



# **Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Talca**

**PIIMEP** Talca

Resumen Ejecutivo



**Talca**  
Ilustre Municipalidad



**Talca**  
Ciudad  
Sostenible



# PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

PIIMEP Talca

## RESUMEN EJECUTIVO

13/10/2025



**ALEJANDRO DE LA PUENTE**  
**ASESOR URBANISTA**



**MARIANA FUENTES CASTRO**  
**DIRECTORA SECPLAN**



**ANDRÉS MAUREIRA MAUREIRA**  
**SECRETARIO MUNICIPAL**



**JUAN CARLOS DÍAZ AVENDAÑO**  
**ALCALDE**

FECHA APROBACIÓN CONCEJO MUNICIPAL:

**12/08/2025**

Nº Y FECHA DECRETO APROBACIÓN:

**D.A Nº 5.816 de 05/09/2025**

## INDICE

|     |                                                                               |    |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Presentación                                                                  | 4  |
| 2.  | Ley de aportes al Espacio Público.                                            | 4  |
| 3.  | Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público | 5  |
| 4.  | Alcance del Plan Comunal (PIIMEP)                                             | 6  |
| 5.  | Diagnóstico Básico                                                            | 7  |
| 6.  | Objetivos del PIIMEP                                                          | 25 |
| 7.  | Cartera de Proyectos y Medidas                                                | 27 |
| 8.  | Priorización de las iniciativas del PIIMEP                                    | 33 |
| 9.  | Seguimiento del Plan                                                          | 35 |
| 10. | Recaudación y Rendición de los Aportes                                        | 35 |

## **1. Presentación**

El presente documento presenta el **Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)** de la comuna de Talca, creado bajo la Ley N° 20.958 sobre Sistema de Aportes al Espacio Público. El documento contiene una breve descripción de la Ley, una descripción del PIIMEP y sus alcances, un diagnóstico de la movilidad urbana comunal, los objetivos definidos para el Plan y finaliza con la Cartera de Proyectos, obras o medidas a implementar.

La Municipalidad de Talca cuenta con una serie de Instrumentos de Planificación que sirven de fuente de información para el Diagnóstico Básico y apoyo a la elaboración de la propuesta del PIIMEP, además de otras fuentes de información secundaria que sirve de base a este Plan.

Los instrumentos de planificación más relevantes que contribuyen a este PIIMEP corresponden al Plan Regulador Comunal (PRC), Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), Plan de Regeneración del Casco Histórico (PRCH) y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), los cuales a su vez están vinculados a una serie de otros instrumentos estratégicos.

Tanto el PLADECO (2024-2028) como el PRCH y el PMUS se elaboraron con un proceso de participación realizado con distintas metodologías, territorios y comunidades, y el PIIMEP a su vez será sometido a consulta pública durante 30 días y a la aprobación del Concejo Municipal.

## **2. Ley de aportes al Espacio Público.**

La Ley N° 20.958, que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público, se publicó en el Diario Oficial el 15 de noviembre de 2016, mientras que sus reglamentos asociados, los decretos supremos N° 14 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y el N° 30 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), el 22 de febrero de 2018 y el 17 de mayo de 2019, respectivamente.

La entrada en vigor de las exigencias de esta ley ha tenido diferentes fases. El 18 de noviembre de 2020 se inició la exigencia de los aportes, que son recaudados por las municipalidades a través de la tramitación de permisos de construcción.

Luego, el 18 de noviembre de 2021 entró en vigencia el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), plataforma del MTT que permite tramitar electrónicamente y reemplazar a los antiguos Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) por los Informes de Mitigación de Impacto Vial (IMIV).

La Ley N° 20.958 nace de la necesidad de que los proyectos que generen crecimiento urbano por densificación cumplan con las cesiones que establece el artículo 70 de la LGUC, haciéndose cargo de los efectos que su desarrollo urbano genera en el espacio público y en el entorno.

Se definen dos tipos de obligaciones. Por una parte, cumplir con las mitigaciones directas según la nueva metodología que establece el *Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones*; por la otra, al hacer un aporte, que puede ser una cesión de terreno o en dinero. En este último caso, la municipalidad recauda previo a la recepción final de la construcción y administra estos recursos en función de un **Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público**, cuyas iniciativas se derivan del instrumento de planificación territorial (plan regulador) o asociado a este.

La ley se sustenta en tres principios:

**Universalidad:** Todos los proyectos inmobiliarios, públicos y privados deberán mitigar y/o aportar.

**Proporcionalidad:** Las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto, y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura. Los aportes se ajustarán a la densidad y al destino del proyecto.

**Predictibilidad:** Las mitigaciones y aportes se calcularán según métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos definidos y estandarizados. La administración velará porque puedan conocerse en forma oportuna las obras y aportes que se exigirán.

A partir de la aprobación de la ley N° 20.958 existen dos exigencias; por una parte, aquellas que se refieren a las mitigaciones directas, que se derivan de los nuevos IMIV; por otra parte, los aportes al espacio público para proyectos que generen crecimiento urbano por densificación, los que pueden cumplirse a través de cesiones de terreno o aportes en dinero. Si bien ambas exigencias se relacionan con el espacio público, se derivan de obligaciones distintas e independientes y se calculan de forma diferente.

La recaudación por conceptos de aportes en dinero se realizará en una cuenta municipal separada del resto del presupuesto, cuya rendición de aportes asociadas a proyectos, obras y medidas vinculadas a la Ley de Aportes será realizada anualmente.

### **3. Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)**

El Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público - o PIIMEP - es un instrumento de nivel comunal que contiene una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial (planes reguladores o seccionales) o asociadas a estos, debidamente priorizados, para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbana. (Art. 1.1.2. OGUC).

Los contenidos del PIIMEP son:

**Cartera priorizada de proyectos, obras y medidas**, incluidas en los instrumentos de planificación territorial (planes reguladores) existentes o asociadas a estos, debidamente priorizadas.

**Plano**, que grafique con precisión, la ubicación, los tramos de los proyectos, obras y medidas que hayan sido incorporados en la cartera.

El PIIMEP comunal es elaborado por el municipio a través de un plano y una cartera priorizada de proyectos, obras y medