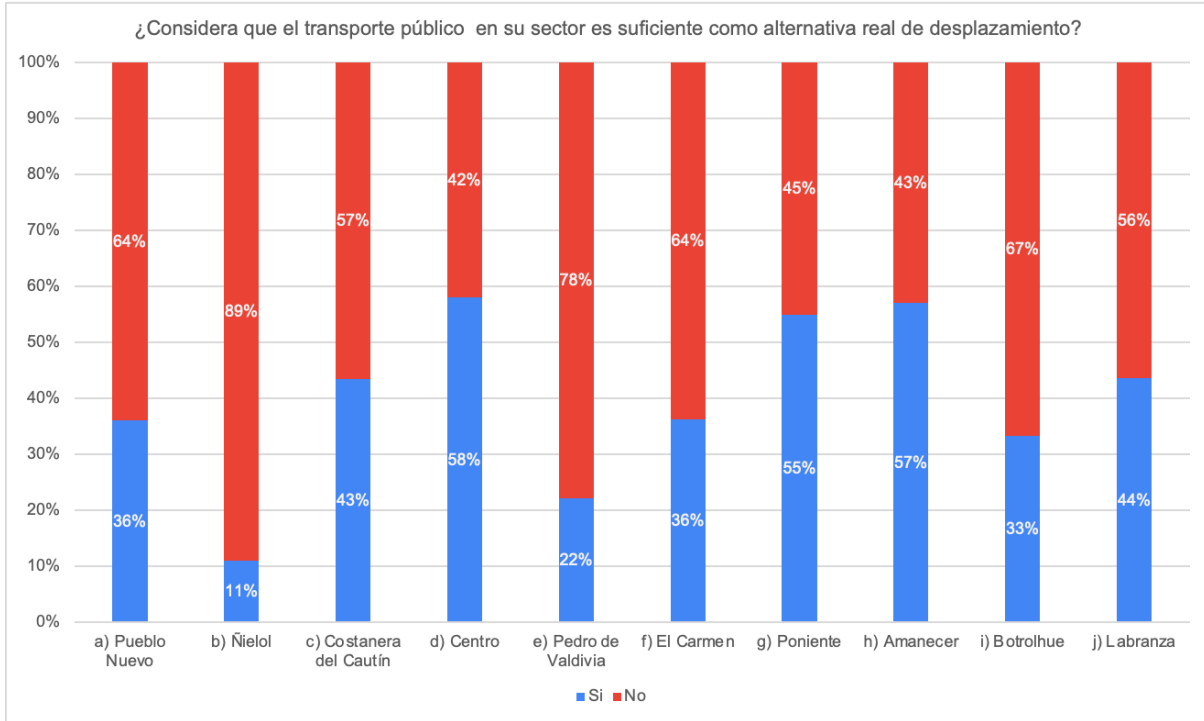
Respecto de la pregunta sobre *la frecuencia de uso del transporte público en su sector*, se observa que en la mayoría de los macrosectores se usa más de tres veces a la semana, con relevancia en los macrosectores de Pedro de Valdivia, Labranza y Costanera del Cautín. La excepción corresponde a Amanecer, Poniente, Botrolhue y Ñielol, donde se usa nunca o casi nunca, con destacados altos valores en estos tres últimos macrosectores.



	A) Más de 3 veces a la semana	B) 1 vez a la semana	C) Entre 2 y 3 veces al mes	D) 1 vez al mes	E) Nunca o casi nunca	TOTAL
a) Pueblo Nuevo	13	3	4	4	12	36
b) Ñielol	1	1	1	1	5	9
c) Costanera del Cautín	10	2	4	3	4	23
d) Centro	31	15	9	4	22	81
e) Pedro de Valdivia	9	5		2	2	18
f) El Carmen	18	7	5	4	10	44
g) Poniente	14	9	12	5	51	91
h) Amanecer	6	1	1		6	14
i) Botrolhue	2	1			6	9
j) Labranza	7	3	3		3	16
TOTAL	111	47	39	23	121	341

i) Suficiencia del transporte público como alternativa real de desplazamiento

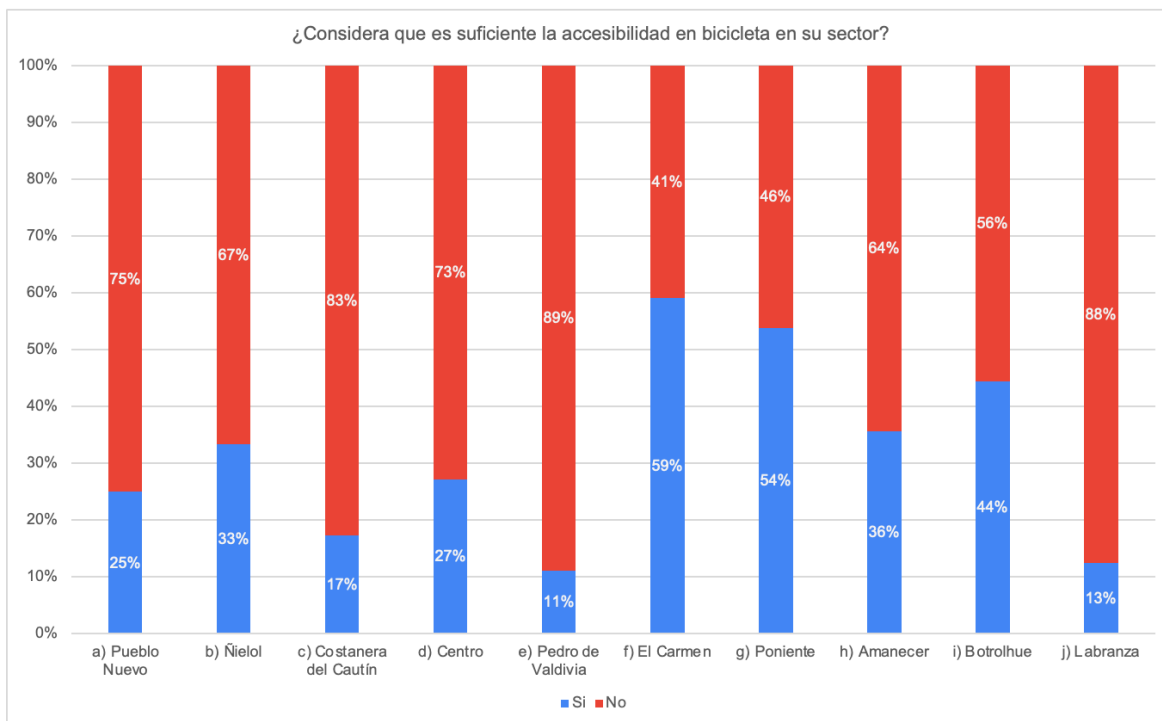
Respecto de la pregunta sobre la *suficiencia del transporte público como alternativa real de desplazamiento en su sector*, se observa que los participantes de Pueblo Nuevo, Ñielol, Costanera del Cautín, Pedro de Valdivia, Al Carmen, Botrolhue y Labranza no lo consideran suficiente, a diferencia de los macrosectores de Centro, Poniente y Amanecer donde la respuesta es afirmativa. Destaca que el macrosector con la más baja percepción de suficiencia del transporte público es Ñielol.



	a) Pueblo Nuevo	b) Ñielol	c) Costanera del Cautín	d) Centro	e) Pedro de Valdivia	f) El Carmen	g) Poniente	h) Amanecer	i) Botrolhue	j) Labranza	TOTAL
Si	13	1	10	47	4	16	50	8	3	7	159
No	23	8	13	34	14	28	41	6	6	9	182
TOTAL	36	9	23	81	18	44	91	14	9	16	341

j) Suficiencia de la accesibilidad en bicicleta

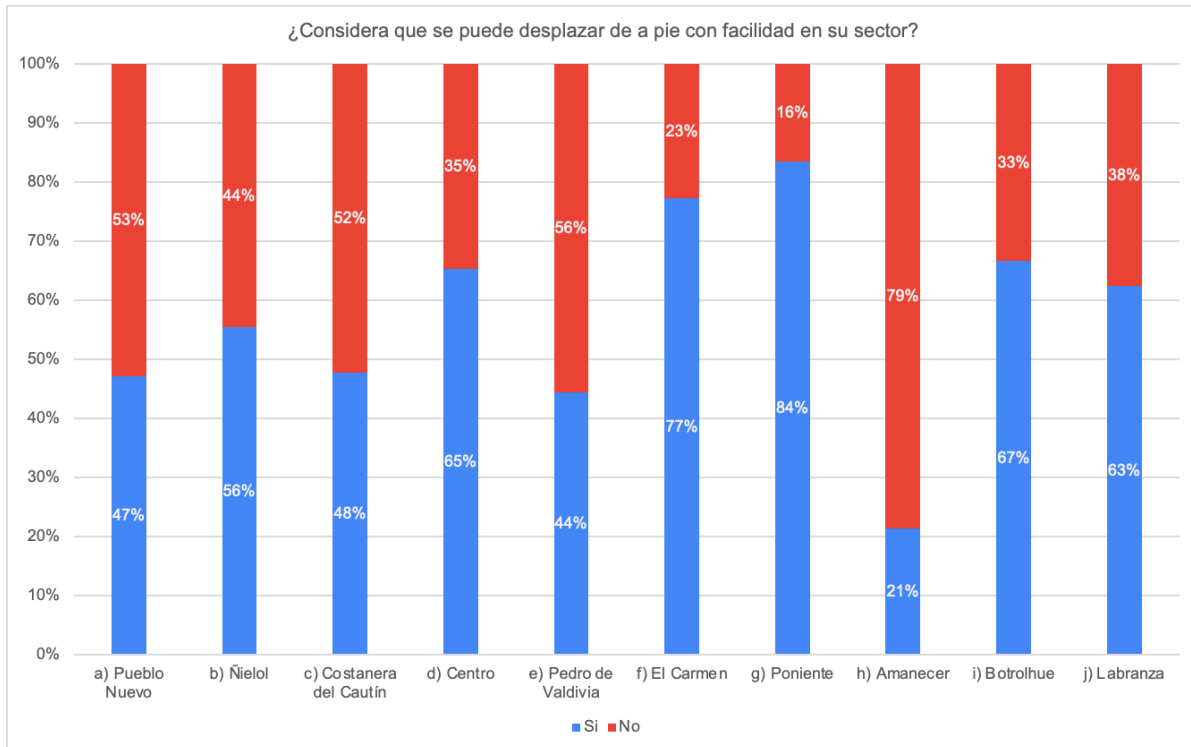
Respecto de la pregunta sobre la *suficiencia de la accesibilidad en bicicleta en su sector*, los resultados muestran que los participantes de la mayoría de los macrosectores no la consideran suficiente, a excepción de El Carmen y Poniente, donde la respuesta es afirmativa. Destaca que los macrosectores Pedro de Valdivia y Labranza cuentan con la más baja percepción de suficiencia de la accesibilidad en bicicleta.



	a) Pueblo Nuevo	b) Ñielol	c) Costanera del Cautín	d) Centro	e) Pedro de Valdivia	f) El Carmen	g) Poniente	h) Amanecer	i) Botrolhue	j) Labranza	TOTAL
Si	9	3	4	22	2	26	49	5	4	2	126
No	27	6	19	59	16	18	42	9	5	14	215
TOTAL	36	9	23	81	18	44	91	14	9	16	341

I) Facilidad del desplazamiento a pie

Respecto de la pregunta sobre la *facilidad para desplazarse a pie en su sector*, se observa que en los macrosectores de Ñielol, Centro, El Carmen, Botrolhue, Labranza y Poniente la percepción es de que sí se puede desplazarse a pie con facilidad, destacando este último macrosector con el mayor valor. En cambio, en los macrosectores de Pueblo Nuevo, Costanera del Cautín, Pedro de Valdivia y Amanecer, la percepción es negativa, teniendo valores especialmente altos en este último macrosector.

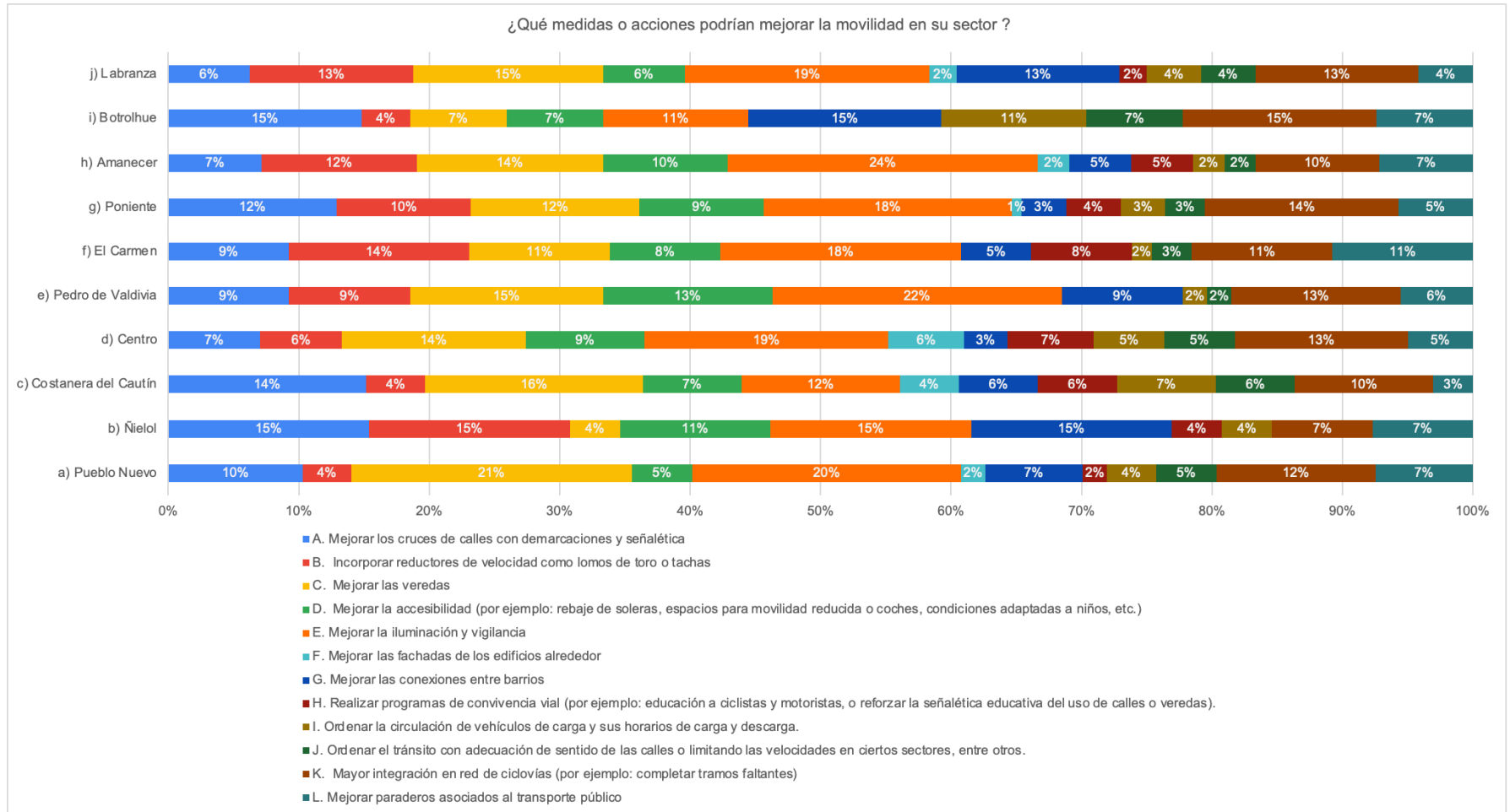


	a) Pueblo Nuevo	b) Ñielol	c) Costanera del Cautín	d) Centro	e) Pedro de Valdivia	f) El Carmen	g) Poniente	h) Amanecer	i) Botrolhue	j) Labranza	TOTAL
Si	17	5	11	53	8	34	76	3	6	10	223
No	19	4	12	28	10	10	15	11	3	6	118
TOTAL	36	9	23	81	18	44	91	14	9	16	341

m) Medidas para mejorar la movilidad

Respecto de la pregunta sobre *medidas para mejorar la movilidad en su sector*, los resultados muestran que en la mayoría de los macrosectores, mejorar la iluminación y vigilancia es lo más relevante, a excepción de los macrosectores de Pueblo Nuevo y Ñielol, donde se destaca mejorar las veredas, y en esta última y Botrolhue, donde se manifiesta como preferida también mejorar las conexiones entre barrios. En el caso de Botrolhue, los participantes relevan, además, incorporar reductores de velocidad.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

	A. Mejorar los cruces de calles con	B. Incorporar reductores de velocidad	C. Mejorar las veredas	D. Mejorar la accesibilidad (por ejer	E. Mejorar la iluminación y vigilancia	F. Mejorar las fachadas de los edifici	G. Mejorar las conexiones entre bar	H. Realizar programas de convivenc	I. Ordenar la circulación de vehicul	J. Ordenar el tránsito con adecuaci	K. Mayor integración en red de cicl	L. Mejorar paraderos asociados al t	Otra	TOTAL
a) Pueblo Nuevo	11	4	23	5	22	2	8	2	4	5	13	8	1	108
b) Ñielol	4	4	1	3	4		4	1	1		2	2	1	27
c) Costanera del Cautín	10	3	11	5	8	3	4	4	5	4	7	2	3	69
d) Centro	17	15	34	22	45	14	8	16	13	13	32	12	2	243
e) Pedro de Valdivia	5	5	8	7	12		5		1	1	7	3		54
f) El Carmen	12	18	14	11	24		7	10	2	4	14	14	2	132
g) Poniente	34	27	34	25	50	2	9	11	9	8	39	15	10	273
h) Amanecer	3	5	6	4	10	1	2	2	1	1	4	3		42
i) Botrolhue	4	1	2	2	3		4		3	2	4	2		27
j) Labranza	3	6	7	3	9	1	6	1	2	2	6	2		48
TOTAL	103	88	140	87	187	23	57	47	41	40	128	63	19	1023

Otras menciones que realizan los participantes respecto de medidas para mejorar la movilidad, son las siguientes:

- En Pueblo Nuevo:
 - o *Los cruces de trenes deberían tener pasos a distinto nivel para evitar muchos males de circulación, el tren llegó hace más de un siglo, perfectamente podría mejorarse el acceso desde el norte con la gente que vive al borde... Igual con la gente que vive al poniente, son dos ejes de circulación con vías que no resultan suficientes o idóneas para la circulación en una ciudad poblada y con pretensiones de urbe, que crece y los problemas surgen.*
- En Ñielol:
 - o *Integrar locomoción. Sector Villa Olímpica, Teletón, Tribunales, Gruta, Pabellón de la Araucanía, no tienen locomoción.*
- En Costanera del Cautín:
 - o *Restricción del libre tránsito de vehículos particulares*
 - o *Vigilancia*
- En Centro:
 - o *Las veredas creo que están bien en general, solo que no están disponibles por ambulantes. Que se privilegie movilidad peatonal, como el proyecto de calle Bulnes por el cual los felicito, será un excelente eje. Se podría potenciar el eje Prat, que conectará la futura biblioteca con en centro cívico de la ciudad, Pabellón de la Araucanía y Cerro Ñielol*
 - o *Mejorar la calidad del transporte Publico*
- En El Carmen:
 - o *Mayor frecuencia de locomoción colectiva, fiscalización de ello y velocidades de vehículos en general y apertura de calle Martín Lutero*
 - o *Estacionamiento en lugares no adecuados y solo ciclovías en extremos del barrio*
- En Poniente:
 - o *Adicionar en ciclovía de Simón Bolívar, vía peatonal pavimentada (para uso de coches de bebés, sillas de ruedas etc.) no solo la vía para ciclistas*
 - o *Crear una rotonda en Los Conquistadores/Pablo Neruda/Gabriela Mistral, en el lugar del área verde triangular existente en la esquina del Puente Inglés, sería solución a los grandes tacos en hora peak*
 - o *Ensachar veredas, y que haya transporte público nocturno*
 - o *Mayor locomoción*
 - o *Necesitamos una línea de microbuses*
 - o *Mayor transporte publico micro/colectivo*
 - o *Mejorar conectividad del transporte público*
 - o *Pavimentar tramo Gabriela Mistral desde inicio puente Lomas de Mirasur hasta Lider*
 - o *Faltan pasos deprimidos para autos*
 - o *Más transporte público*

VIII.2.4.- Síntesis de resultados por macrosectores

A continuación, se presenta una síntesis por macrosector de los resultados obtenidos para cada uno de los aspectos consultados en el cuestionario, relativos a espacio público y movilidad.

a) Macrosector Pueblo Nuevo

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 75% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.
- Un 72% de los participantes manifiesta no estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Un 42% de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de una vez a la semana, en tanto un 31% reconoce un uso de más de tres veces a la semana.
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son disfrutar de la naturaleza (35%), compartir o encontrarse con otras personas (24%) y jugar con los niños/as de su familia (22%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son las pocas instalaciones (32%) y su mal estado (31%).
- Las medidas para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionadas son aumentar el mobiliario (21%) y mejorar la iluminación y vigilancia (21%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son el auto particular (33%) y a pie (33%).
- Un 36% de los participantes señala que usa más de 3 veces a la semana el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector y un 33% nunca o casi nunca.
- Un 64% de los participantes considera que el transporte público no es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 75% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 53% de los participantes considera que no puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar las veredas (21%) y mejorar la iluminación y vigilancia (20%).

b) Macrosector Ñielol

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 67% de los participantes se manifiesta satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.
- Un 56% de los participantes manifiesta no estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Un tercio (33%) de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de más de tres veces a la semana, en tanto un tercio (33%) reconoce usarlas una vez a la semana, y otro tercio (33%) nunca o casi nunca.

- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionadas son disfrutar de la naturaleza (35%), jugar con los niños/as de su familia (24%) y compartir o encontrarse con otras personas (18%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son que sea insegura (29%) y las pocas instalaciones (24%).
- La medida para mejorar la plazas y parques del macrosector más mencionada es mejorar la iluminación y vigilancia (19%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son el auto particular (44%) y a pie (33%).
- Un 56% señala que nunca o casi nunca usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector.
- Un 89% de los participantes considera que el transporte público no es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 67% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 56% de los participantes considera que puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar los cruces de las calles con demarcaciones y señalética (15%), incorporar reductores de velocidad (15%), mejorar la iluminación y vigilancia (15%), y mejorar las conexiones entre barrios (15%).

c) Macrosector Costanera del Cautín

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 65% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.
- Un 61% de los participantes manifiesta no estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Un 35% de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de más de tres veces a la semana, en tanto un 22% reconoce un uso de una vez a la semana y un 22% de entre 2 y 3 veces a la semana.
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son disfrutar de la naturaleza (38%), compartir o encontrarse con otras personas (26%) y jugar con los niños/as de su familia (19%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son su mal estado (26%), pocas instalaciones (24%) y ser insegura (24%).
- Las medidas para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y vigilancia (19%), aumentar el mobiliario (17%) y mejorar la vegetación con más plantas y árboles y mejor mantenida (16%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son a pie (29%), en auto particular (21%) y en bicicleta (21%).
- Un 43% señala que usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector con una frecuencia de más de tres veces a la semana, un 17% entre dos y tres veces al mes y otro 17% nunca o casi nunca.

- Un 57% de los participantes considera que el transporte público no es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 83% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 52% de los participantes considera que no puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar las veredas (16%), mejorar los cruces de calles con demarcaciones y señalética (14%), mejorar la iluminación y vigilancia (12%).

d) Macrosector Centro

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 54% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.
- Un 51% de los participantes manifiesta estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Un 44% de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de más de tres veces a la semana, en tanto un 20% reconoce un uso de una vez a la semana.
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son disfrutar de la naturaleza (38%), compartir o encontrarse con otras personas (35%) y jugar con los niños/as de su familia (15%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son que sea insegura (31%), las pocas instalaciones (23%) y que son demasiado concurridas (18%).
- Las medidas para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionados son mejorar la iluminación y vigilancia (20%) y aumentar el mobiliario (16%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son a pie (38%) y en micro o bus (24%).
- Un 38% señala que usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector con una frecuencia de más de 3 veces a la semana, y un 27% nunca o casi nunca.
- Un 58% de los participantes considera que el transporte público es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 73% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 65% de los participantes considera que puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y vigilancia (19%), y mejorar las veredas (14%).

e) Macrosector Pedro de Valdivia

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 78% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.

- Un 83% de los participantes manifiesta no estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Un 44% de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de una vez a la semana, en tanto un 22% reconoce que nunca o casi nunca.
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son disfrutar de la naturaleza (34%), compartir o encontrarse con otras personas (26%) y jugar con los niños/as de su familia (19%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son su mal estado (42%) y ser insegura (28%).
- Las medidas para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y vigilancia (30%) y aumentar el mobiliario (19%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son la micro o bus (38%), auto particular (23%) y a pie (23%).
- Un 50% señala que usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector con una frecuencia de más de 3 veces a la semana, y un 28% una vez a la semana.
- Un 78% de los participantes considera que el transporte público no es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 89% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 56% de los participantes considera que no puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y vigilancia (22%) y mejorar las veredas (15%).

f) Macrosector El Carmen

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 50% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector y el 50% si está satisfecho.
- Un 73% de los participantes manifiesta no estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Un 59% de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de más de tres veces a la semana, en tanto un 23% tiene un uso de una vez a la semana.
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son disfrutar de la naturaleza (33%) y jugar con los niños/as de su familia (31%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son las pocas instalaciones (40%) y su mal estado (26%).
- Las medidas para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionadas son aumentar el mobiliario (21%) y mejorar la iluminación y vigilancia (20%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son a pie (30%), en auto particular (23%) y en micro o bus (22%).
- Un 41% señala que usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector con una frecuencia de más de 3 veces a la semana, y un 23% nunca o casi nunca.

- Un 64% de los participantes considera que el transporte público no es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 59% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 77% de los participantes considera que puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y vigilancia (18%) e incorporar reductores de velocidad (14%).

g) Macrosector Poniente

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 71% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.
- Un 71% de los participantes manifiesta estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Un 38% de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de una vez a la semana, en tanto un 37% reconoce un uso de más de tres veces a la semana.
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son disfrutar de la naturaleza (34%) y jugar con los niños/as de su familia (29%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son las pocas instalaciones (28%) y ser insegura (22%).
- Las medidas para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y vigilancia (23%) y aumentar el mobiliario (15%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son el auto particular (38%) y a pie (31%).
- Un 56% señala que nunca o casi nunca usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector y un 15% con una frecuencia de más de veces a la semana.
- Un 55% de los participantes considera que el transporte público es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 54% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta es suficiente en su macrosector.
- Un 84% de los participantes considera que puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y vigilancia (18%), mejorar los cruces de calles con demarcaciones y señalética (12%) y mejorar las veredas (12%).

h) Macrosector Amanecer

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 57% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.
- Un 79% de los participantes manifiesta no estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.

- Un 36% de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de más de tres veces a la semana, en tanto un 29% señala nunca o casi nunca.
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son disfrutar de la naturaleza (36%), y jugar con los niños/as de su familia (36%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son las pocas instalaciones (43%) y su mal estado (29%).
- Las medidas para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y vigilancia (21%), aumentar el mobiliario (17%) y mejorar la vegetación con más plantas y árboles y mejor mantenida (17%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son el auto particular (38%) y en micro o bus (25%).
- Un 43% señala que usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector con una frecuencia de más de 3 veces a la semana, y un 43% nunca o casi nunca.
- Un 57% de los participantes considera que el transporte público es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 64% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 67% de los participantes considera que puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar la iluminación y seguridad (24%) y mejorar las veredas (14%).

i) Macrosector Botrolhue

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 78% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.
- Un 56% de los participantes manifiesta estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Un 44% de los participantes manifiesta una frecuencia de uso de plazas y parques de más de tres veces a la semana, en tanto un 22% reconoce un uso entre 2 y 3 veces al mes.
- El uso de las plazas y parques del macrosector más mencionado es jugar con los niños/as de su familia (33%).
- Los motivos que impiden que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionados son las pocas instalaciones (28%) y su mal estado (28%).
- La medida para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionada es iluminación y vigilancia (22%).
- Las formas habituales de desplazarse en el macrosector más mencionadas son el auto particular (46%) y a pie (23%).
- Un 67% señala que usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector con una frecuencia de nunca o casi nunca.
- Un 67% de los participantes considera que el transporte público no es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.

- Un 56% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 67% de los participantes considera que puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- Las medidas para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionadas son mejorar los cruces de calles con demarcaciones y señalética (15%), mejorar las conexiones entre los barrios (15%) mayor integración en red de ciclovías (15%).

j) Macrosector Labranza

Los principales resultados obtenidos en esta macrosector son los siguientes:

- Un 69% de los participantes manifiesta no estar satisfecho con la cantidad de plazas y parques en el macrosector.
- Un 56% de los participantes manifiesta estar conforme con el estado de mantención de las plazas y parques del macrosector.
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son más de tres veces a la semana (38%), y nunca o casi nunca (25%).
- Los usos de las plazas y parques del macrosector más mencionados son disfrutar de la naturaleza disfrutar de la naturaleza (31%) y jugar con los niños/as de su familia (28%).
- El motivo que impide que se usen más las plazas y parques del macrosector más mencionado es las pocas instalaciones (31%).
- Las medidas para mejorar las plazas y parques del macrosector más mencionadas son aumentar el mobiliario (17%) y mejorar la iluminación y vigilancia (17%).
- La forma habitual de desplazarse en el macrosector más mencionada es la micro o bus (30%).
- Un 44% señala que usa el bus como forma para desplazarse dentro del macrosector con una frecuencia de más de 3 veces a la semana.
- Un 56% de los participantes considera que el transporte público no es suficiente como alternativa real de desplazamiento en su macrosector.
- Un 88% de los participantes considera que la accesibilidad en bicicleta no es suficiente en su macrosector.
- Un 63% de los participantes considera que puede desplazarse de a pie con facilidad en su macrosector.
- La medida para mejorar la movilidad en su macrosector más mencionada es mejorar la iluminación y vigilancia las veredas (19%).

IX.- TALLER MESA TÉCNICA MUNICIPAL

IX.1 Descripción Metodológica

Durante esta etapa se llevó a cabo un taller con la Mesa Técnica Municipal, conformada en la etapa precedente, con la finalidad de obtener información relevante para el diagnóstico prospectivo sobre el espacio público y movilidad en la ciudad, la situación actual y algunos cambios esperados, con énfasis en la cartera actual de proyectos en desarrollo y proyecciones en carpeta.

Esta actividad fue convocada por la Contraparte Municipal, y se realizó de manera remota. Su desarrollo consideró una breve presentación inicial del estudio y elementos de diagnóstico, seguida de una fase consultiva en base a las temáticas de identificación de aspectos positivos (fortalezas y oportunidades) y aspectos negativos (problemáticas y conflictos) en relación al espacio público y la movilidad en la ciudad y los macrosectores. A continuación, se presenta el acta del taller.

ACTA TALLER MESA TÉCNICA MUNICIPAL

Registro:

Fecha: miércoles 14 de diciembre de 2022

Hora: 12:00

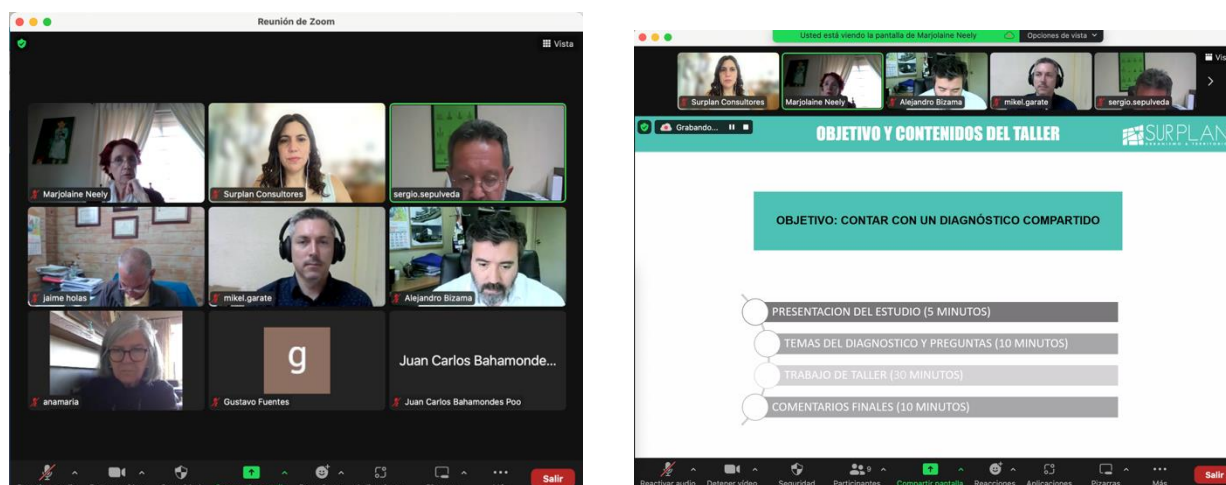
Modalidad: Remoto a través de plataforma Zoom

Asistencia: 7 personas más equipo consultor.

Detalle de asistentes:

Nombre	Institución
Sergio Sepúlveda	Contraparte municipal
Mikel Gárate	Contraparte municipal
Jaime Holas	Dirección de Tránsito
Juan Carlos Bahamondes	Director de Tránsito y Transporte Urbano Municipalidad de Temuco
Gustavo Fuentes	Director de Medio Ambiente, Aseo y Ornato
Alejandro Bizama	Concejal Municipalidad de Temuco
Francisco Baier	Coordinación Interna Dirección de Planificación Comunal
Ana María Merino	Surplan
José Manuel Cortínez	Surplan
Marjolaine Neely	Surplan
Simón Salvachúa	Surplan
Bernardita Arnello	Surplan

Registro Fotográfico:



Fuente: Elaborado por Surplan.

IX.2 Registro de Resultados

A continuación, se presenta la sistematización de las opiniones recogidas en el trabajo consultivo:

Opiniones sobre aspectos o condiciones positivas del Espacio Público y la Movilidad		
Tema	Opinión	Escala territorial
Áreas verdes	Alto porcentaje de áreas verdes por habitante según OMS	Ciudad
Áreas verdes	Cuenta con monumento natural en el centro de la ciudad	Ciudad
Áreas verdes	Se han generado grandes parques en la ciudad, con programas variados.	Ciudad
Áreas verdes	Gran cantidad de áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Hay una buena cantidad de ellas por persona.	Ciudad
Áreas verdes	Buena mantención y proporción en general de Áreas Verdes	Ciudad
Áreas verdes	Buen mantenimiento de éstas	Ciudad
Áreas verdes	En general, una buena mantención de ellas.	Ciudad
Arborización	Abundante flora local	Ciudad
Arborización	Oportunidad de poblar con más árboles, florales y frutales	Ciudad
Áreas verdes	Es clave incorporar programas en las áreas verdes mayores y además gestionarlas para su uso y sobre todo su buen uso.	Ciudad
Arborización	Oportunidad traslado de poblar con árboles florales y frutales	Pedro de Valdivia y Amanecer
Movilidad	Trayectos cortos no muy extensos	Ciudad
Movilidad	En los ejes más importantes existe regulación de las vías.	Ciudad
Movilidad	Los ejes principales están regulados	Ciudad
Movilidad	Se están generando grandes proyectos de Avenidas, con una mirada más urbana (peatón, ciclista, auto,)	Ciudad
Movilidad	Aún hay breves tiempos de demora en el trayecto	Ciudad
Transporte público	Aborda gran porcentaje y cobertura de la ciudad	Ciudad

Opiniones sobre aspectos o condiciones positivas del Espacio Público y la Movilidad		
Tema	Opinión	Escala territorial
Transporte público	Son recorridos no tan largos.	Ciudad
Transporte público	Hay ejes claros para sus recorridos	Ciudad
Ciclovías	Buena red de ciclovías	Ciudad
Ciclovías	Buena red de ciclovías	Ciudad
Ciclovías	Conformación de sistema de ciclovías en algunos sectores de la ciudad.	Ciudad

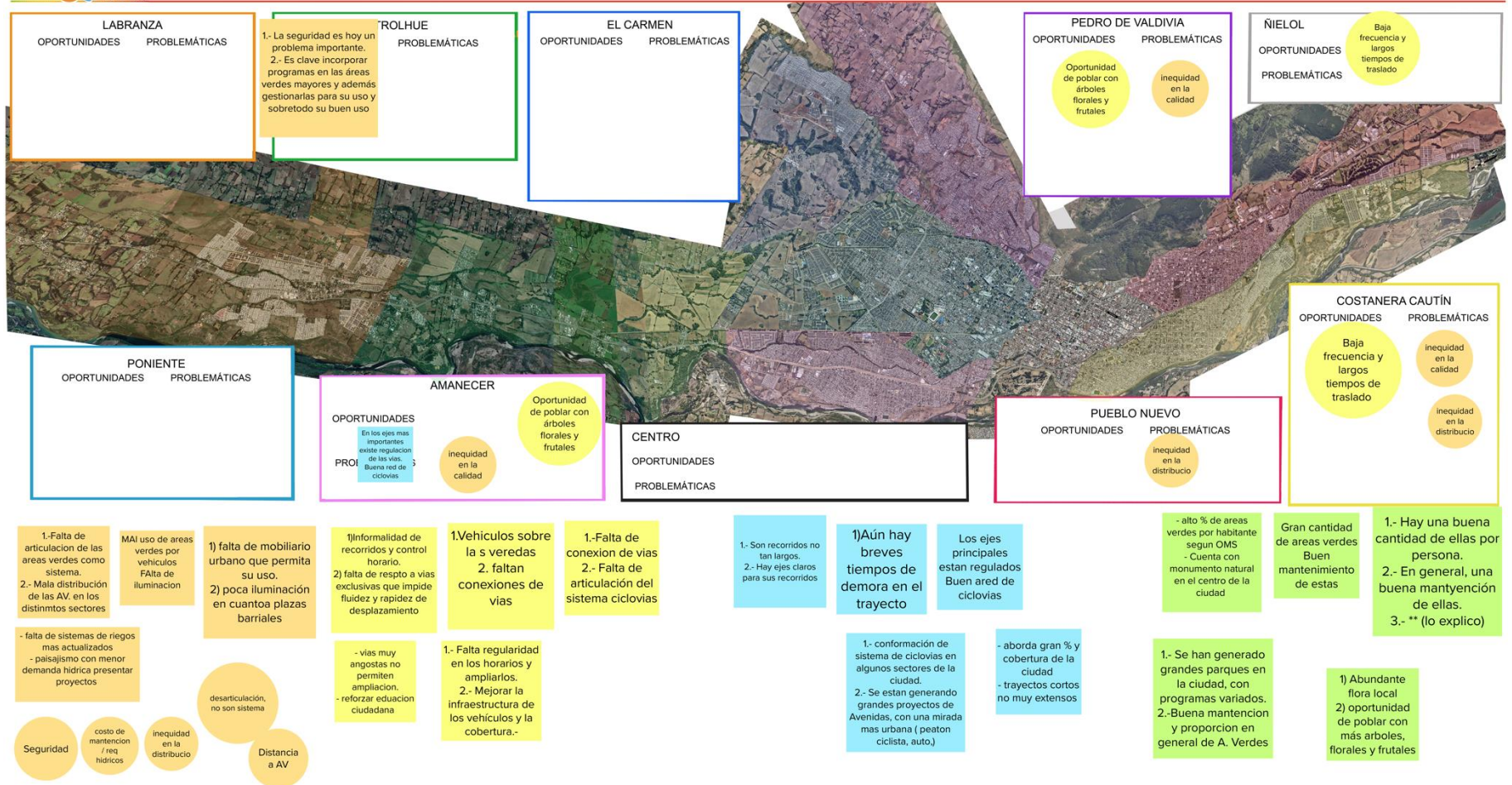
Opiniones sobre aspectos o condiciones negativas del Espacio Público y la Movilidad		
Tema	Opinión	Escala territorial
Áreas verdes	Inequidad en la calidad	Pedro de Valdivia y Amanecer Costanera del Cautín
Áreas verdes	Inequidad en la distribución	Costanera del Cautín
Áreas verdes	Inequidad en la distribución	Ciudad
Áreas verdes	Mala distribución de las áreas verdes en los distintos sectores	Ciudad
Áreas verdes	Distancia a áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Falta de articulación de las áreas verdes como sistema	Ciudad
Áreas verdes	Desarticulación, no son sistema	Ciudad
Áreas verdes	Mal uso de áreas verdes por vehículos	Ciudad
Áreas verdes	Falta de iluminación	Ciudad
Áreas verdes	Poca iluminación en cuanto a plazas barriales	Ciudad
Áreas verdes	Falta de mobiliario urbano que permita su uso	Ciudad
Áreas verdes	Falta de sistemas de riegos más actualizados	Ciudad
Áreas verdes	Paisajismo con menor demanda hídrica, presentar proyectos	Ciudad
Áreas verdes	Costo de mantención / requerimientos hídricos	Ciudad
Movilidad	Vías muy angostas no permiten ampliación	Ciudad
Movilidad	Falta conexiones de vías	Ciudad
Movilidad	Falta de conexión de vías	Ciudad
Movilidad	Vehículos sobre las veredas	Ciudad
Transporte Público	Falta de respeto a vías exclusivas que impide fluidez y rapidez de desplazamiento	Ciudad
Transporte Público	Mejorar la infraestructura de los vehículos y la cobertura	Ciudad
Transporte Público	Informalidad de recorridos y control horario	Ciudad
Transporte Público	Falta regularidad en los horarios y ampliarlos	Ciudad
Transporte público	Baja frecuencia y largos tiempos de traslado	Ñielol Costanera del Cautín
Transporte Público	Reforzar educación ciudadana	Ciudad
Ciclovías	Falta de articulación del sistema ciclovías	Ciudad
Seguridad	Inseguridad en la ciudad	Ciudad
Seguridad	La seguridad es hoy un problema importante.	Ciudad
Seguridad	Seguridad	Ciudad

A continuación, se presenta la lámina de trabajo del taller en la plataforma Mural.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



TALLER DE DIAGNÓSTICO - OPORTUNIDADES Y PROBLEMÁTICAS TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

IX.3 Sistematización de resultados

CONDICIÓN	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
Áreas verdes	Alto porcentaje de áreas verdes por habitante según OMS	general	Inequidad en la calidad	Pedro de Valdivia y Amanecer	Incorporar programas en las áreas verdes mayores y además gestionarlas para su uso y sobre todo su buen uso.
	Monumento natural en el centro de la ciudad	si	Inequidad en la distribución	Costanera del Cautín	
	Grandes parques en la ciudad, con programas variados.	general	Distancia a áreas verdes	general	
	Buena mantención y proporción en general de Áreas Verdes	general	Falta de articulación de las áreas verdes como sistema	general	presentar proyectos Paisajismo con menor demanda hídrica,
	Abundante flora local	general	Mal uso de áreas verdes por vehículos	general	Oportunidad de poblar con más árboles, florales y frutales
			Falta de iluminación	general	
		Falta de mobiliario urbano que permita su uso	general		
		Costo de mantención / requerimientos hídricos, sistemas de riegos más actualizados	general		
Movilidad	Trayectos cortos no muy extensos	general	Vías muy angostas no permiten ampliación	general	
	Los ejes principales están regulados	general	Falta conexiones de vías	general	
	Se están generando grandes proyectos de Avenidas, con una mirada más urbana (peatón, ciclista, auto,)	general	Vehículos sobre las veredas	general	
	sistema de ciclovías en algunos sectores de la ciudad.	general	Falta de articulación del sistema ciclovías	general	
Transporte público	breves tiempos de demora en el trayecto	general	No cumplimiento respeto a vías exclusivas que	general	

CONDICIÓN	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
	recorridos no tan largos		impide fluidez y rapidez de desplazamiento		
	Aborda gran porcentaje y cobertura de la ciudad	general	Mejorar la infraestructura de los vehículos y la cobertura	general	
	Ejes claros para recorridos de transporte público	general	Informalidad de recorridos y control horario	general	
			Baja frecuencia y largos tiempos de traslado	general	

X.- TALLER MESA TÉCNICA ASESORA INTERSECTORIAL

X.1 Descripción Metodológica

Durante esta etapa se llevó a cabo un taller con la Mesa Técnica Asesora Intersectorial con la finalidad de obtener información relevante para el diagnóstico prospectivo sobre el espacio público y movilidad en la ciudad, la situación actual y algunos cambios esperados, con énfasis en la cartera actual de proyectos en desarrollo y proyecciones en carpeta.

Esta actividad fue convocada por la Contraparte Municipal, y se realizó de manera remota. Su desarrollo consideró una breve presentación inicial del estudio y elementos de diagnóstico, seguida de una fase consultiva en base a las temáticas de identificación de aspectos positivos (fortalezas y oportunidades) y aspectos negativos (problemáticas y conflictos) en relación al espacio público y la movilidad en la ciudad y los macrosectores. A continuación, se presenta el acta del taller.

ACTA TALLER MESA TÉCNICA ASESORA INTERSECTORIAL

Registro:

Fecha: viernes 16 de diciembre de 2022

Hora: 10:30

Modalidad: Remoto a través de plataforma Zoom

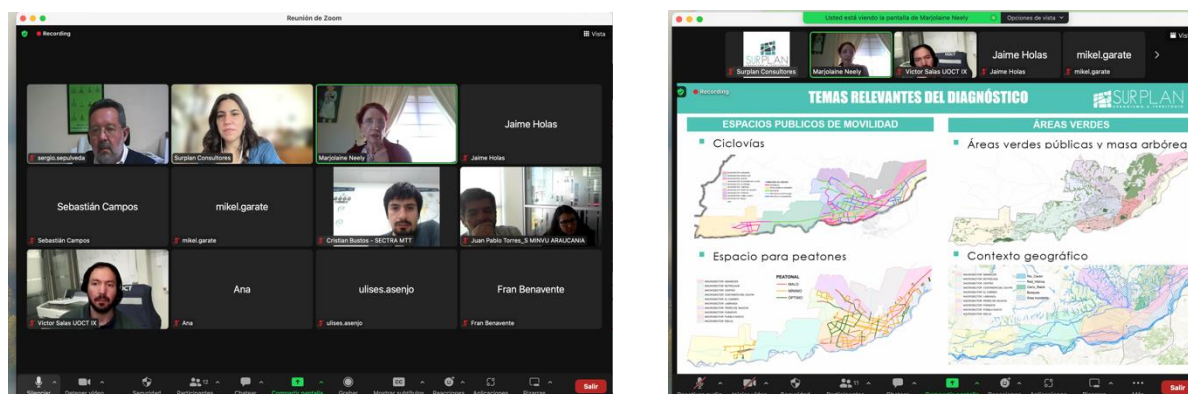
Asistencia: 9 personas más equipo consultor.

Detalle de asistentes:

Nombre	Institución
Sergio Sepúlveda	Contraparte municipal
Mikel Gárate	Contraparte municipal
Jaime Holas	Dirección de Tránsito
Ulises Asenjo	Dirección de Tránsito
Cristian Bustos	Asesor SECTRA Sur MTT
Sebastián Campos	Asesor SECTRA Sur MTT
Víctor Salas	UOCT IX región

Francisca Benavente	Coordinación Provincial MINVU
Juan Pablo Torres	Coordinación Provincial MINVU
Ana María Merino	Surplan
Marjolaine Neely	Surplan
Simón Salvachúa	Surplan
Bernardita Arnello	Surplan

Registro Fotográfico:



Fuente: Elaborado por Surplan.

X.2 Registro de Resultados

A continuación, se presenta la sistematización de las opiniones recogidas en el trabajo consultivo:

Opiniones sobre aspectos o condiciones positivas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Áreas verdes	Gran cantidad de áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Mantenimiento de áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Potencial de desarrollo del borde río	Ciudad
Áreas verdes	Sistematización/ Interconexión de áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Buena cobertura de áreas verdes y vías estructurantes que se han ido conectando, pero falta aún	Ciudad
Áreas verdes	Buen promedio de área verde por habitante.	Ciudad
Áreas verdes	Mejoría en pasar de áreas verdes dispersas, de baja superficie, a lograr agruparlas y armar sistemas arbóreos.	Ciudad
Áreas verdes	Áreas verdes entregan espacio de recreación y esparcimiento.	Ciudad
Áreas verdes	Áreas verdes se mantienen en buena condición	Ciudad
Áreas verdes	Gran cantidad de áreas verdes, bien mantenidas	Ciudad
Áreas verdes	Gran potencial para el aprovechamiento del sector que bordea el río	Ciudad
Áreas verdes	El río presenta grandes oportunidades para ser adaptado como área verde en grandes tramos de su extensión.	Ciudad
Movilidad	Ciudad tamaño medio / buena conectividad en general	Ciudad
Movilidad	Potencial topográfico para el desarrollo de caminatas	Ciudad
Movilidad	Aumento del uso de la bicicleta	Ciudad

Opiniones sobre aspectos o condiciones positivas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Movilidad	Tiempo corto de viaje	Ciudad
Movilidad	Tiempos de viaje relativamente cortos.	Ciudad
Movilidad	Ciudad con buena conectividad a través de vías estructurantes	Ciudad
Movilidad	Sectores dormitorio, con buena conectividad	Ciudad
Movilidad	Distancias cortas a los servicios principales	Ciudad
Movilidad	Creciente interés de la ciudadanía y las autoridades por generar patrones de movilidad sostenibles	Ciudad
Movilidad	Tamaño de la ciudad y distribución de actividades tiene potencialidades para favorecer la caminata.	Ciudad
Movilidad	La topografía de la ciudad es amigable para la caminata y el uso de la bicicleta	Ciudad
Ciclovías	Buena red de ciclovías	Ciudad
Ciclovías	Cobertura de red de ciclovías	Ciudad
Ciclovías	Auge en el uso de la bicicleta, asociado al aumento de la infraestructura especializada	Ciudad
Ciclovías	Buena red de ciclovías, que además se encuentra en expansión	Ciudad
Ciclovías	Amplia red de ciclovías en la zona poniente y centro	Ciudad
Transporte público	Buena cobertura de paraderos / Buena cobertura del transporte público	Ciudad
Transporte público	Transporte público en buen estado	Ciudad
Hitos urbanos	Hitos geográficos (cerro Nielol, borde río Cautín, etc.)	Ciudad
Sustentabilidad	Interés de la ciudadanía por temas medioambientales	Ciudad

Opiniones sobre aspectos o condiciones negativas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Áreas verdes	Mala distribución, no homogénea, de las áreas verdes en los distintos macrosectores.	Ciudad
Áreas verdes	Inequidad de distribución de áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Diferencia en calidad y mantenimiento de áreas verdes por macrosector (+ en Poniente)	Ciudad
Áreas verdes	Déficit en la mantención de paisajismo (áreas verdes que acompañan vialidades)	Ciudad
Áreas verdes	La distribución y el estándar de las áreas verdes no es homogénea dentro de la ciudad. Se debería tender a la equidad.	Ciudad
Áreas verdes	Mantención dispar entre sectores	Ciudad
Áreas verdes	Demasiado pasto y debido al tema hídrico debe buscarse su reemplazo en el mediano o largo plazo	Ciudad
Áreas verdes	Mejorar áreas verdes sectores más alejados del centro	Ciudad
Áreas verdes	La calidad de las áreas verdes se encuentra sectorizada, existiendo brechas importantes de	Ciudad

Opiniones sobre aspectos o condiciones negativas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
	estándar entre áreas verdes en algunos lugares versus otros. Se concentran en el sector poniente.	
Movilidad	Tiempos de traslado	Labranza
Movilidad	Extensión de la ciudad / uso predominante del automóvil	Labranza
Movilidad	Tiempos de traslado	El Carmen
Movilidad	Falta de vías estructurantes alternativas en Fundo El Carmen y Labranza	El Carmen y Labranza
Movilidad	Falta conexión, no obstante hay proyectos que deben realizarse	Ciudad
Movilidad	Pocas rutas alternativas a Av. Caupolicán	Ciudad
Movilidad	Extensión residencial hacia el poniente de la ciudad, con alta dependencia del automóvil.	Área poniente de la ciudad
Movilidad	La ubicación de ciertos servicios básicos genera dificultades de acceso a éstas. Ej: hospital en Padre Las Casas	Ciudad
Movilidad	Falta de campañas para el incentivo del uso de bicicleta, transporte público o caminata	Ciudad
Transporte público	Tiempo de espera/ Frecuencia en transporte público	Ciudad
Transporte público	Incertidumbre de espera en transporte público	Ciudad
Transporte público	Infraestructura de transporte público deficiente	Ciudad
Transporte público	Poco uso del transporte público	Ciudad
Transporte público	Zona con elevado tiempo de traslado mediante transporte público	Labranza
Transporte público	Mal estado buses, aseo, no uso de By Bus, presentación de conductores, uso inadecuado de la radio	Ciudad
Transporte público	Falta regulación de transporte público, es decir, buena cobertura pero malas frecuencias y calidad de este	Ciudad
Transporte público	Bajo uso del transporte público, horarios de tarde malos	Ciudad
Transporte público	Carencia de información respecto a horario de pasada de transporte público (smart city, georreferenciación de buses)	Ciudad
Transporte público	Baja en la oferta de transporte público, sobre todo post pandemia.	Ciudad
Transporte público	Bajo transporte público en fines de semana.	Ciudad
Transporte público	Infraestructura de transporte público deficiente (buses)	Ciudad
Transporte público	Transporte público, lo que desemboca en una baja frecuencia de éste y altas tarifas	Ciudad
Seguridad	Inseguridad, incivildades	Ciudad
Seguridad	Déficit de iluminación peatonal en veredas y ciclovías (seguridad)	Ciudad

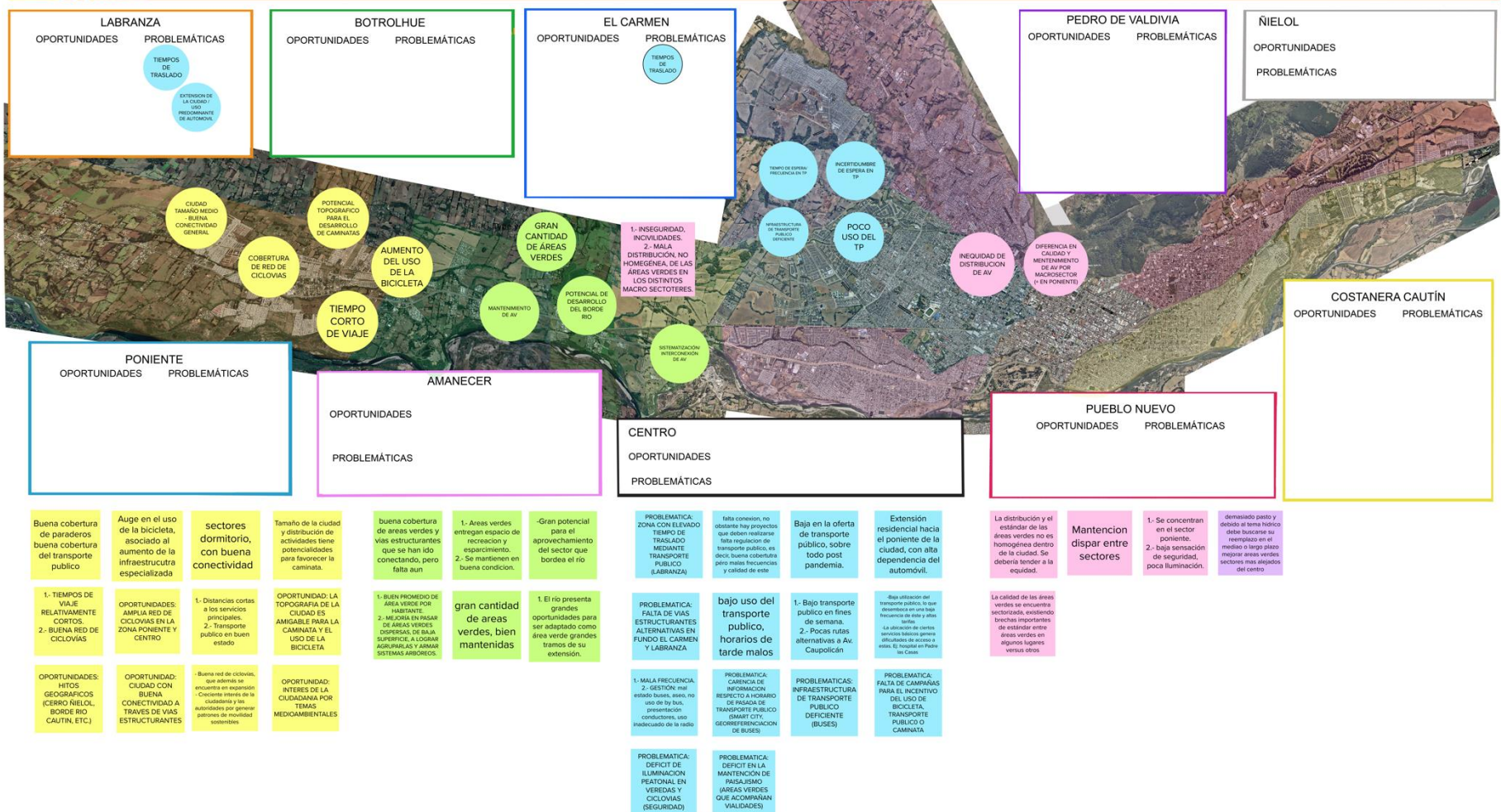
Opiniones sobre aspectos o condiciones negativas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Seguridad	Baja sensación de seguridad, poca iluminación.	Área poniente de la ciudad

A continuación se presenta la lámina de trabajo del taller en la plataforma Mural.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



TALLER DE DIAGNÓSTICO - OPORTUNIDADES Y PROBLEMÁTICAS TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

X.3 Sistematización de resultados

CONDICIÓN	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
Áreas verdes	Gran cantidad	general	Inequidad de distribución de áreas verdes	general	reemplazo de pasto en el mediano o largo plazo por déficit hídrico
	Mantenimiento de áreas verdes	general	Diferencia en calidad y mantenimiento de áreas verdes	general	
	Potencial de desarrollo del borde río	si	Déficit en la mantención de paisajismo	general	
	Sistematización e Interconexión de áreas verdes	general	Demasiado pasto frente a problema hídrico	general	
	cerro Nielol, borde río Cautín, Hitos geográficos	si			
Movilidad	buena conectividad en general	general	Tiempos de traslado	Labranza y El Carmen	
	Potencial topográfico para el desarrollo de caminatas	general	Extensión de la ciudad / uso predominante del automóvil	Labranza Sector poniente	
	Aumento del uso de la bicicleta	general	Falta de vías estructurantes alternativas en Fundo El Carmen y Labranza	El Carmen y Labranza	
	Tiempo corto de viaje	general	Falta conexión, proyectos que deben realizarse	no	
	Creciente interés por movilidad sostenibles	general	Pocas rutas alternativas a Av. Caupolicán	no	
	Tamaño de la ciudad y distribución de actividades	general	Falta de campañas para el incentivo del uso de bicicleta, transporte público o caminata	general	
	Buena red y Cobertura de ciclovías	general	Inseguridad, incivildades		
	Auge en el uso de la bicicleta, asociado al aumento de la infraestructura especializada	general	Déficit de iluminación peatonal en veredas y ciclovías (seguridad)		

CONDICIÓN	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
	Amplia red de ciclovías en la zona poniente y centro	si	Baja sensación de seguridad, poca iluminación.		
Transporte público	Buena cobertura de paraderos	general	Tiempo de espera. Carencia de información Frecuencia en transporte público	general	smart city, georreferenciación de buses
	Buena cobertura del transporte público	general	Infraestructura de transporte público deficiente	general	
	Transporte público en buen estado	general	Poco uso del transporte público	general	
			Zona con elevado tiempo de traslado mediante transporte público	Labranza	
			horarios de tarde malos y en fines de semana.	general	

XI.- TALLER SECTOR PRIVADO Y ACADÉMICO – MESA PERSPECTIVA CIUDAD

XI.1 Descripción Metodológica

Durante esta etapa se llevó a cabo un taller con representantes del sector privado y académico, denominada Mesa Perspectiva Ciudad con la finalidad de obtener información relevante para el diagnóstico prospectivo sobre el espacio público y movilidad desde la perspectiva ciudadana en una escala general de la ciudad, reconociendo la situación actual y algunos cambios esperados por la ciudadanía.

Esta actividad fue convocada por el equipo consultor a partir del Mapa de Actores, y se realizó de manera presencial. Su desarrollo consideró una breve presentación inicial del estudio y elementos de diagnóstico, seguida de una fase consultiva en base a las temáticas de identificación de aspectos positivos (fortalezas y oportunidades) y aspectos negativos (problemáticas y conflictos) en relación al espacio público y la movilidad en la ciudad. A continuación, se presenta el acta del taller.

ACTA TALLER MESA PERSPECTIVA CIUDAD

Registro:

Fecha: jueves 15 de diciembre de 2022

Hora: 11:00

Modalidad: Presencial, en Salón Municipal












Asistencia: 22 personas

Detalle de asistentes:







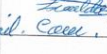




Institución Representada
Defendamos Temuco
2ª Comisaría Carabineros, Departamento de Integración Comunitaria
Policía de Investigaciones
Más Mujeres Líderes Araucanía
Corporación Araucanía
Cámara de Comercio, Servicios y Turismo de Temuco
Centro de Políticas Públicas Universidad Católica de Temuco
Cámara de Comercio Detallista de Temuco
Cuidadores de Pacientes Postrados y Dependientes
Consejo de Personas con Capacidades Diferentes
Unión Comunal de Adultos Mayores de Temuco
Concejo Municipal de Temuco
Junta de Vecinos San Patricio
Junta de Vecinos Millahue
Junta de Vecinos Villa Andalucía

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

Registro de Asistencia:

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	TALLER PIÑEP MESA CIUDADANA PERSPECTIVA CIUDAD			Fecha	15-12-2022
Lugar	SALA DE CONCEJO MUNICIPALIDAD DE TEMUCO			Hora	11 ⁰⁰
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Viviana Laura	Secretaría de Planeación Temuco	963473958	Vivilaura@gmail.com	
2	Daniel Hivalgo	Presidente Defendamos TCO	989194386	Daniel.LCTS@gmail.com	
3	Mario Calfuñel	2º Comisionario Consejo Nuevo Depto Integración Comunitaria	953825687	Muic.Temuco@gmail.com	
4	Karin Soto	FDI	954068658	KSOTOUG@INVESTIGACIONES.CA	
5	Bernadette Innefeldt	Asociación Mús Mujeres Líderes	849715210	MBBREFELDT@gmail.com	
6	Marianne Charay	Corporación	394794457	marianne@inmo.cl	
7	Sandra Merguand	Cámara de Comercio TCO	961712937	sgencia@cameracomerio.cl	
8	Cristian Quiroz	Centro de Políticas Públicas UCT	952292833	CQUIROZ@UCT.CL	
9	René Jurema	Defensoría Cámara de Comercio	997204174	CCTEMUCO@CACODET.CL	
10	María Pabla Quiroz	SIJU Villa Andalucía	996337314	MP.QUIROZ@gmail.com	

Pag. 1 de 3

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	TALLER PIÑEP MESA CIUDADANA PERSPECTIVA CIUDAD			Fecha	15-12-2022
Lugar	SALA DE CONCEJO MUNICIPALIDAD DE TEMUCO			Hora	11 ⁰⁰
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
11	Potricia Quiroga	Presidente Ciudadanos de Pacientes Resistentes y Dependientes	77025249	RUBEN Y POTTY@hotmail.com	
12	Jorge Scheithing	SIJU Delegado	983382958	VFRIITO@gmail.com	
13	Benedicto Norambuena	CAPADIS Comité de Personas con Capacidades Diferentes	994310733	BNOBUENA@gmail.com	
14	Caroline Corillo	Defendamos TCO	945317404	CarolineCorilloB@gmail.com	
15	Enrieta Escobar	Unión Comunal de Adultos Mayores TCO	954312588	EnrietaEscobar@gmail.com	
16	Fauilita Torres	SIJU Villa S. Pablos	994001174	FauilitaTorres@gmail.com	
17	Sonia Paillan	OSANPATRICO	278191986	SONIAPAILLANO@gmail.com	
18	Unkello Pizarro	TEMUCO - CENTRO	959058109	MAR.BIZ@HOTMAIL.COM	
19	Andrés Salazar	Cámara de Comercio Servicio al Turismo de Temuco	998214809	asalazar@gmail.com	
20	Joeth Jara	Depto. Participación	91422778	Joeth.Jara@gmail.com	

Pag. 2 de 3

XI.2 Registro de Resultados

En este taller se trabajó en dos grupos. A continuación, se presenta la sistematización de las opiniones recogidas en el trabajo consultivo.

Opiniones sobre aspectos o condiciones positivas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Áreas verdes	Parque Cautín	Ciudad
Áreas verdes	Río Cautín	Ciudad
Áreas verdes	Isla Cautín con espacios para deporte, paseos y otras actividades	Ciudad
Áreas verdes	Parque de Isla Cautín, espacio de esparcimiento bicomunal	Ciudad
Áreas verdes	Parque Isla Cautín y el estudio para que tenga acceso universal	Ciudad
Áreas verdes	Accesos en Isla Cautín	Ciudad
Áreas verdes	Isla Cautín	Ciudad
Áreas verdes	Cerro Nielol	Ciudad
Áreas verdes	Plazas con juegos para niños	Ciudad
Áreas verdes	Plazas y demarcaciones	Ciudad
Áreas verdes	Plazas, juegos de niños	Ciudad
Áreas verdes	Adecuada mantención de las áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Adecuada planificación (logística) de la mantención	Ciudad
Áreas verdes	Plazas / plazuelas con árboles (sombra)	Ciudad
Áreas verdes	Parques bien implementados para todas las personas	Ciudad
Áreas verdes	Buena ornamentación y mobiliario para niños	Ciudad
Áreas verdes	Tres plazas con lindas áreas verdes que si necesitan ser rediseñados en cuanto al paisajismo (no mutilar árboles, mantener el verde)	Ciudad
Áreas verdes	Plaza Pinto - Regimiento	Ciudad
Áreas verdes	Entorno verde en carretera	Ciudad
Áreas verdes	Estadio y parque	Ciudad
Áreas verdes	Parque Labranza	Ciudad
Áreas verdes	Ordenanza positiva de poda	Ciudad
Áreas verdes	Algunas avenidas con árboles y áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Plazas con más espacio verde que cemento	Ciudad
Áreas verdes	Buenas plazas y parques	Ciudad
Áreas verdes	Buenas luminarias en parques y plazas	Ciudad
Espacio público	Lugares ordenados	Ciudad
Espacio público	Periferia de Temuco	Ciudad
Espacio público	Zona Típica y lugar de encuentro	Ciudad
Espacio público	Instalación fundacional	Ciudad
Espacio público	Los adoquines en condiciones	Ciudad
Espacio Público	Buenas luminarias y veredas	Ciudad

Opiniones sobre aspectos o condiciones positivas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Espacio Público	Más despejado el centro	Ciudad
Espacio Público	Lugares muy ordenados y bonitos	Ciudad
Espacio público	Distribución de la ciudad, geometría de las calles (rectas)	Ciudad
Espacio Público	Ciudad plana	Ciudad
Espacio Público	Un centro a escala humana, es agradable	Centro
Espacio Público	Belleza escénica	Ciudad
Espacio Público	Puntos de recreación y relajación visual	Ciudad
Espacio Público	Máquinas ejercicios	Ciudad
Movilidad	Movilidad	Ciudad
Movilidad	Desplazamiento peatonal	Ciudad
Movilidad	Espacios seguros de movilidad	Ciudad
Movilidad	Veredas y calles en condiciones	Ciudad
Movilidad	Áreas de desplazamiento diferenciado y seguro para peatones, ciclistas, automovilistas y transporte colectivo	Centro
Movilidad	Anchos de las calles	Ciudad
Movilidad	Diferentes vías de acceso a la ciudad	Ciudad
Movilidad	Conectividad (calles)	Ciudad
Movilidad	Accesibilidad (movilización)	Ciudad
Movilidad	Avenida del Outlet Vivo con tres pistas hacia cada lado	Ciudad
Movilidad	Prat es una calle amplia, dentro de todo limpia	Prat
Ciclovía	Espacio de ciclovía en Pablo Neruda	Ciudad
Ciclovías	Ciclovías	Ciudad
Seguridad	Iluminación	Ciudad
Seguridad	Sin problemas de delincuencia y sin tanto vendedor ambulante	Ciudad
Seguridad	Iluminación para desplazamiento peatonal en el centro	Centro
Seguridad	Cerco línea de tren	Ciudad
Social	Consulta ciudadana para los proyectos	Ciudad

Opiniones sobre aspectos o condiciones negativas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Movilidad	Mala calidad de las veredas	Ciudad
Movilidad	Falta de vías peatonales en el centro	Centro
Movilidad	Desplazamiento sin continuidad peatonal	Ciudad
Movilidad	Falta interconexión de proyectos de movilidad	Ciudad
Movilidad	Falta de calles para desplazarse en sillas de ruedas	Ciudad
Movilidad	Accesos problemáticos a la ciudad	Ciudad

Opiniones sobre aspectos o condiciones negativas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Movilidad	Avenida Balmaceda en malas condiciones	Av. Balmaceda
Movilidad	Las calles muy malas	Ciudad
Movilidad	Malas calles y veredas	Ciudad
Movilidad	Entrada a la ciudad de Temuco, tema vial	Ciudad
Movilidad	Diseño u orientación a automovilistas y escasa orientación a movilidad peatonal	Ciudad
Movilidad	Mal estado de veredas	Ciudad
Movilidad	Ampliación de veredas en sector céntrico de Temuco	Centro
Movilidad	Veredas en mal estado	Ciudad
Movilidad	Malas condiciones de calles y veredas	Ciudad
Movilidad	Aumento del parque automotriz	Ciudad
Movilidad	Veredas estrechas y rotas	Ciudad
Movilidad	Faltan cruces para peatones demarcados y con preferencias, estudios de semáforos y atochamientos	Ciudad
Movilidad	Mal estado de veredas en algunos sectores	Ciudad
Movilidad	Mal estado de las veredas para personas con sillas de ruedas	Ciudad
Movilidad	Veredas ocupadas por los vehículos	Ciudad
Movilidad	Vías con eventos	Ciudad
Movilidad	Problemas para desplazarse	Ciudad
Áreas verdes	Plazas en malas condiciones	Ciudad
Áreas verdes	Falta de un circuito de plazas y paseos	Ciudad
Áreas verdes	Áreas verdes se ocupan para tomar, dejan todo sucio, las usan como baño	Ciudad
Áreas verdes	Falta más verde en todos los espacios, no sólo en parques y plazas, sino en todas las calles	Ciudad
Áreas verdes	Falta conectividad para generar un circuito de plazas y parques	Ciudad
Áreas verdes	Faltan árboles en Pedro de Valdivia	Pedro de Valdivia
Áreas verdes	Mejoramiento de diseño y paisajismo (flora autóctona)	Ciudad
Áreas verdes	Falta de árboles en Luis Durand	Luis Durand
Áreas verdes	Falta de poda, iluminación	Ciudad
Áreas verdes	Cuidado de las plazas	Ciudad
Áreas verdes	Mantención	Ciudad
Áreas verdes	Mejor mantenimiento y mejor reforestación	Ciudad
Áreas verdes	Mantención de áreas verdes	Ciudad
Áreas verdes	Problema de áreas verdes	Ciudad
Espacio público	Avenidas sin ninguna preocupación estética	Ciudad
Espacio público	No hay muchos lugares para sentarse, bancas por ejemplo	Ciudad
Espacio Público	Faltan avenidas con flores o adornos adhoc a la temporada	Ciudad
Espacio público	Espacio público sucio y ruido visual por exceso de cables y carteles	Ciudad

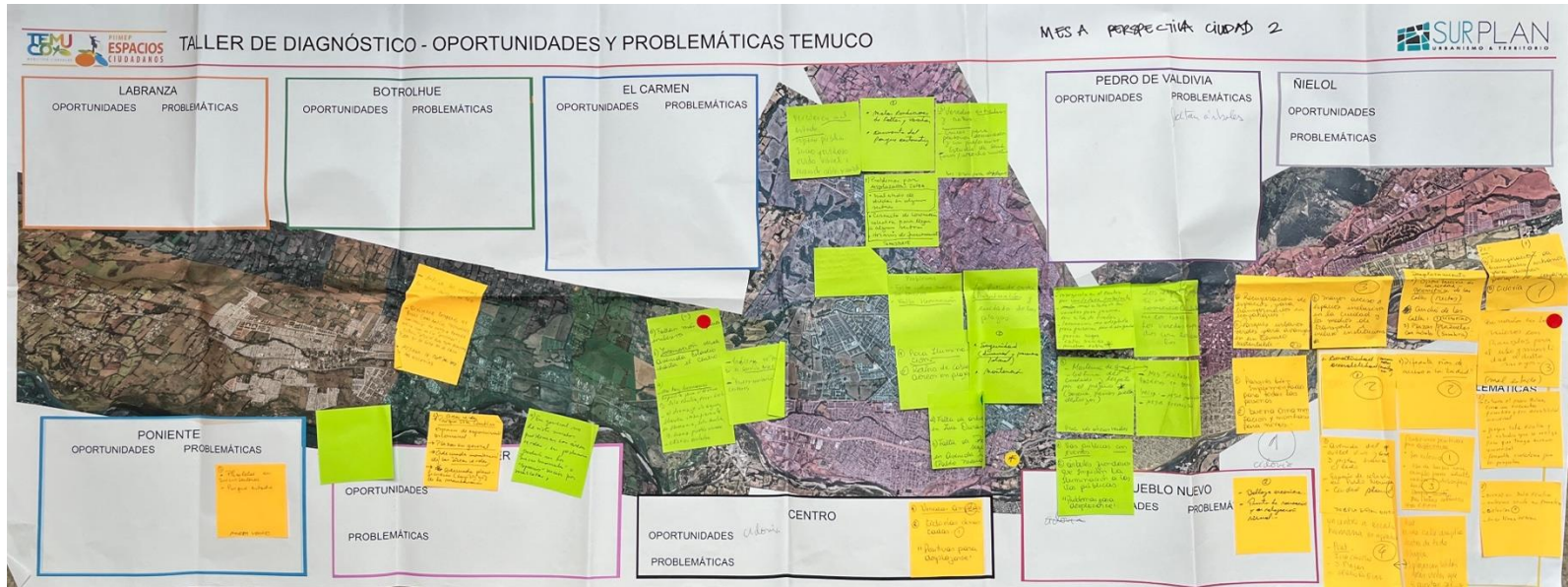
Opiniones sobre aspectos o condiciones negativas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Espacio público	Muchos cables	Ciudad
Espacio Público	Fealdad de la ciudad	Ciudad
Ciclovías	Discontinuidad de las ciclovías	Ciudad
Ciclovías	Continuidad de las ciclovías	Ciudad
Ciclovías	Ciclovías más extensas	Ciudad
Ciclovías	Mejorar la continuidad de las ciclovías	Ciudad
Seguridad	Faltan luminarias	Ciudad
Seguridad	Mucha delincuencia	Ciudad
Seguridad	Mucha delincuencia	Ciudad
Seguridad	Baja iluminación	Ciudad
Seguridad	No permitir empoderarse la delincuencia	Ciudad
Seguridad	Falta mayor control de espacios ciudadanos	Ciudad
Seguridad	Falta iluminación	Ciudad
Seguridad	Poca iluminación	Ciudad
Seguridad	Falta de seguridad en Avenida Estadio (Pablo Neruda)	Av. Estadio
Seguridad	Seguridad (iluminación y presencia policial)	Ciudad
Seguridad	Inseguridad en el centro por vendedores ambulantes	Centro
Seguridad	Árboles frondosos que impiden la iluminación a las vías públicas	Ciudad
Transporte Público	No hay locomoción directa al caudín	Ciudad
Transporte Público	Mala cobertura del transporte público	Ciudad
Transporte Público	Mala información de transporte público	Ciudad
Transporte Público	Faltan paraderos camino a Labranza	Labranza
Transporte Público	Paraderos /señalética	Ciudad
Transporte público	No tener locomoción directa a los parques	Ciudad
Transporte Público	Falta organizar la locomoción colectiva	Ciudad
Transporte público	Locomoción que respete a los adultos mayores	Ciudad
Transporte público	Circuitos de locomoción colectiva para llegar a algunos sectores u horarios de funcionamiento	Ciudad
Transporte público	Locomoción no adaptada para personas con discapacidad	Ciudad
Comercio	Ocupación del comercio en el centro	Ciudad
Comercio	Invasión de calles por comerciantes	Ciudad
Comercio	Comercio ambulante en los barrios	Ciudad
Limpieza / aseo	Microbasurales	Ciudad

Opiniones sobre aspectos o condiciones negativas del Espacio Público y la Movilidad		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Limpieza / aseo	Espacios sucios por mascotas	Ciudad
Limpieza / aseo	Calles sucias	Ciudad
Limpieza / aseo	Falta de cultura sobre la basura	Ciudad
Limpieza / aseo	Cultura del cuidado, respeto por el prójimo (basura, perros sueltos, destrozos)	Ciudad
Limpieza / aseo	Falta de control de los microbasurales	Ciudad
Limpieza / aseo	Basura en las plazas	Ciudad
Animales	Perros vagos	Ciudad

Ideas de Mejoramiento		
Aspecto / condición	Opinión	Escala territorial
Áreas verdes	Recuperación de espacios para transformarlos en ecoparques	Ciudad
Áreas verdes	Parques urbanos verdes para avanzar en un Temuco sustentable	Ciudad
Áreas verdes	Más miniplazas o plazoletas en barrios	Ciudad
Conectividad	Mayor acceso a espacios inclusivos en la ciudad y los medios de transporte en incluso instituciones	Ciudad
Conectividad	Aumentar en las micros rampas para el uso y movilidad al adulto mayor	Ciudad
Espacio público	Extraño el paseo Bulnes como un encuentro familiar y con accesibilidad universal	Paseo Bulnes
Espacio público	Retiro de cables aéreos en plazas	Ciudad
Espacio público	Recuperación del busto de bronce Samuel Rodríguez (escultor) ubicado en Bilbao esquina Barros Arana	Ciudad
Espacio Público	Despejar las veredas del centro	Centro
Transporte Público	Regularizar el horario del transporte público	Ciudad
Transporte público	Rediseño de paraderos de buses (más amplios, techumbres, iluminación por energía paneles, iluminación nocturna, espacio interior para tomar pasajeros y no en la línea de calle	Ciudad
Social	Sanción para el ciudadano que no cumpla con las normas y valores	Ciudad

A continuación, se presentan los planos del trabajo consultivo del taller.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

XI.3 Sistematización de resultados

CONDICIÓN	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
Áreas verdes	Parque de Isla Cautín, espacio de esparcimiento bicomunal	si	Plazas en malas condiciones	general	Mejoramiento de diseño y paisajismo (flora autóctona)
	Río Cautín	si	Falta de un circuito de plazas y paseos	general	
	Plazas con juegos para niños	general	Áreas verdes se ocupan para tomar, dejan todo sucio, las usan como baño	general	
	Plazas y demarcaciones	general	Falta más verde en todas las calles	general	
	Adecuada mantención de las áreas verdes	general	Faltan árboles en Pedro de Valdivia	si	
	Plazas / plazuelas con árboles (sombra) Parques bien implementados para todas las personas Plaza Pinto - Regimiento	general	Falta de árboles en Luis Durand	si	
			Falta de poda, iluminación	general	
			Avenidas sin ninguna preocupación estética	general	
	Entorno verde en carretera	si	No hay muchos lugares para sentarse, bancas por ejemplo	general	
	Estadio y parque	si	Faltan avenidas con flores o adornos adhoc a la temporada	general	
	Parque Labranza	si	Espacio público sucio y ruido visual por exceso de cables y carteles	general	
	Ordenanza positiva de poda	general			
	Algunas avenidas con árboles y áreas verdes	general			
	Plazas con más espacio verde que cemento	general			
Buenas luminarias en parques y plazas	general				
Movilidad	Desplazamiento peatonal	general	Mala calidad de las veredas	general	

CONDICIÓN	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
	Espacios seguros de movilidad	general	Falta de vías peatonales en el centro	general	
	Veredas y calles en condiciones	general	Desplazamiento sin continuidad peatonal	general	
	Áreas de desplazamiento diferenciado y seguro para peatones, ciclistas, automovilistas y transporte colectivo	general	Falta interconexión de proyectos de movilidad	general	
	Anchos de las calles	general	Falta de calles para desplazarse en sillas de ruedas	general	
	Diferentes vías de acceso a la ciudad	general	Avenida Balmaceda en malas condiciones	si	
	Conectividad (calles)	general	Entrada a la ciudad de Temuco, tema vial	general	
	Accesibilidad (movilización)	general	Diseño u orientación a automovilistas y escasa orientación a movilidad peatonal	general	
	Avenida del Outlet Vivo con tres pistas hacia cada lado	general	Faltan cruces para peatones demarcados y con preferencias, estudios de semáforos y atochamientos	general	
	Prat es una calle amplia, dentro de todo limpia	si	Veredas ocupadas por los vehículos	general	
	Espacio de ciclovía en Pablo Neruda	si	Vías con eventos	general	
	Ciclovías	general	Discontinuidad de las ciclovías	general	
	Iluminación	general	Falta de seguridad en Avenida Estadio (Pablo Neruda)	si	
	Sin problemas de delincuencia y sin tanto vendedor ambulante	general	Seguridad (iluminación y presencia policial)	general	
	Iluminación para desplazamiento peatonal en el centro	general	Inseguridad en el centro por vendedores ambulantes	general	
	Cerco línea de tren	general	Árboles frondosos que impiden la	general	

CONDICIÓN	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
			iluminación a las vías públicas		
Transporte público			No hay locomoción directa al Cautín	general	
			Mala cobertura del transporte público	general	
			Mala información de transporte público	general	
			Faltan paraderos camino a Labranza	general	
			Paraderos /señalética	general	
			Falta organizar la locomoción colectiva	general	
			Locomoción no adaptada para personas con discapacidad	general	

XII.- TALLERES TERRITORIALES CON LA SOCIEDAD CIVIL

XII.1 Descripción Metodológica

Durante esta etapa se llevaron a cabo 8 talleres con representantes de la comunidad habitante por macrosector de la ciudad, con la finalidad de obtener información relevante para el diagnóstico prospectivo sobre el espacio público y movilidad desde la perspectiva ciudadana en una escala local del territorio, reconociendo la situación actual y algunos cambios esperados por la ciudadanía.

Estas actividades tuvieron el carácter de abiertas. Se convocó de manera directa a los representantes de organizaciones territoriales y funcionales por macrosector identificados previamente en el Mapa de Actores, a través de contactos telefónicos, mensajes de texto y correos electrónicos por parte del equipo consultor, mediante los siguientes sistemas:

- Entrega de invitaciones impresas a la Unidad de Adulto Mayor y Centros Comunitarios.
- Llamados telefónicos a cada una de las JJVV, Codelos, Organizaciones Deportivas, como también a los identificados para el Taller de Perspectiva Ciudad.
- Correos electrónicos a cada una de las JJVV, Codelos, Organizaciones Deportivas, como también a los identificados para el Taller de Perspectiva Ciudad.
- Envío de invitaciones digitales a cada uno de los gestores territoriales para su difusión a sus Juntas de Vecinos a través de mensajes WhatsApp.

Los talleres se realizaron de manera presencial, y su desarrollo consideró una breve presentación inicial del estudio y elementos de diagnóstico, seguida de una fase consultiva en trabajo grupal o plenario -según la cantidad de asistentes y condiciones de la reunión-, en base a las temáticas de identificación de aspectos positivos (fortalezas y oportunidades) y aspectos negativos (problemáticas y conflictos) en relación con el espacio público y la movilidad en la ciudad.

La sistematización de resultados, sobre la base de los registros que se presentan, se desarrolla con la priorización de los temas calificados como positivos y negativos por los respectivos participantes, en el contexto de la presentación expuesta previo al trabajo de taller y la vivencia de los ciudadanos del macrosector.

XII.2 Taller Territorial Macrosector Pueblo Nuevo

REGISTRO TALLER MACROSECTOR PUEBLO NUEVO

Registro: Fecha: martes 13 de diciembre de 2022 Hora: 19:00

Modalidad: Presencial, en el Museo Ferroviario Asistencia: 32 personas

Detalle de asistentes:

Institución Representada
COSOC Temuco
Junta de Vecinos Evaristo Marín
Junta de Vecinos 5 de Abril
Junta de Vecinos Los Nogales
Junta de Vecinos Renacer de Evaristo Marín
Club de Adulto Mayor Amigos de la Tercera Edad
Club de Adulto Mayor Juventud Dorada de Huérfanos
Club de Adulto Mayor Teclado Dorado
Club de Adulto Mayor Vivir con Amor
Club de Adulto Mayor Sol de Primavera
Club de Adulto Mayor Tejiendo Sueños
Club de Adulto Mayor Antumalen
Club de Adulto Mayor Delfina Saravia
Club de Adulto Mayor Líderes Mayores
Club de Adulto Mayor Tercera 100




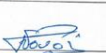







XII.2.1.- Registro de Resultados

Registro Fotográfico:





Fuente: Elaborado por Surplan.

Registro de Asistencia:


 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA							
Actividad	Taller PIMMESP PASAJE SECTOR PUERTO NUEVO				Fecha	13-12-2022	
Lugar	MUSEO FERROVIARIO				Hora	19 ⁰⁰	
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma		
1	XAVIER MENDEZ	CLUB AMIGOS DE LA 3ª EDAD PSTE JUV ENAMIGO PASAJE	985875765	XAVIER.TUSTER.MENDEZ@GMAIL.COM			
2	EDITH MURCÓN	CLUB AMIGOS DE LA 3ª EDAD - SECRETARIA	992118450	-			
3	FRESIA NOVOA	JUVENTUD DONADA DE HUERTANOS - TESORERA	987587589	FRESIANOVOA@GMAIL.COM			
4	INGRÍD GARRIBO	JUVENTUD DONADA DE HUERTANOS CONSEJO SOCIEDAD CIVIL DE TCO PSTE 5 DE ABRIL	965104668	JAVIERMOLINA@GMAIL.COM			
5	FERNANDO QUIJONES	CLUB TECUDO DONADO REPRESENTANTE PSTE	997428418	-			
6	VICTOR URRUTIA A.	CLUB A.T. VIVIR CON AMOR - PRESIDENTE	969019481	-			
7	YOLANDA QUIJONES	CLUB A.T. VIVIR CON AMOR	83128643	-			
8	JUANITA CONTRERAS	CLUB A.T. JUVENTUD DONADA - PRESIDENTE	944202810	Presental.keim@gmail.com			
9	HÉCTOR CASTRO	C. A.T. JUVENTUD DONADA - EC. A	961894040	CONTRERASCACERESN@GMAIL.COM			
10	MARTA CONTRERAS						

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller Primer Macro Sector Pueblo Nuevo			Fecha	13-12-2022
Lugar	Museo Ferroviario			Hora	13:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
31	Maria Rivera	COM Tercera 100	998147809		Maria Rivera
32	Teresa Topa	COM Tercera 100	973734210		Teresa Topa

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller Primer Macro Sector Pueblo Nuevo			Fecha	13-12-2022
Lugar	Museo Ferroviario			Hora	11:00 Hrs
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
11	Emilia Padilla R.	Secretaría Com Sol de Primavera	94203494	emilia.padilla@temuco.cl	Emilia Padilla
12	Andrés Espinoza P.	ISSU. Hor Nogales	963411413	andresespinoza190@hotmail.com	Andrés Espinoza
13	Luzia Rehbein	COM Isidoro Sereno	941542171		Luzia Rehbein
14	Juan Francisco S.	COM Antuñón	966255745		Juan Francisco
15	Cecilia Venegas	COM Antuñón	9893592		Cecilia Venegas
16	Viviana Pinto M.	ISSU. Renacimiento	993266582	vivianapm72@gmail.com	Viviana Pinto
17	Monica Hidalgo S.	COM Defina Samalá	988358566	monica.hidalgo@ps2@gmail.com	Monica Hidalgo
18	Luisa Morales P.	COM Sol de Primavera	93298173		Luisa Morales
19	Miguel Canales P.	JUN LOS NOROCCIDENTALES	99200415 2409332	m.canales-p@ yahoo.es	Miguel Canales
20	Franco Samalá	COM Lideres Nogales	92409		Franco Samalá

Pag. 2 de 4

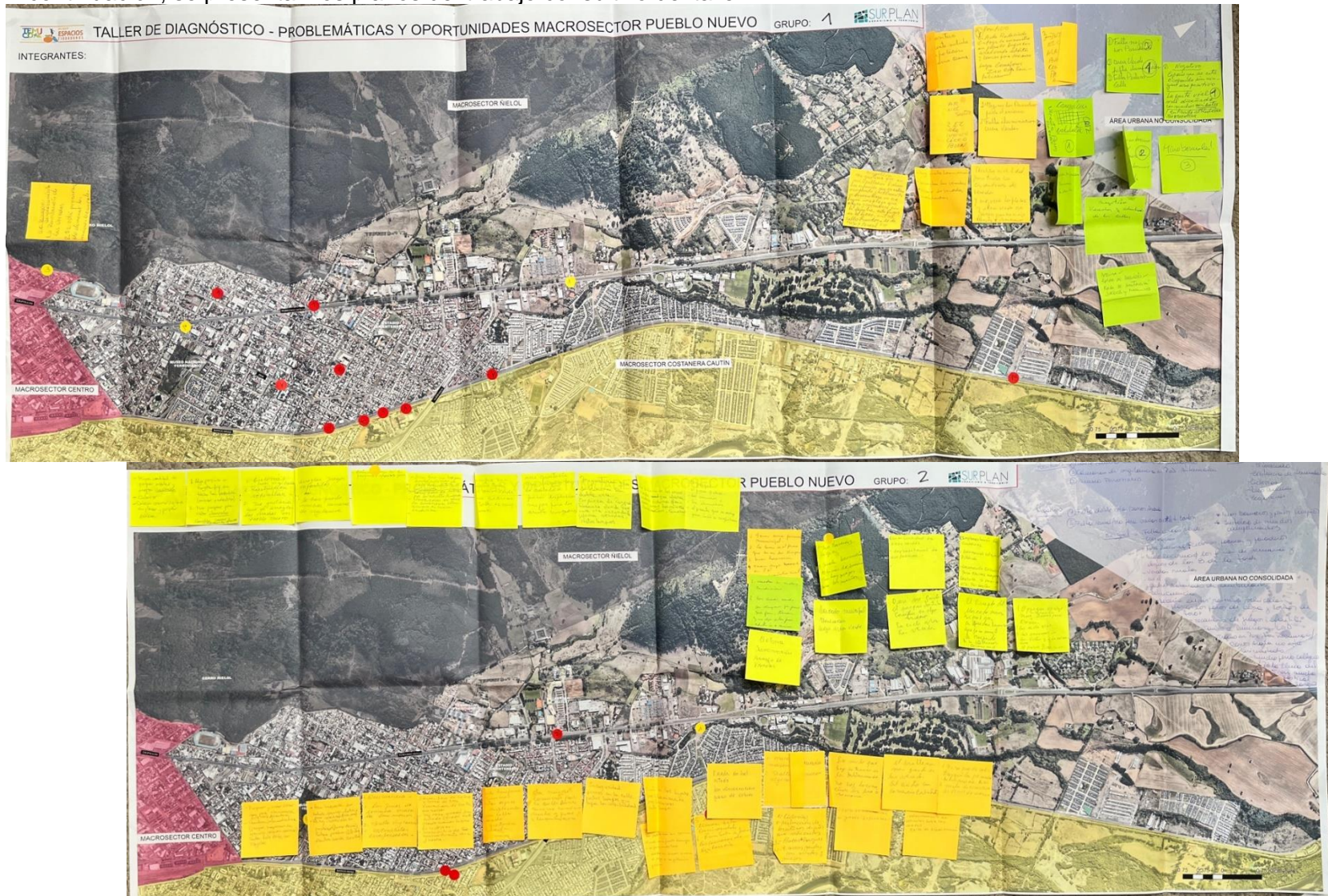
 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller Primer Macro Sector Pueblo Nuevo			Fecha	13-12-2022
Lugar	Museo Ferroviario			Hora	13:00 Hrs
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
21	HENTONIA FUENTES	TEJUELO SUEÑOS C.A.T.	92395817		Hentonia Fuentes
22	MARCELA SALDANHA	CAT ANTUÑÓN - PDA	950939783		Marcela Saldanha
23	SOFIA CÁRDENAS	CAT ANTUÑÓN - ISU RENACE	931138174		Sofia Cárdenas
24	OLGA FÉLIX	CAT EVALISTO MARÍN	944779276		Olga Félix
25	JUAN TORRES	CAT DEFINA SAMALÁ	74395512		Juan Torres
26	JORGE ZUÑIGA	CAT SOL DE PRIMAVERA	981997401	JORGE131@HOTMAIL.COM	Jorge Zuñiga
27	Nancy Ormachea	DIRECCION A.TUNOR	963102500	CAT.NAHUELBUES@TEMUCO.CL	Nancy Ormachea
28	Erica Muñoz	COM LIDERES NOROCCIDENTALES	950875324	erica.muñoz.1942@gmail.com	Erica Muñoz
29	Mikel Gaité L.	Municipalidad Temuco. Inesoviz Urbane ITC Consultoria	452973006	mikel.gate@temuco.cl	Mikel Gaité
30	Bernardita Vargas	CAT HUERTANOS	993031652		Bernardita Vargas

Pag. 3 de 4

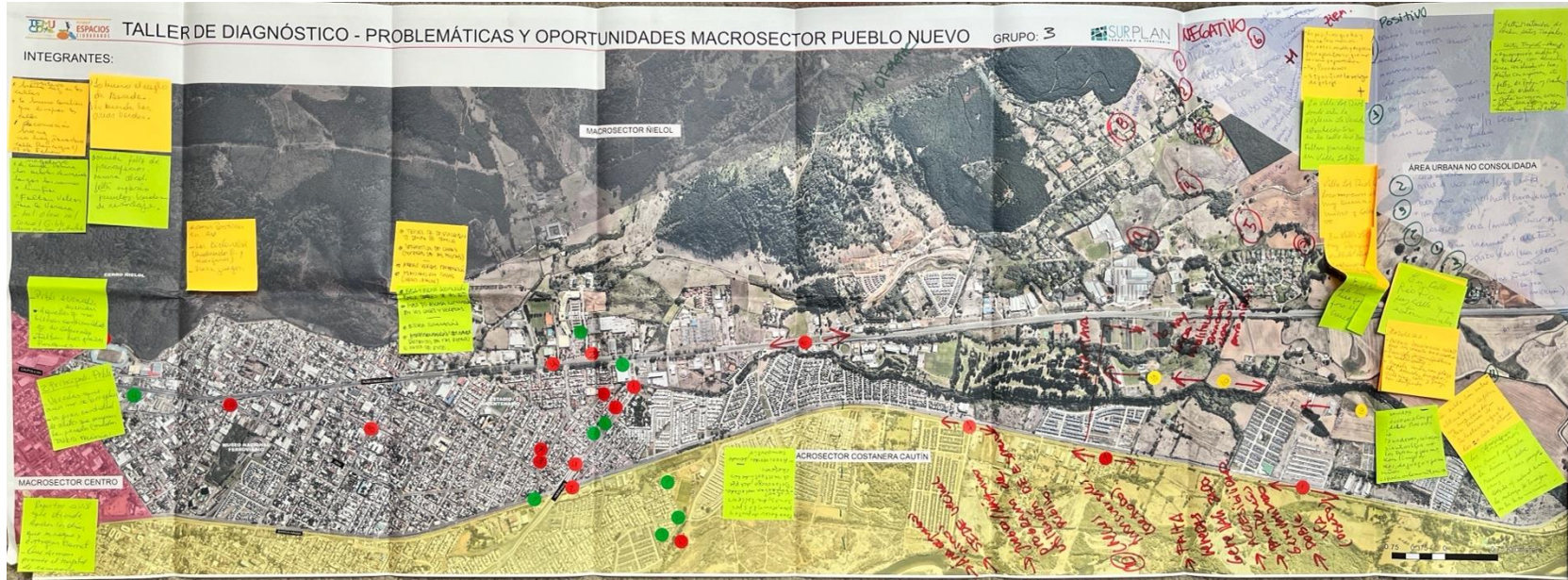
Fuente: Elaborado por Surplan.

Registro de Resultados

A continuación, se presentan los planos del trabajo consultivo del taller:



PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

XII.2.2.- Sistematización de resultados

A continuación se muestra la sistematización de los resultados del taller del macrosector Pueblo Nuevo:

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
1	Sector adyacente al centro bien ubicado, mixtura de usos comercio por ejemplo	Si	Cruces ferroviarios y viales mal diseñados con muchos accidentes altas velocidades	si	El liceo entre calles Ecuador – 21 de Mayo y Brasil, se podría generar una plaza para ir con la familia
2	Buena locomoción colectiva asociada a vía Barros Arana	Si	Microbasurales, espacios en desuso mal utilizados	si	Integrar canal Gibbs a las dinámicas barriales, construir un paseo peatonal.
3	Paso bajo nivel unión norte salida Caupolicán	Si	Mal uso y estado de veredas (estacionamientos)	Si/general	Doble vía Barros Arana
4	Áreas verdes bien mantenidas	Si	Falta conectividad transversal a las vías Caupolicán y Barros Arana en el sector oriente	si	Semáforo en outlet Implementación “eco parques”
5			Falta mantención e iluminación de paraderos	Si	
OTROS	Cámaras de vigilancia		Mejorar accesibilidad universal (veredas)	General	
	Museo ferroviario		Mal servicio locomoción colectiva en horario posterior a 21:00hrs	No	
	Parque Cautín		Mala mantención áreas verdes	No	

A continuación se muestra la territorialización de la sistematización del taller del macrosector Pueblo Nuevo:



PRIORIZACIÓN ASPECTOS POSITIVOS

1. Sector adyacente al centro bien ubicado, mixtura de usos comercio por ejemplo
2. Buena locomoción colectiva asociada a vía Barros Arana
3. Puente nuevo unión norte salida Caupolicán
4. Áreas verdes bien mantenidas

PRIORIZACIÓN ASPECTOS NEGATIVOS

1. **Cruces ferroviarios y viales mal diseñados** con muchos accidentes altas velocidades
2. **Microbasurales**, espacios en desuso mal utilizados
3. **Mal uso de veredas y estado veredas** (estacionamientos por ejemplo)
4. **Falta conectividad transversal** a las vías Caupolicán y Barros Arana en el sector oriente
5. **Falta mantención e iluminación** de paraderos

XII.3 Taller Territorial Macrosector Costanera del Cautín

REGISTRO TALLER MACROSECTOR COSTANERA DEL CAUTÍN

Fecha: martes 13 de diciembre de 2022 Hora: 19:00

Modalidad: Presencial, en Centro Comunitario Asistencia: 41 personas

Detalle de asistentes:

Institución Representada
Junta de Vecinos El Tránsito Villa Los Ríos
Junta de Vecinos Palacio Puntilla
Junta de Vecinos Villa Pomona
Junta de Vecinos Parque Costanera I
Junta de Vecinos Parque Costanera II
Junta de Vecinos Villa Brasil II
Junta de Vecinos Sarita Fajardo
Junta de Vecinos San Antonio
Junta de Vecinos Los Poetas
Junta de Vecinos Santa Rosa
CODELO Santa Rosa
Club de Adulto Mayor Los Recuerdos
Club de Adulto Mayor Vínculo de Amistad
Club de Adulto Mayor Las Orquídeas del Cautín
Club de Adulto Mayor Adultos Valentes
Club de Adulto Mayor Forjando Esperanza
Club de Adulto Mayor Los Años Felices
Club de Adulto Mayor La Reina
Club de Adulto Mayor Los Años Felices
Club de Adulto Mayor Los Trinares del Cautín
Club de Adulto Mayor Balboa
Siempre Viva Ferro Cautín

XII.3.1.- Registro de Resultados

Registro Fotográfico:


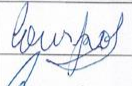




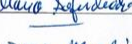







PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

Registro de Asistencia:

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller			Fecha	13 - Dic - 2022
Lugar	Macrosector costanera del Cauchín.			Hora	19:00 hrs.
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Victoria Campos Solís	JJ. VV. el tránsito Villa los ríos	981883107	usa whatsapp.	
2	Miriam Espinoza	Los Recuerdos G.A.M.	968266743	miriam@minum-22@hotmail.com	
3	Carmela Osse Quezada	Los Recuerdos Club Adulto Mayor	94280512	—	
4	Juana Schueza	Los Recuerdos Club Adulto Mayor	988532867	—	
5	Eliang Sepúlveda	Los Recuerdos Club Adulto Mayor	993154447	—	
6	Cristian Eduardo Medina	Los Recuerdos Club Adulto Mayor	993154447	—	
7	Maria Torres	Vinculo de Amistad	971332619	—	
8	Alfredo Méndez	secretaría JJ VV Relación Puntilla	951853538	alfredo.mendez@llee.cl	
9	Juanesue Saiz	Tesorera JJ VV Relación Puntilla	986514547	jsaizsaiz@comail.com	
10	Isabel Rivas Medina	Grupo Am y Manualidades	452740549	—	
11	Conar González	Pte JJ VV Relación Puntilla	962663163	conar.conar@comail.com	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

Actividad		PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO			Fecha
Lugar		REGISTRO DE ASISTENCIA			Hora
Taller					13 Dic 2022
Macrosector Costa Cauchín					19:00 hrs.
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Irma Apablaza Jerez	Club AM las oscipideas del Cauchín	972038480	usa whatsapp.	
2	Norma Figueroa Lagos	JJ.VV. Villa Pomona (Presidente)	957130984	usa whatsapp.	
3	Irene Ramirez Trancibia	Adultos Activos	988511734	inra26@gmail.com	
4	Raúl E. Soto Soto	Delegación JVV Puyucallan	985057586	.	
5	Edith Naine	JVV Puyucallan	930882267	jembreinapuyucallan@gmail.com	
6	Ursula Catalan	JJ.VV. Etrahito U. Los Mios.	993814639	v.catalan@gmail.com	
7	Jose Cosuero	CAR Fajardo Esperanza	98805604	Jonicasana@gmail.com	
8	Juan Alvarez Munoz	Club AM los Años Felices	9891316397		
9	Cecilia Mondaca Concha (Pdt)	JVV Villa Brasil 2.	995469089	vickibamelljvv@gmail.com	
10	José Mella Presidente (S)	Codeo Sta Rosa	963418289	mella.jose1@gmail.com	

Pag. 2 de

Actividad		PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO			Fecha
Lugar		REGISTRO DE ASISTENCIA			Hora
Taller					13-12-2022
Macrosector Costanera del Cauchín					19:00 hrs.
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Herónica Gutiérrez Yañez	Club AM los Años Felices. (Sta Helena)	935313322	-	
2	Edith Figueroa	"	949249087	No usa whatsapp. No usa correo	
3	Silvia Biez Bravo	JVV Unión Santa Fajardo.	991933442	silviabiez@gmail.com	
4	Pedro Zambrano Alarcón	JVV Unión Santa Fajardo	993818401	-	
5	Mary elsa Osloba Ortesa	Club AM LA Reina.	85579095	usa whatsapp.	
6	Rosa Beroiza Diaz	Club AM LA Reina	941679673	-	
7	Brunilda Soto Mella	Club AM los Años Felices	962808606	-	
8	María Antonia Iaconis Saez	Club AM los Años Felices	954795284	-	
9	Sonia Debillos Caro	" " "	952525884	-	
10	María Alicia Rebolledo	Club AM Trinarios Del Cauchín	964902335	rebolledsalicia@gmail.com	

Pag. 3 de

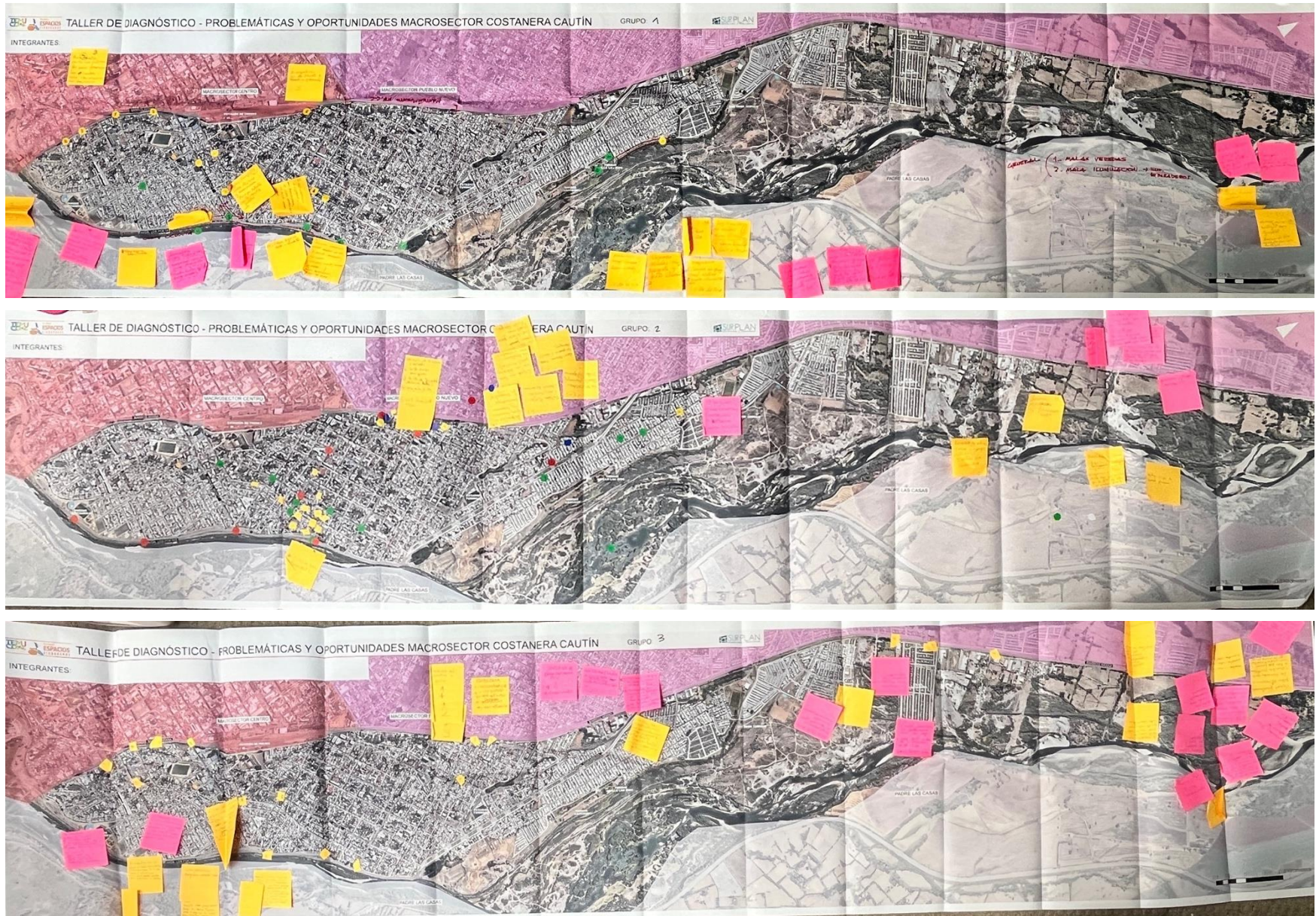
PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA						
Actividad	Taller				Fecha	13 Dic 2022
Lugar	Macrosector Costanera del Cautín				Hora	1900 hrs.
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma	
1	Flore Fuentes Fuentes	Siempre Viva Ferrocarril	986094338			
2	Maria E. Fuentes Fuentes	Siempre Viva Ferrocarril	952954473	mfuentes@live.com		
3	Amalia Fuentes Fuentes	Siempre Viva Ferrocarril	988049731	fuentes.f.amalia@gmail.com		
4	Edith Alvarez	Club de Adultos Mayor Balboa	901149116	edithalvarez21960@gmail.com		
5	Sergio Sepúlveda Flores	Club de Adultos Mayor Balboa	966749928			
6	Amada Moncada Gutiérrez (Pdk)	JJ. VV 27. A San Antuán	973729498	amada.moncada.gutierrez@gmail.com		
7	Marilyn Alarcón Lizama	VV 27. A San Antuán	979523539	marilynalc@gmail.com		
8	Isabel Vidal Torres	club. A. Mayor	977476259			
9	Ingrid Burgos	JJ. Los Poetas.	99574625	Karenluelle1199@gmail.com		
10	Elizabetto Torres	JJ VV. 29 S. Balboa	952622502	ElizabettoTorresP63@gmail.com		

Fuente: Elaborado por Surplan.

A continuación, se presentan los planos del trabajo consultivo del taller.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

XII.3.2.- Sistematización de resultados

A continuación se muestra la sistematización de los resultados del taller del macrosector Costanera del Cautín:

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
1	Existen parques y plazas Los JVV, sector San Antonio	no	Carencia de semáforos y e iluminación Congestión y falta seguridad vial Faltan cruces amigables	Si / Ejemplos	Áreas verdes al lado de Capilla Santa Gemita
2	Cercanía al centro buena movilidad. Muy buena locomoción	Si	Malas veredas hay que caminar por la calle en vez de por las veredas Veredas con desniveles Veredas Calfucura, Sta Rosa, Pobl. La Reina	Si / Ejemplos	Semáforo en Antifil con Guidel, lomos de toro en Chacabuco con Antifil, y Los Boldos, Serrano y M. Montt, pasos de cebra
3	Áreas verdes, espacios grandes y señalizados e iluminados Avda. Costanera y su Parque, y Parque Langdon	Si	Falta de seguridad por cámaras rotas Las plazas pequeñas mal señalizadas e iluminadas Falta Plaza segura en Bello- Pudeto	Si / Ejemplos	Cercar plazas
OTROS	Muy buenas luminarias en Villa Los Ríos		Falta accesos a áreas verdes, ciclovia, parques Existencia de basurales, falta contenedores		Formar áreas verdes en M. Montt con Voltaire
	Espectacular parque Museo Ferroviario. El de Barros Arana a orilla de la línea, pero falta vigilancia e iluminación <i>(corresponde a macrosector Pueblo Nuevo)</i>		Escalera en Andrés Bello Falta lomos de toros Conectar ciclovia inconclusa, vías exclusivas		Otro paso bajo nivel en San Martin

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
			Falta recuperación de espacio en escuela abandonada, para punto verde / parque		
			Calles y pasajes mal estado, mala iluminación		
			Sector San Antonio malos pasos ferroviarios, malas iluminación y no hay accesos		

A continuación se muestra la territorialización de la sistematización del taller del macrosector Costanera del Cautín:



PRIORIZACIÓN ASPECTOS POSITIVOS

1. Existen parques y plazas Los comparten todas las JJVV, sector San Antonio
2. **Cercanía al centro buena movilidad, muy buena locomoción**
3. Áreas verdes, espacios grandes y señalizados e iluminados

PRIORIZACIÓN ASPECTOS NEGATIVOS

1. Carencia de semáforos y e iluminación, **Congestión y falta seguridad vial**, Faltan cruces amigables
2. **Malas veredas**, hay que caminar por la calle en vez de por las veredas, Veredas con desniveles.
3. **Falta de seguridad** por cámaras rotas, Las plazas pequeñas mal señalizadas e iluminadas

XII.4 Taller Territorial Macrosectores Centro y Ñielol

REGISTRO TALLER MACROSECTORES CENTRO Y ÑIELOL

Fecha: miércoles 14 de diciembre de 2022 Hora: 19:00

Modalidad: Presencial, en Salón Municipal Asistencia: 23 personas

Detalle de asistentes:

Institución Representada
Junta de Vecinos Lourdes
Junta de Vecinos Carrera III
Junta de Vecinos Mackenna Sur
Junta de Vecinos Manantial
Más Mujeres Líderes Araucanía
Escuela de Conductores CERCA
Taxis Colectivos Línea 21
Unión Comunal de Adultos Mayores de Temuco
Club de Adulto Mayor Los Jazmines de Corcolén
Club de Adulto Mayor Jubilados SEREMI de Salud
Club de Adulto Mayor Vida 2000
Casa Corcolén
Club de Adulto Mayor La Amistad
Club de Adulto Mayor Eterna Juventud





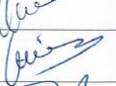
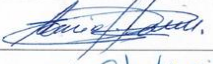




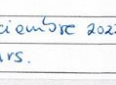

XII.4.1.- Registro de Resultados

Registro Fotográfico:





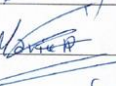


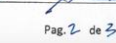





Fuente: Elaborado por Surplan.

Registro de Asistencia:


 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	PIJMEP Centro - Ñielol			Fecha	14-Dic-2022
Lugar	Salón Municipal			Hora	19 ⁰⁰ hrs.
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Alejandra Benimeli Vargas	JJ.VV N°19 Lourdes	973042972	benimeli.alejandra@gmail.com	
2	Veronica Sierra Fuentes	JJ.VV " "	998429445	verocan1959@hotmail.com	
3	Silvia Mora Aedo	" "	999913319	silvia.mora.aedo@gmail.com	
4	Maria Castillo Oviedo	Club Am los Jaramines de Gueden	993833258	ti.tamariycastrillo@hotmail.com	
5	Sonia Lopez Soto	JJ.VV Carrera 3	996171586		
6	Miriam Diaz Cares	JJ.VV Mackenna Sur	988174984	mgdc_2012@hotmail.com	
7	Jorge Romero Fuentes	Escuela Conductores CERCA	976670044	jorgeromero.fuentes@gmail.com	
8	Miguel Sepúlveda Becker	JJ.VV Manantial	991835616	msepulveda.becker@gmail.com	
9	Héctor Herrera Rosales	JJ.VV N°19 Lourdes	949160946	Herrera1969@gmail.com	
10	Laura Maya	CSM Jesuitas Seremi de Salud	948293782	laura.pellaHuan@seremide.com	

Pag. 1 de 3

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller Particip. Cadena de Plan Inver. Infraestruct. (PIJMEP)			Fecha	14 Diciembre 2022
Lugar	Salón Municipal (Centro y Ñielol)			Hora	19 ⁰⁰ hrs.
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
11	Marianela Méndez Soto	Club Am Vida 2000	994743921	marianela.meso@gmail.com	
12	Patricia Soto Acuña	club. Am vida 2000	993597156	pe.sota@gmail.com	
13	Paulya Carrillo M	CASA CONDÉN	930067347	Paulya.Carrillo.M@OUTLOOK.CO	
14	Abraham Contreras Avila Laman	Club. Am LA Artista	996412001	abrahamcontrerash54@gmail.com	
15	Alicia Martínez González	UCAM	939907953	alimartinezgonzalez14@gmail.com	
16	Maria Rodriguez Rebollo	club Am Eternos Juventud	958498050	maudori.lola59@gmail.com	
17	Luis de Fuentes Vasquez	JJ.VV Mackenna Sur	997031248	la.cifras@hotmail.com	
18	Fernando Prieto Echeverría	Jubidos Seremi Salud	981586314	feprieto.e@gmail.com	
19	José Tiveros Manriquez	Taxi Colectivos línea 21.	954076240	tc.linea21@gmail.com	
20	Alan Cortés Higuera	JJ.VV Carrera 3	953500552	aluncorteshiguera@gmail.com	

Pag. 2 de 3

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA						
Actividad	PISMEP Centro - Nielol				Fecha	14 Dic 2022
Lugar	Salón Municipal				Hora	19 ⁰⁰ hrs
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma	
21	Loreto Fernandez Fernandez	JJVV N°19 Lourdes	996282270	lorekfer@hotmail.com		
22	Bernadette Bredfeldt	+ Mujeres Líderes Araucanía	84971520	mhbredfeldt@gmail.com		
23	Adolfo Alvar Gallardo	Gestor Municipal Centro. ORG. Funcionales	975890880	adolfoalvarg@gmail.com		

Fuente: Elaborado por Surplan.

A continuación, se presentan los planos del trabajo consultivo del taller.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



XII.4.2.- Sistematización de resultados

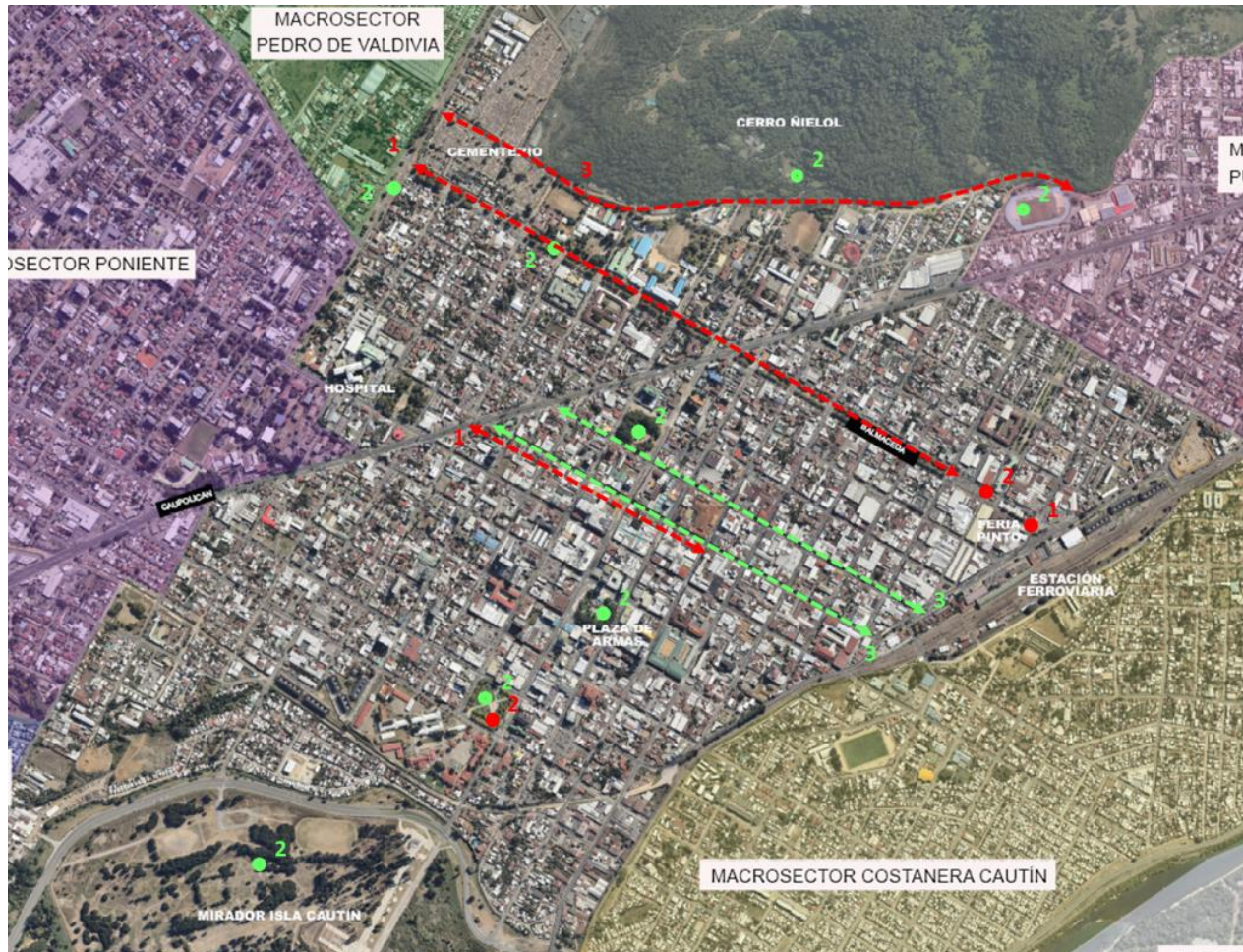
A continuación se muestra la sistematización de los resultados del taller del macrosector Centro y Ñielol:

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO		Selección LO NEGATIVO	localizado	PROPUESTAS
1	Buena implementación EP de movilidad <ul style="list-style-type: none"> - Semaforización - Accesibilidad universal - Paraderos bien definidos - Señalización eficiente - Ciclovías 	General	Problemas de veredas: <ul style="list-style-type: none"> - Mal estado - sin retiro de escombros - Comercio ambulante - Vehículos estacionados - Acumulación de basuras y microbasurales - Inseguras para adulto mayor - Mala iluminación por luces amarillas en vez de led 	General	Que existan 2 calles usos exclusivo para locomoción colectiva es más rápido el desplazamiento
2	Áreas Verdes <ul style="list-style-type: none"> - Plaza de Armas - Parque Isla del Cautín - Estadio y sus juegos - Cerro Ñielol - Plaza municipal - Parque Corcolén - Paseo Las Flores por M Blanco - Parque Prieto Norte - Parque Balmaceda - Plaza Teodoro Smith 	Si	Áreas verdes: <ul style="list-style-type: none"> - Plaza Recabarren con luces apagadas hacia O'Higgins - Falta Diseño y ordenamiento paisajístico en áreas verdes - Poda con mutilación de árboles - Falta recuperar Bandejón de Balmaceda 	si	Recuperar el uso de la piscina cerro Ñielol
3	Vías exclusivas	si	Seguridad <ul style="list-style-type: none"> - Delincuencia y consumo de alcohol - Arbustos que tapan señalética - Sectores Borde Cerro, Cárcel y Canal Gibbs con "ocupas" y otros 	si	
OTROS	Calle Prat como eje al Co. Ñielol	si	Falta locomoción para ir a Parque Isla del Cautín		
	Veredas de Banco Estado, Bulnes, Claro Solar, limpias y generosas	si	Contaminación visual con la cantidad de cables en las calles y carteles		
	todas las alternativas de locomoción pública				

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO		Selección LO NEGATIVO	localizado	PROPUESTAS
	concentradas en un mismo sector, se puede ir a cualquier punto de la ciudad				

A continuación se muestra la territorialización de la sistematización del taller del macrosector Centro Ñielol:



PRIORIZACIÓN ASPECTOS POSITIVOS

1. Buena implementación EP de movilidad
2. Áreas Verdes
3. Vías exclusivas

PRIORIZACIÓN ASPECTOS NEGATIVOS

1. Problemas de veredas:

- Mal estado
- Comercio ambulante
- Vehículos estacionados
- Acumulación de basuras
- Mala iluminación

2. Áreas verdes:

- Falta Diseño y ordenamiento paisajístico en áreas verdes
- Poda con mutilación de árboles

3. Seguridad

- Delincuencia y consumo de alcohol
- Arbustos que tapan señalética

XII.5 Taller Territorial Macrosector El Carmen

REGISTRO TALLER MACROSECTOR EL CARMEN

Fecha: miércoles 14 de diciembre de 2022 Hora: 19:00

Modalidad: Presencial, en el Gimnasio Municipal Asistencia: 22 personas

Detalle de asistentes:

Institución Representada
Junta de Vecinos Nuestra Señora del Carmen
Club de Adulto Mayor Los Creadores
Club de Adulto Mayor Amor y Esperanza
Club de Adulto Mayor La Creación
Club de Adulto Mayor Sol y Luna
Cestería

XII.5.1.- Registro de Resultados

Registro Fotográfico:




Fuente: Elaborado por Surplan.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO







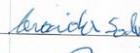



Registro de Asistencia:

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	TAUER PIMEP MACRO SECTOR FONDO EL CARMEN			Fecha	14-12-2022
Lugar	GIMNASIO MUNICIPAL FONDO EL CARMEN			Hora	18:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Dimitia Grant	Club Ad Mayor	992652542	diagrama@punit.com	<i>[Signature]</i>
2	Aurilia Paz Jaquez	club los creadores	977958046	lapita.saujandiego@hotmail.com	<i>[Signature]</i>

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	TAUER PIMEP MACRO SECTOR FONDO EL CARMEN			Fecha	14-12-2022
Lugar	GIMNASIO MUNICIPAL FONDO EL CARMEN			Hora	18:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Ana Postele	C.A.T. los Creadores SECRETARIA	61138310		<i>[Signature]</i>
2	Margarita Alvarado rodrigo	CAT los Creadores socia	999029760		<i>[Signature]</i>
3	Cecilia Lopez	Vecina	966531977		<i>[Signature]</i>
4	María Duarte	CAT Amor y Esperanza socia	976225558		<i>[Signature]</i>
5	Aida Alvarez	CAT Amor y Esperanza socia	79439323		<i>[Signature]</i>
6	Sonia Riquelme	CAT Amor y Esperanza SECRETARIA	75357750		<i>[Signature]</i>
7	Isa Espinoza	CAT Amor y Esperanza Tesorera	983584558		<i>[Signature]</i>
8	Isis Huamilla	CAT Amor y Esperanza socia	992411357		<i>[Signature]</i>
9	Algo Garcia	CAT los Creadores socia			
10	Juanne Fuentes	CAT los Creadores socia	91302288		<i>[Signature]</i>

Pag. 1 de 3

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA		Fecha			
Actividad	TALLER QUINCE HORAS SECTOR FONDO EL CARMEN		14-12-2022		
Lugar	GIMNASIO MUNICIPAL FONDO EL CARMEN		19:00		
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
	M. Cristhina Oliva	Vecina	95498184		
	R. Leticia Reyes	Con la Creación Fide	9963051597		
	M. Jorge Rojas	Con la Creación Socio	405038		
	M. Alicia Jara	JSVV Los Creadores Presidente	996424087	ajaraquijada@gmail.com	
	M. José Vera	COM Amor y Experiencia Presidente	989014342	josévera_mateo@gmail.com	
	M. Sencida Salazar	AM Sol y Luna	954206437		
	M. María Estela Escobar	Plan Sol y Luna	978502524	escobarmariae@hotmail.es	
	M. Margot Cortés Cisternas		994674296	margotcortes5@gmail.com	
	M. Sergio Alfaro	C. J. Vecinos Nuestra S. del Carmen	995479473	seralfaro7@yahoo.es	
	M. Mariana Osorio	Club A.M. Sol y Luna	985182839	marianaosorio@tra.49@gmail.com	

Pag. 2 de 3

Fuente: Elaborado por Surplan.

A continuación, se presentan los planos del trabajo consultivo del taller.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

INTEGRANTES:

MACROSECTOR PEDRO DE VALD

MACROSECTOR PONIENTE

ÁREA RURAL

CONDOMINIO SANTA SIBILLA

LUIS DURAND

TEMUCO **PIIIEP** **ESPACIOS CIUDADANOS**

TALLER DE DIAGNÓSTICO - MACROSECTOR EL CARMEN GRUPO: 2

Handwritten notes on the map:

- Red (+) notes:**
 - MOVILIDAD GENERAL Y CONEXIÓN A SERVICIOS PÚBLICOS COMERCIALES.
 - ESPACIO PÚBLICO + AV. CERMILLA A LOS OLIVOS
- Yellow sticky notes:**
 - 1. Plaza de las Ciencias
 - 2. Plaza de las Artes
 - 3. Construcción de parques para las escuelas
 - 4. Construcción de parques en zonas residenciales y comerciales
 - 5. Construcción de parques en zonas rurales
 - 6. Construcción de parques en zonas urbanas
 - 7. Construcción de parques en zonas industriales
 - 8. Construcción de parques en zonas de recreación
 - 9. Construcción de parques en zonas de servicios públicos
 - 10. Construcción de parques en zonas de comercio
 - 11. Construcción de parques en zonas de transporte
 - 12. Construcción de parques en zonas de salud
 - 13. Construcción de parques en zonas de educación
 - 14. Construcción de parques en zonas de cultura
 - 15. Construcción de parques en zonas de deporte
 - 16. Construcción de parques en zonas de ocio
 - 17. Construcción de parques en zonas de turismo
 - 18. Construcción de parques en zonas de vivienda
 - 19. Construcción de parques en zonas de industria
 - 20. Construcción de parques en zonas de servicios
 - 21. Construcción de parques en zonas de comercio electrónico
 - 22. Construcción de parques en zonas de servicios digitales
 - 23. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 24. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 25. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 26. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 27. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 28. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital
 - 29. Construcción de parques en zonas de servicios de vivienda digital
 - 30. Construcción de parques en zonas de servicios de industria digital
 - 31. Construcción de parques en zonas de servicios de transporte digital
 - 32. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 33. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 34. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 35. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 36. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 37. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital
 - 38. Construcción de parques en zonas de servicios de vivienda digital
 - 39. Construcción de parques en zonas de servicios de industria digital
 - 40. Construcción de parques en zonas de servicios de transporte digital
 - 41. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 42. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 43. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 44. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 45. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 46. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital
 - 47. Construcción de parques en zonas de servicios de vivienda digital
 - 48. Construcción de parques en zonas de servicios de industria digital
 - 49. Construcción de parques en zonas de servicios de transporte digital
 - 50. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 51. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 52. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 53. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 54. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 55. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital
 - 56. Construcción de parques en zonas de servicios de vivienda digital
 - 57. Construcción de parques en zonas de servicios de industria digital
 - 58. Construcción de parques en zonas de servicios de transporte digital
 - 59. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 60. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 61. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 62. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 63. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 64. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital
 - 65. Construcción de parques en zonas de servicios de vivienda digital
 - 66. Construcción de parques en zonas de servicios de industria digital
 - 67. Construcción de parques en zonas de servicios de transporte digital
 - 68. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 69. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 70. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 71. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 72. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 73. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital
 - 74. Construcción de parques en zonas de servicios de vivienda digital
 - 75. Construcción de parques en zonas de servicios de industria digital
 - 76. Construcción de parques en zonas de servicios de transporte digital
 - 77. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 78. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 79. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 80. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 81. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 82. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital
 - 83. Construcción de parques en zonas de servicios de vivienda digital
 - 84. Construcción de parques en zonas de servicios de industria digital
 - 85. Construcción de parques en zonas de servicios de transporte digital
 - 86. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 87. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 88. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 89. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 90. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 91. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital
 - 92. Construcción de parques en zonas de servicios de vivienda digital
 - 93. Construcción de parques en zonas de servicios de industria digital
 - 94. Construcción de parques en zonas de servicios de transporte digital
 - 95. Construcción de parques en zonas de servicios de salud digital
 - 96. Construcción de parques en zonas de servicios de educación digital
 - 97. Construcción de parques en zonas de servicios de cultura digital
 - 98. Construcción de parques en zonas de servicios de deporte digital
 - 99. Construcción de parques en zonas de servicios de ocio digital
 - 100. Construcción de parques en zonas de servicios de turismo digital

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

XII.5.2.- Sistematización de resultados

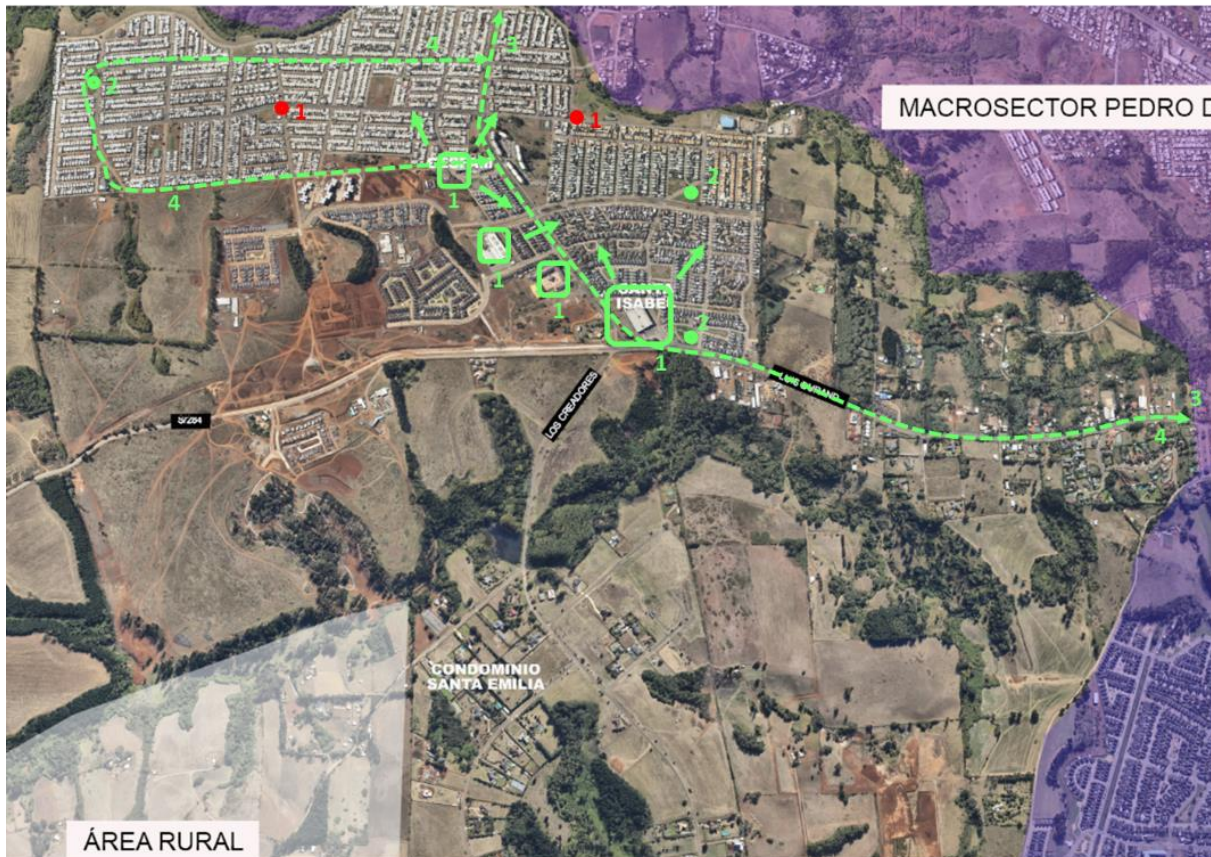
A continuación se muestra la sistematización de los resultados del taller del macrosector El Carmen:

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
1	Cercanía a servicios y equipamiento (Cesfam, bomberos, comercio, colegios)	Si	Mal uso de las áreas verdes y veredas (gente bebiendo, perros, falta de vigilancia e inseguridad, estacionamiento, microbasurales)	General/Ejemplos	
2	Buena cobertura de áreas verdes (Mas valoradas Parque de Los Músicos y Plaza de los Físicos)	Si/Ejemplos	Mal estado de las veredas	General	
3	Accesibilidad a ciclovías	Si	Mala calidad general del espacio público (cables, poca señalética, poca iluminación, falta pasos de cebra y lomos de toro)	General	
4	Buena cobertura de transporte público	General			
OTROS	Presencia de doble vía	Si	Falta de cobertura de transporte público fines de semana	General	
	Buena mantención de las áreas verdes	General	Bloqueo de calle Martín Lutero hacia Barrio Inglés	Si	
	Parque Isla Cautín		Anegamiento (presencia de napas subterráneas) en Los Escultores con Los Sopranos,	Si	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
			J. Teiller con Los Filósofos, Beethoven entre Los Escritores y Los Músicos		
			Falta de: Equipamiento deportivo Paraderos Juegos infantiles	General	
			Parque inconcluso	Si	

A continuación se muestra la territorialización de la sistematización del taller del macrosector El Carmen:



PRIORIZACIÓN ASPECTOS NEGATIVOS

- 1. **Mal uso de las áreas verdes y veredas** (gente bebiendo, perros, falta de vigilancia e inseguridad, estacionamiento, microbasurales)
- 2. **Mal estado de las veredas**
- 3. **Mala calidad general del espacio público** (cables, poca señalética, poca iluminación, falta pasos de cebra y lomos de toro)

PRIORIZACIÓN ASPECTOS POSITIVOS

- 1. Cercanía a servicios y equipamiento
- 2. Buena cobertura de áreas verdes
- 3. Accesibilidad a ciclovías
- 4. Buena cobertura de transporte público

XII.6 Taller Territorial Macrosector Amanecer

REGISTRO TALLER MACROSECTOR AMANECEER

Fecha: jueves 15 de diciembre de 2022 Hora: 19:00


Modalidad: Presencial, en Centro Comunitario Asistencia: 52 personas



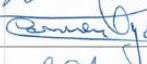






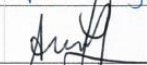

Detalle de asistentes:

Institución Representada
Junta de Vecinos Villa Austral
Junta de Vecinos Unión Amanecer
Junta de Vecinos Villa Galicia I
Junta de Vecinos Villa Galicia III
Junta de Vecinos Nueva Galicia
Junta de Vecinos Villa Alameda
Junta de Vecinos Villa Las Encinas
Junta de Vecinos Villa Aquelarre
Junta de Vecinos Norambuena
Junta de Vecinos Imperial
Junta de Vecinos Ampliación Las Quilas
Junta de Vecinos Villa Maipo
Junta de Vecinos Villa Cautín I
Junta de Vecinos Villa Florencia
Comité de Seguridad Lomas de Recabarren
Comité de Seguridad El Monte (Altamira)
Comité de Vivienda Los Naranjos
Comité de Adelanto Claro de Luna
Club de Adulto Mayor Gracias a la Vida
Club de Adulto Mayor San Nicolás
Club de Adulto Mayor Los Patriarcas
Club de Adulto Mayor Renacer Tejiendo Sueños
Club de Adulto Mayor Marina Pastene
Club de Adulto Mayor Villa Florencia
Club de Adulto Mayor San Nicolás
Club de Adulto Mayor La Vecindad
Club de Adulto Mayor El Bosque
Club de Adulto Mayor Toma Mi Mano
Club de Adulto Mayor Guido Rodríguez
Club de Adulto Mayor Guitarras y Cantares
Taller de Gimnasia Arcoiris
Taller de Computación Amanecer
Taller de Computación Vista Verde
Taller de Manualidades Amanecer
CODELO Amanecer











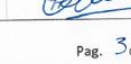
XII.6.1.- Registro de Resultados

Registro de Asistencia:

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller PIIMEP Macrosector Amanecer			Fecha	15 Dic 2022
Lugar	Barrante 2121			Hora	19:00 hrs.
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Cecilia Quezada Pincovich	JJVV Villa Austral	958843421	—	
2	Francisca Queintana	JJVV Unión Amanecer	959599836	—	
3	Luisa Milán Cayupán	AM Gracias a la Vida U. Amanecer	975443779	luisa.milán@hotmail.com	
4	Enequina Barral	AM San Nicolás	963218460	—	
5	Adela Trandales Rivas	AM. San Nicolás	—	—	
6	Felicinda Albornoz	—	—	—	
7	Arle Jara Quijada	Taller con publicación Amanecer	996541788	arlejara82@gmail.com	
8	Arbélina Pacheco	Codebo Amanecer	9442166259	—	
9	Marcia Ulloa Díaz	Comité vivienda Los Navajeros (Amanecer)	68560888	marud02@hotmail.com	
10	Loyda Casarico Ortiz	Comité AM. los PAT Piracas	9724479	loydcasarico75@hotmail.com	

		PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA			
Actividad	Taller PIIMEP Macrosector Amanecer			Fecha	15 Diciembre 2022
Lugar	Bramante 2121			Hora	19 ⁰⁰ hrs.
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
11	Egly Barbosa	Corcolen Club Am Amanecer Tijuano	98212628	eglybarbosaan@gmail.com	
12	Carmen Oyarte	Taller de Gimnasia Arcoiris Amanecer	950150717	carmenahoyarte@gmail.com	
13	Sylvia Gutiérrez	Club Am Marina Pestene	983285138	silviagut@gmail.com	
14	Edith Zapata	JJVV Villa Galicia d.	965786422	edithzapatavargas177@gmail.com	
15	Sara Ruiz Muñoz	Comité Adelanto Claro de Luna	971591933	sara.r.195304@gmail.com	
16	Marta Carrera	Vista Verde Taller Computación	962927420	carreraubaldina@gmail.com	
17	Viviana Quezada San Martín	A.M. Villa Florencia	992018269	—	
18	Paulina Vidal González	Comité Seguridad Lomas de Reatarrén	942487182	palyvi2030@gmail.com	
19	Lynda Muñoz M.	"	994602428	lynda.raioimm@gmail.com	
20	Alejandra Aravena	JJVV Lomas de Reatarrén	993057670	Bensets1027@gmail.com	

Pag. 2 de 8

		PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA			
Actividad	TAUCC Macrosector Amanecer			Fecha	15 Dic 2022
Lugar	Bramante 2121			Hora	19 ⁰⁰ hrs
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
21	Miguel Acuña Marambio	JJ.VV Nozambueno	992041241	—	
22	Marta Rebollo	JJVV Villa Galicia(3)	982822472	mantita_rebollo@hotmail.com	
23	Rossano Droghetti	Villas Ervitas JJVV	9-77758656	rossano.d@gmail.com	
24	Van Huna Curiopin	A.M. San Nicolás	987279161	lhunacuriopin@hotmail.com	
25	Edgardo Cardoso Martínez	JJ.VV Villa Aquehue	981937084	edgardo.cardoso62@gmail.com	
26	Victor Rodríguez Córdova	" "	972253767	rodruiguezcordova.victor@gmail.com	
27	Digna Matus	JJVV Imperial	959008234	dignamatus@gmail.com	
28	Maria Cárdenas	A.M. La Vecondad	920856682	—	
29	Carlos Soto	" "	920575751	carso_1031@hotmail.com	
30	Elizabeth López Fuentalba	JJVV Ampliación Las Quilas	983224138	bethylopez_3000@hotmail.com	

Pag. 3 de 8



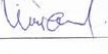
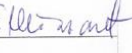


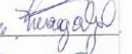



PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO
REGISTRO DE ASISTENCIA

Actividad	TALLER MACROSCOPO AMANUECE	Fecha	15 diciembre 2022		
Lugar	Barramonte 2421	Hora	19:00		
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
31	Maía Eugenia Ramirez	club Am El Bosque	75 320205	—	
32	Milady Ricco	JJ.VV Ampliación Las Queilán	990937712	milhdricco@gmail.com	
33	Graciela Sila Urdal	JJV Nueva Galicia	995416469	sidalgracela@gmail.com	
34	Rioconda Zúñiga	Am Toma mi mano	996382956	—	
35	Zunilda Castro	Taller manualidades Amanuece	990903568	castrozunilda@gmail.com	
36	Luzmira Aranda	"	93692051	luzmiraalepanda@gmail.com	
37	Elda Mandones Franco	JJ.VV Villa Almada	93177391	eldamandones@gmail.com	
38	Elia Huenifil Fias	club Am El Bosque	91219736	mapeduk_@hotmail.com	
39	Alicia Muñoz	Comité Seguridad El Monte (Alkumira)	987769435	fabida.manosalva@gmail.com	
40	Alessandra Luppi Schenni	"	977027186	aleluppi_@hotmail.com	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller Macrosector Amanecer			Fecha	15 diciembre 2022
Lugar	Bramante 2121			Hora	19:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
41	Haydee Romiña	CAY Marina Pastener	93496039	haydee.romiña@cey.cl	
42	Melina Rojas	" " "	97808040	Melina.Rojas.2011@ucm.cl	
43	Lizbeth Olivares	Conido Rodriguez	979790752	lizbeth.olivares@conido.cl	
44	Margarita Paris	" " "	988801622	No tiene	
45	Polivision Manabiz	JVV Ville Maipo	90184982	Polivision.25.19@villemaipo.cl	
46	Margarita Casanova	Comuna Tejaño	96445137	margarita.casanova@comuna.cl	
47	Marcelo Ocaña	Villa Austria	-	-	
48	Angelica vejar	JJV Villa Austria	195991124	angelica.vejar.norambuena@gmail.com	
49	Losa Toledo Cruz	JJV Unión Amanecer	9918741442	rosatorre@gmail.com	

Pag. 5 de 8

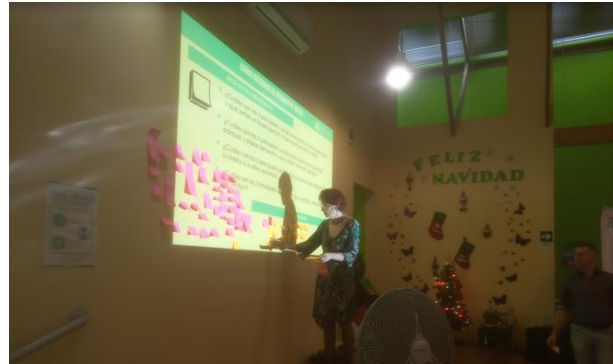
 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller Macrosector Amanecer			Fecha	15 diciembre 2022
Lugar	Bramante 2121			Hora	19:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
50	DEVONIKO CARRASCO	JVV V. FIDENCIS	941585505	devonika518@plivo.es	

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller Macrosector Amanecer			Fecha	15 diciembre 2022
Lugar	Bramante 2121			Hora	19:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
51	Constanza Manday	JJV Villa Maipo	96701066	conizv2812@gmail.com	

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller Macrosector Amanecer			Fecha	15 diciembre 2022
Lugar	Bramante 2121			Hora	19:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
52	Edilva Vasquez Garrido	AM Guiztras y Amigos	8385710	-	

Fuente: Elaborado por Surplan.

Registro Fotográfico:



Fuente: Elaborado por Surplan.

A continuación, se presenta el plano del trabajo consultivo del taller.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



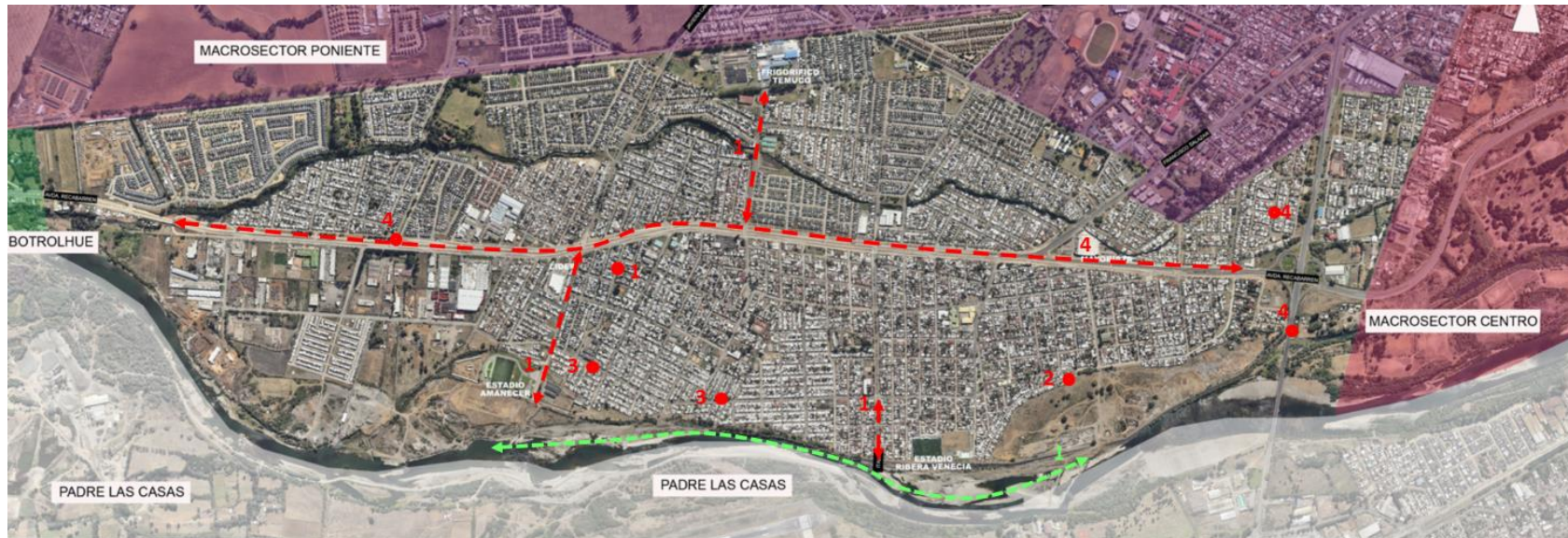
Fuente: Elaborado por Surplan.

XII.6.2.- Sistematización de resultados

A continuación se muestra la sistematización de los resultados del taller del macrosector Amanecer:

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
1	Río Cautín como recurso natural	Si	Veredas y calles en mal estado poca accesibilidad universal y calles no pavimentadas en ciertos sectores (irregulares)	No	Agregar puntos de reciclaje
2			Inseguridad asociada a mala iluminación y basurales	No	
3			Mal uso de veredas y plazas como estacionamientos y venta ambulante	No	
4			Cogestión y accidentes vehiculares en general en el sector	No	
5			Falta de cobertura locomoción colectiva en barrios alejados y mal servicio en horario nocturno	No	
OTROS	Parque con juego reciclados	No	Señalética y semáforos en mal estado	No	
	Parque Cautín	Si	Falta de infraestructura en áreas verdes	No	
			Conectividad de ciclovías	No	
			Mantenimiento áreas verdes	No	

A continuación se muestra la territorialización de la sistematización del taller del macrosector Amanecer:



PRIORIZACIÓN ASPECTOS POSITIVOS

1. **Veredas y calles en mal estado** poca accesibilidad universal y calles no pavimentadas en ciertos sectores (irregulares)

PRIORIZACIÓN ASPECTOS NEGATIVOS

1. **Veredas y calles en mal estado** poca accesibilidad universal y calles no pavimentadas en ciertos sectores (irregulares)
2. **Inseguridad asociada a mala iluminación y basurales**
3. **Mal uso de veredas y plazas** como estacionamientos y venta ambulante
4. **Cogestión y accidentes vehiculares** en general en el sector

XII.7 Taller Territorial Macrosector Poniente

REGISTRO TALLER MACROSECTOR PONIENTE

Fecha: jueves 15 de diciembre de 2022 Hora: 19:00











Modalidad: Presencial, en la sede de la Junta de Vecinos Población Millaray Asistencia: 25 personas

Detalle de asistentes:






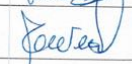




Institución Representada
Junta de Vecinos Millaray
Junta de Vecinos Estadio
Junta de Vecinos Parque Estadio
Junta de Vecinos Avenida Alemania
Junta de Vecinos Tobalaba
Junta de Vecinos Los Pablos
Junta de Vecinos Sector 3
Junta de Vecinos Las Encinas
Comité de Seguridad Catalán
Club de Adulto Mayor Manantial
Club de Adulto Mayor Encuentro 93 Liceo Gabriela Mistral
Club de Adulto Mayor Villa Temuco
Club de Adulto Mayor Lunas Camelias de Curiñanco

XII.7.1.- Registro de Resultados

Registro de Asistencia:

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	TALLER PIMEP MACROSECTOR PONIENTE			Fecha	15-12-2022
Lugar	SEDE MILLARAY			Hora	19:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Eugenia Montaña	C.A.T. Manantial Presidente	978383615	eugenia.montana.bazan@gmail.com	
2	Maria Larraedon	C.A.T. Encuentro 93 Lic. Gabriel Mistral	976674382		- Maria Larraedon
3	Pablo Ceja	Presidente JUV Millaray		pabloceja7@gmail.com	
4	Carlos Feryuzka P.	Socio JUV Millaray	995713050	carloserf@hotmail.com	
5	Yolanda Corrido	C.A.T. Ville Temuco Presidente	94834170	yolanda.corrido@guamil.com	
6	Feliza Abercia	JUV 36 Estadio Comisión Judicial	984564741	Feliza.abercia@gmail.com	
7	Leon Vallejos	JUV 36 Estadio Secretaría	987148582	leonvallejossolis@gmail.com	
8	Lucite Espinoza	JUV 36 Estadio Socio	984564741	Feliza	
9	Lucy Muñoz	JUV AVDA Alemania Presidente	998681293	lucite.mu@gmail.com	
10	Ricardo Gottschalk	JUV AVDA Alemania Director	99462621	ricardo.gts@gmail.com	

Pag. 1 de 3

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	TALLER PIMEP MACROSECTOR PONIENTE			Fecha	15-12-2022
Lugar	SEDE MILLARAY			Hora	19:00
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
11	Elizabeth Brimmer	C.A.T. Encuentro 93 Lic. Gabriel Mistral	971956631	elizabeth4@gmail.com	
12	Margelene Soto	JUV Tobelabo Tesorera	987826090	margy_62_5@hotmail.com	
13	Mariela Peña	C.A.T. Lomas Canelas de Curimuncu Pte	992910997		- Mariela Peña
14	Monty Vasquez	C.A.T. Lomas Canelas de Curimuncu Seco	985088665	montyvasquezbrito@gmail.com	
15	Veronica Leiva Brimmer	Comunidad Cajón y Fuentel	968173032	veronica.leiva@temuco.cl	
16	Martita Sella Andia	JUV Sella Paz. Estadio	992599532	martita.sella@gmail.com	
17	Severo Escobar Quinte	JUV Ville Parque Estadio	998695955	elizabethbrimmer7@gmail.com	
18	Rosalia Babel J.	JUV. Los Pablos	987709347	lospablos58@gmail.com	
19	Hugo Jose N.	Comite. Los Pablos	995872213	hp.prou@gmail.com	
20	Juan Roberto Díaz	Presidente Comite. Soc. Ciudadanos	982653725	juanrobortodiaz@gmail.com	

Pag. 2 de 3

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

		PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA			
Actividad	Taller PIMEP MASO SECTOR FONIENTE			Fecha	15-12-2022
Lugar	SEDE MULLERBY			Hora	19 ⁰⁰
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
21	Sandra Umanari	JJ UU Sector (3)	79707411	Villa Vicencia_R@Aol.cl	
22	Graciela Gutiérrez	JJ UU Sector 3	94163214	graciela.gutiérrez@gmail.com	
23	Stephanie Silva	JJ UU Las Encinas	953854641	stephanie.silva.personal@gmail.com	
24	José Alexis Basteru	JJ UU Las Encinas	933355773	ALEXISBASTERU22313@gmail.com	
25	Isbeth Anarona	Dpto Participación	91422778	Isbeth.Anarona ²⁰¹⁶ @6mail.com	

Pag. 3 de 3

Fuente: Elaborado por Surplan.

Registro Fotográfico:



Fuente: Elaborado por Surplan.

A continuación, se presentan los planos del trabajo consultivo del taller.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

XII.7.2.- Sistematización de resultados

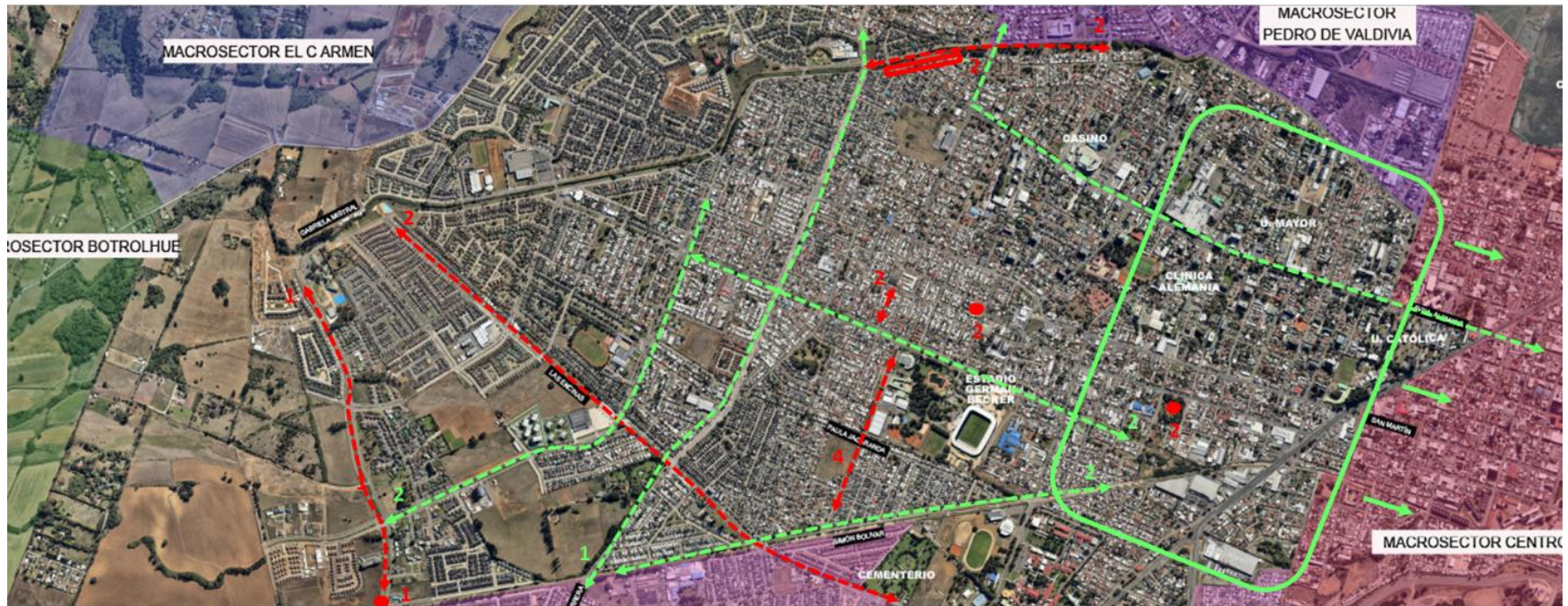
A continuación se muestra la sistematización de los resultados del taller del macrosector Poniente:

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	localizado	Selección LO NEGATIVO	localizado	PROPUESTAS
1	Buena locomoción colectiva en algunas de las principales avenidas: Javiera Carrera, Andes, Avenida Alemania	si	Señalización faltante Congestión vial, sin vías segregadas Martín Lutero necesita urgente la doble calzada y semáforo en la intersección con Los Ganaderos y Simón Bolívar	si	Recuperación y hermosamiento de las áreas verdes abandonadas
2	Existencia de múltiples ciclovías construidas como tal y no insertas en la calzada, como, por ejemplo: Pablo Neruda, Inés de Suárez, Los Pablos, Martín Lutero, Simón Bolívar	si	Mal uso y estado de EE.PP. Sitio eriazo en Avenida Alemania tomado Mal estado del canal de Recreo a J. Carrera, Feria de las pulgas en plaza Dreves, (sábado) El bandejón de calle Palihue con O'Higgins, área verde abandonada donde se estacionan muchos camiones. Veredas enangostadas y en mal estado. Calle Sanger con O'Higgins, área verde abandonada Bandejones sin pavimento no permite accesibilidad universal (Las Encinas), ocupación de veredas por vehículos, con destrucción de jardines	si	Recuperación de plaza Dreves y la plaza Dagoberto Godoy (la del Hospital) Martín Lutero y Avenida las Encinas debiesen cruzar el canal Gibbs para mejorar la conectividad con los nuevos conjuntos habitacionales que se están desarrollando en todo ese sector. Mejorar la ciclovía en Simón Bolívar con Martín Lutero
3	Existencia de: veredas para caminatas , y ciclovías Espacio de recreación al aire libre, ya sea para hacer caminatas, deporte, etc.	General	Inseguridad para peatón Cámaras de seguridad insuficientes	General	La construcción del mega proyecto conexión vial centro poniente, el cual lleva años en

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	localizado	Selección LO NEGATIVO	localizado	PROPUESTAS
			Veredas con iluminación ineficiente, antigua, no hay para peatones, sin poda y oscuras Paraderos sin mantenimiento ni seguridad		Servi y aún no se ejecuta.
4	Condición de cercanía al centro	General	Falta mejorar calle Olimpia	si	Que la Avenida Pablo Neruda llegue a Caupolicán
OTROS			Accidentabilidad en borde de plazas		
			La vía exclusiva para locomoción colectiva en Avda Alemania no sirve.		
			Micros son contaminantes y escasas	si	
			Sin locomoción de buses en población Temuco	si	
			Barrio Holandesa incompatibilidad de modos (Vehicular y bicicleta).	si	
			Área Verde de Villa Vitacura se encuentra tomada por una empresa constructora como estacionamiento		
			Arbolado urbano sin manejo ni renovación, cables en desuso en las veredas. Árboles envejecidos		

A continuación se muestra la territorialización de la sistematización del taller del macrosector Poniente:



PRIORIZACIÓN ASPECTOS POSITIVOS

1. Buena locomoción colectiva
2. Existencia de múltiples ciclovías
3. Existencia de: veredas para caminatas
4. Condición de cercanía al centro

PRIORIZACIÓN ASPECTOS NEGATIVOS

1. Señalización faltante, Congestión vial, sin vías segregadas
2. Mal uso y estado de EE.PP.
3. Inseguridad para peatón
4. Falta mejorar calle Olimpia

XII.8 Taller Territorial Macrosector Pedro de Valdivia

REGISTRO TALLER MACROSECTOR PEDRO DE VALDIVIA

Fecha: viernes 16 de diciembre de 2022 Hora: 19:00

Modalidad: Presencial, en la Escuela Villa Carolina Asistencia: 41 personas

Detalle de asistentes:

Institución Representada
Junta de Vecinos Unión Los Laureles
Junta de Vecinos Villa San Andrés III
Junta de Vecinos Villa Los Anhelos
Junta de Vecinos Villa La Unión
Junta de Vecinos Ayllan Morillan
Junta de Vecinos Sauces Tromen Mallin
Junta de Vecinos Villa Riscos III
Junta de Vecinos Peumayén
Junta de Vecinos Nueva Millenium
Junta de Vecinos El Aromo Nueva Generación
Junta de Vecinos Santa Isabel
Junta de Vecinos Villa El Bosque
Junta de Vecinos Campos Deportivos
Junta de Vecinos Andina Norte
Comité de Vivienda Ayelen
Centro Curiñanco
Agrupación Pequeños Emprendedores El Litoral
CODELO Villa Alegre
Centro de Padres y Apoderados Escuela Villa Carolina
Club Mayor Campos Deportivos
Club Deportivo Nuevo Milenio

XII.8.1.- Registro de Resultados

Registro Fotográfico:








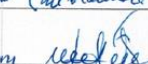




PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO





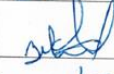
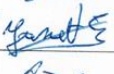
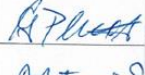



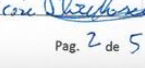


Fuente: Elaborado por Surplan.



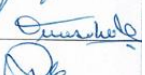








Registro de Asistencia:

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA					
Actividad	Taller macrosector PDU			Fecha	16 Dic 2022
Lugar	Escuela Villa Carolina			Hora	19:30 hrs
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Carmen Maliqueo	J.V.V. Unión Laureles	977696826	CarmenMaliqueo456@gmail.com	
2	Mónica Alvarez	J.V.V. Villa San Andrés	979567226	monicalvarez1206@gmail.com	
3	Maria Leticia	✓	998691373	marialeche_siba@hotmail.com	
4	Honorio Quiñan	Villa los Angeles	974252060		
5	Flaminio	Villa Los Angeles	996227187	flaminioflaminio@gmail.com	
6	Geovani Fuentes	Villa la Unión	968149684	geovifuentes@hotmail.com	
7	Marta Camero Bonifaz	J.V.V. Ayllón Mariella	989047291	martacamerozonas@gmail.com	
8	Alejandro Valdovinos	J.V.V. Ayllón Mariella	962511237	alejandrovaldivinos633@gmail.com	
9	Andrés Fuentes	J.V.V. Saucos Travesa Mariella	994474781	andresfuentesgorey@gmail.com	
10	Cristian Andrés	OTTH Moravia	948662038	cristian.0TH@gmail.com	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO









 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA		Fecha			
Actividad	Taller Macrosector PDU	16 Dic - 2022			
Lugar	Escuela villa Carolina	Hora	19:30 hrs.		
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
11	Adelaida Diaz	Junta V. Riscos 3	9-44242253		
12	Ximena Pipulme	JVV Riscos 3	996781420	Ximenadey@gmail.com	
13	Karen Henalle	SSV Peumayen	950125872	Karenpeyo78@gmail.com	
14	Johanna Collins	J.S.W Nueva Lulima	90384443	collina.johanna69@gmail.com	
15	Tane Hector	J.S.W Nueva Lulima	978408371	Tane.Hector@gmail.com	
16	Galva Peña A	Centro Aysén (Lima)	98257671	Galva.Pena@gmail.com	
17	M. Antonia S	Centro Curimao	962268221	manamaria@gmail.com	
18	Silvia Morales P.	Centro Curimao	971126787	SILVIA.MORALES.3.200@gmail.com	
19	Mario Iván Sier J.	Escuela Villa Olga	996467487	mario.ivanz@gmail.com	
20	Victor H Obru	El Arroyo Nueva Generación	976017566	VictorHerfla65@gmail.com	






Pag. 2 de 5

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA		Fecha			
Actividad	Taller Macrosector PDU	16 Dic - 2022			
Lugar	Escuela villa Carolina	Hora	19:30 hrs.		
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
21	Socio Afonso B	Grupo Pogeim Emp. El Litoral	974906533		
22	Veronica Murube	Emprendedores El Litoral	989310360	Vmurube.fabiana@gmail.com	
23	Rosa Ortiz	Emprendedores El Litoral	9-82642438		
24	Monica Acuña	C.P.M. Soc. U. Carolina	962935410	moniacuna.908@gmail.com	
25	Tatiana Huichal	Jd del V. Sta Isabel	976155987	-	
26	Edgar Rivera	J.S.V. Villa El Bosque	981582352	edgarriera56@hotmail.com	
27	Victor Jiménez V.	Club Deportivo	99199591	vrijv1986@gmail.com	
28	JAVIER BAEZA R	J.S.V. TRONCIN	7539935-9	jb4931@gmail.com	
29	Osvaldo Ruiz	Club Negro Patino	96519248	osvaldo_ruiz@hotmail.es	
30	Johanna	Depto. Batajos	91422713	lady.anunn@gmail.com	

Pag. 3 de 5

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

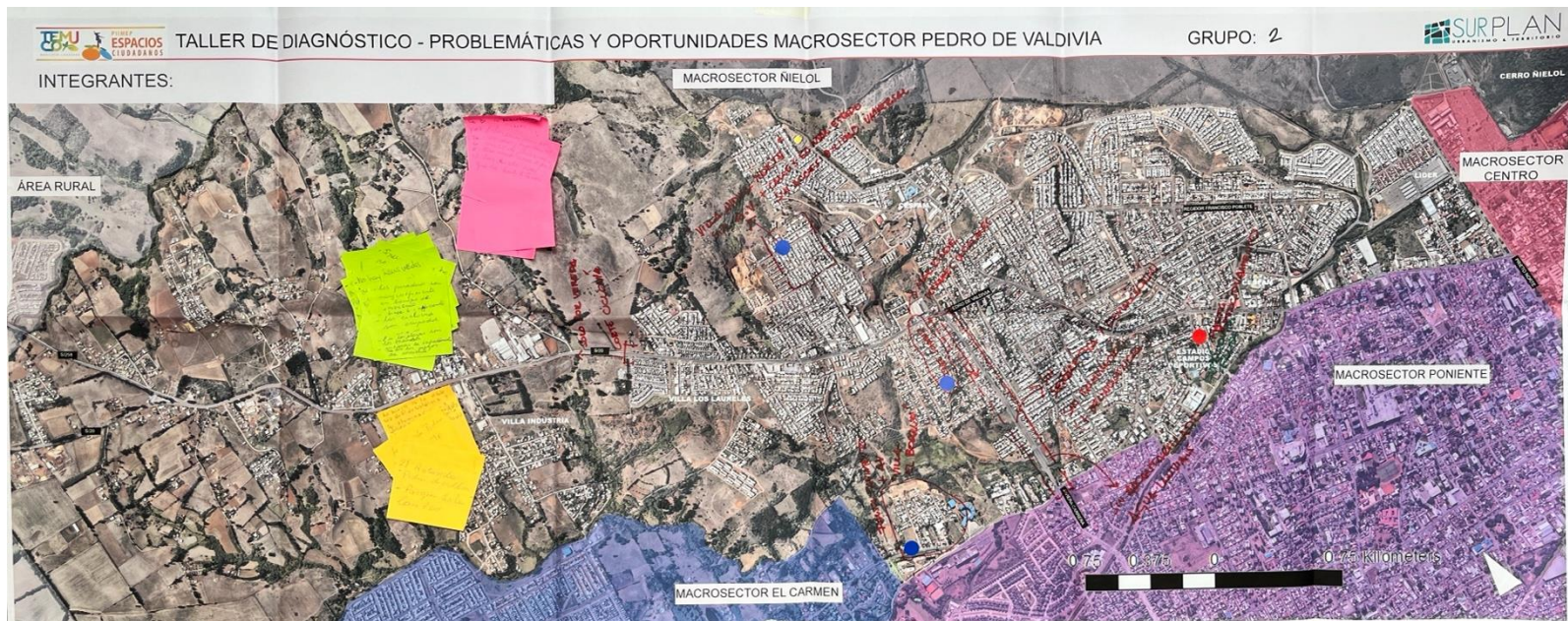
 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA						
Actividad	Taller FJIMEP Macrosector PDU				Fecha	16 - Dic - 2022
Lugar	Escuela Villa Carolina				Hora	19:30
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma	
31	Noemí Estuvel	Asociación Pequeños Emprendedores El Litoral	967650340	-		
32	Marilyn Studer	Asociación Pequeños Emprendedores El Litoral	962007733	-		
33	Doriana Flores	JUV Empresa Tecnológica	962350226	losorenia.juv.creacion@temuco.cl		
34	Elvira Rojas	JUV Sucesos Luminosos	87084454	-		
35	Yasna Aguilar M.	Club Deportivo Nuevo Milenio	95672151	YASNA_TIMO@hotmail.com		
36	Mikel Gerret I.	Dpto Asesoría Urbana Municipalidad Tco	452973006	mikel.gerret@temuco.cl		
37	Leonor Seguel	PIDECO Gestión Temuco PDU	988121721	leonor.seguel@TEMUCO.cl		
Pag. 4 de 5						

 PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO, TEMUCO REGISTRO DE ASISTENCIA						
Actividad	Taller FJIMEP Macrosector P. D. Valdivia				Fecha	16. Diciembre
Lugar	Escuela Villa Carolina				Hora	19:30
N°	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma	
38	Miriam Suel	Elaboración de Mapa	96895131	miriam.suel@temuco.cl		
39	Patricio Valdes	JUV Villa Carolina	976218362	Patriciovaldes27@gmail.com		
40	María Eugenia Bravo	Directora Adulto Mayor	976474144	meugenia.bravo@temuco.cl		
41	Esther Hernández	JUV Avenida Norte	968220404	Esther.hernandez13@gmail.com		

Fuente: Elaborado por Surplan.

A continuación, se presentan los planos del trabajo consultivo del taller.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

XII.8.2.- Sistematización de resultados

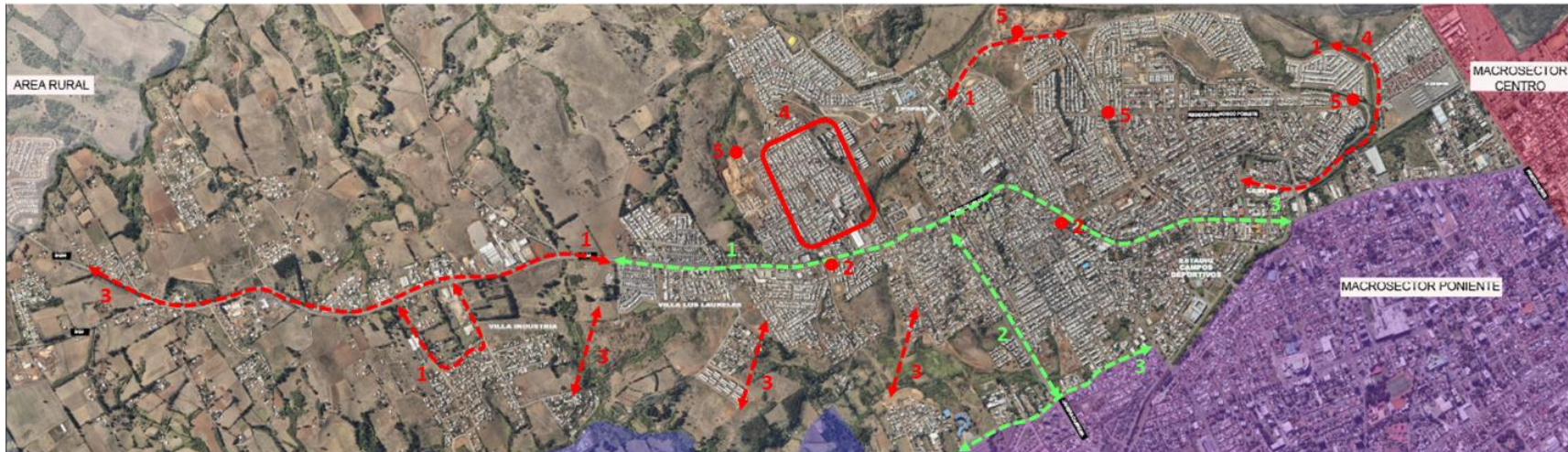
A continuación se muestra la sistematización de los resultados del taller del macrosector Pedro de Valdivia:

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
1	Standard de Av. Pedro de Valdivia (Semáforos, Iluminación, Veredas anchas)	Si	Mal estado de pavimentos, algunos inexistentes calzadas y veredas, déficit iluminación, señalética	General	Desarrollo de un gran Parque urbano o gran área verde en el sector
2	Ampliación Javiera Carrera	Si	Ocupación de ciclovías como estacionamiento	Si/Ejemplos	
3	Red de ciclovías	Si	Mala conectividad del sector con El Carmen y Chol Chol (mal estado de camino y locomoción)	Si	
4	Condición de las áreas verdes (mantención, presencia de infantiles y máquinas de ejercicio)	Si	Sectores sin área verde o en mal estado. mantenimiento, poco iluminadas (Villa Andina, Av. Argentina)	Si	
			Presencia de microbasurales en general y en particular en Villa Caupolicán	Si/Ejemplos	
OTROS	Actividad comercial dinámica permite trabajar en el sector sin mayores desplazamientos	General	Malos olores cloacales (Sector Inés de Suarez)	Si	
	Conectividad mejorada – locomoción (línea 3-9)	Si	Falta accesibilidad universal para mucha población de adulto mayor	General	
	Doble vía de Recabarren	Si	Mala calidad de paraderos de micro	General	

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
			Ocupación de veredas para comercio ambulante	No	
			Falta de estacionamiento entorno al estadio		

A continuación se muestra la territorialización de la sistematización del taller del macrosector Pedro de Valdivia:



PRIORIZACIÓN ASPECTOS POSITIVOS

1. Standard de **Av. Pedro de Valdivia** (Semáforos, Iluminación, Veredas anchas)
2. Ampliación Javiera Carrera
3. Red de ciclovías
4. **Condición de las áreas verdes** (mantención, presencia de infantiles y máquinas de ejercicio)

PRIORIZACIÓN ASPECTOS NEGATIVOS

1. **Mal estado de pavimentos**, y algunos inexistentes en **calzadas y veredas, con déficit de iluminación, señalética**
2. Ocupación de **ciclovías como estacionamiento**
3. **Mala conectividad del sector con El Carmen y Chol Chol** (mal estado de camino y locomoción)
4. **Sectores sin área verde o en mal estado.** mantenimiento, poco iluminadas (Villa Andina, Av. Argentina)
5. **Presencia de microbasurales** en general y en particular en Villa Caupolicán

XII.9 Taller Territorial Macrosectores Botrolhue y labranza

REGISTRO TALLER MACROSECTORES BOTROLHUE Y LABRANZA

Fecha: viernes 16 de diciembre de 2022 Hora: 19:00

Modalidad: Presencial, en la Escuela Labranza Asistencia: 11 personas

Detalle de asistentes:

Institución Representada
Junta de Vecinos San Isidro I
Junta de Vecinos Los Apóstoles
Junta de Vecinos Villa Conavicoop
Junta de Vecinos Los Jardines de Labranza
Club de Adulto Mayor Las Aves del Paraíso
Club de Adulto Mayor Kimeyche
Procomuna Labranza

XII.9.1.- Registro de Resultados

Registro Fotográfico:



Fuente: Elaborado por Surplan.

Registro de Asistencia:

Actividad		Lugar		Fecha	Hora
1º TALLER PIMEP TERCER SECTOR URBANO - BOMAHUE		ESCUELAS PUBLICAS URBANAS		16-12-2022	19:30 hrs
Nº	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1	Margarita Vergara	C.A.M LAS AVES DEL PARADISO - TESORERA	95782456	margarita1953@guail.com	M/VH
2	José Rodríguez	CAM LAS AVES DEL PARADISO - Presidente	957498166	nebenclico2156@guail.com	
3	Roselie Díaz	CAM LAS AVES DEL PARADISO - socios	95055644		
4	Jessica Moncada	ISV SAN ISIDRO I - SECRETARIA	958471060	jessica.moncada107@guail.com	Jessica
5	Nancy Cernoscor	ISV SAN ISIDRO I Presidente	998435264	nancy.cernoscor.ri@guail.com	Nancy
6	Nancy Forjas	CAM KINETCHÉ Presidente	993152178		Nancy Forjas
7	Aida Hidalgo	CAM KINETCHÉ SECRET	979335123	aida_631hidalgo@yahoo.es	Aida
8	Elizabeth Espinoza	ISV VILLA LOS APOSTOLES TESORERA	72126968	ESPINOZAEUZBETH466@guail.com	Elizabeth
9	José Figuerola	PRO COMUNA URBANA 2A - PRESIDENTE	953058968	JOSE.FIGUEROLA.SEDO@GMAIL.COM	José
10	Naldy Nahuelpan	Junta de Vecinos Villa Cerrovi coop	963322307	Nahuelpan.Naldy@ho1mail.com	Naldy

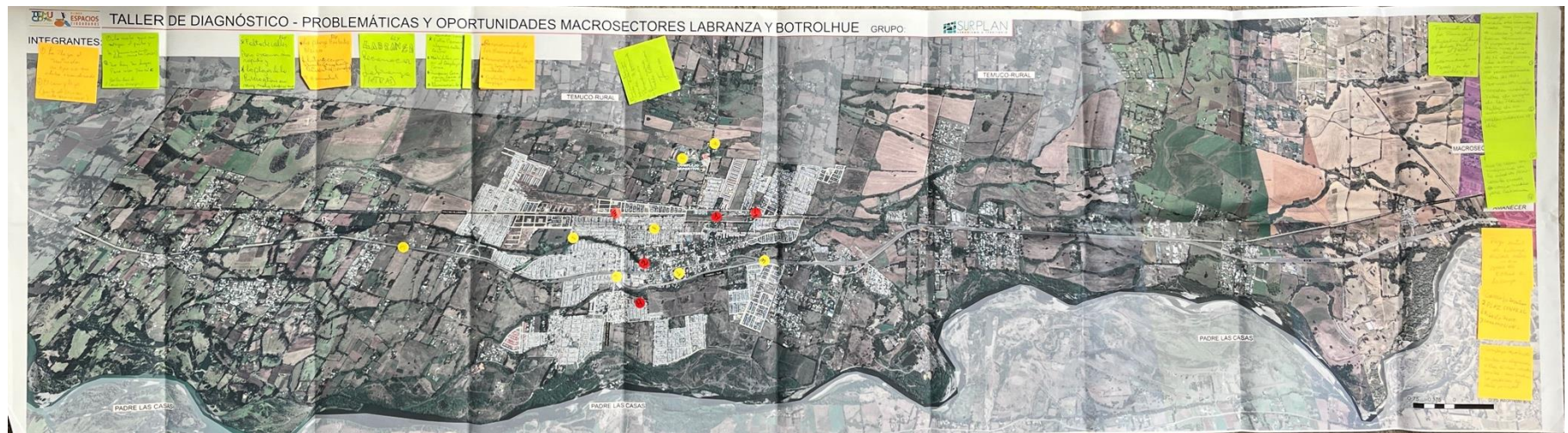
Pag. 1 de 2

Actividad		Lugar		Fecha	Hora
1º TALLER PIMEP TERCER SECTOR URBANO - BOMAHUE		ESCUELAS PUBLICAS URBANAS		16-12-2022	19:30
Nº	Nombre	Organización / Institución	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
M	Model Provedo	ISV Los Jardines de la Buena Vista	67620372	PROVEDADAVENAS@guail.com	Model

Fuente: Elaborado por Surplan.

A continuación, se presentan el plano del trabajo consultivo del taller.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO



Fuente: Elaborado por Surplan.

XII.9.2.- Sistematización de resultados

A continuación se muestra la sistematización de los resultados del taller del macrosector Labranza Botrolhue:

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
1	Complejo deportivo	Si	Mal estado de pavimentos, y algunos inexistentes en calzadas y veredas, faltan o está en mal estado	Si/Ejemplos	Habilitar espacio para picnic y mantención en el complejo deportivo
2	Plaza central Heriberto Neira y otras: Plaza del Mirador Plaza San Isidro	Si	Espacio abandonado ex vía férrea, sin pavimento ni iluminación	si	Gran letrero que identifique a Labranza en su acceso.
3	Acceso en doble vía Labranza Temuco	Si	Falta mobiliario urbano (basureros, depósitos para reciclaje, paraderos, letreros)	Si/Ejemplos	Crear conectividad del centro poblado con el Río
4			Vertientes en Villa Las Praderas han formado un canal de agua muy peligrosos	si	Recuperar la Casa de la Estación como Casa de la Cultura
OTROS	Existencia de humedales		Villa Labranza, desde su creación hace 30 años, sin iluminación		Reconocer humedal en "vertientes" de Villa Las Praderas (adjuntan fotos de agua que que inmobiliaria canaliza)
	Vías de acceso y Avenidas principales		Calle 3 poniente con uso de feria, supermercado y jardín sin veredas ni accesibilidad		

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TEMUCO

PRIORIDAD	Selección LO POSITIVO	Localizado	Selección LO NEGATIVO	Localizado	PROPUESTAS
	Buena locomoción hacia Temuco		Falta accesibilidad universal para mucha población de adulto mayor		
	intersección de supermercado "Acuenta" con semáforo		No hay paraderos, recorridos de micro en caso Villa Altos de Aguirre, solo corren hasta las 21 hrs.		
	Cámaras de seguridad en Villa San Isidro		Plaza Mirador sin mantención de pasto y luminarias		
			Faltan puentes y reparación en puente del Complejo		
			En villa San Isidro y Las Praderas se necesitan lomos de toro		

A continuación se muestra la territorialización de la sistematización del taller del macrosector Labranza Botrolhue:



PRIORIZACIÓN ASPECTOS POSITIVOS

1. **Complejo deportivo**
2. **Plaza central Heriberto Neira y otras**
3. **Acceso** en doble vía Labranza Temuco

PRIORIZACIÓN ASPECTOS NEGATIVOS

1. **Mal estado de pavimentos**, y algunos inexistentes en calzadas y veredas, faltan o está en mal estado
2. Espacio abandonado ex vía férrea, **sin pavimento ni iluminación**
3. **Falta mobiliario urbano** (basureros, depósitos para reciclaje, paraderos, letreros)
4. **Vertientes** en Villa Las Praderas han formado un canal de agua muy peligrosos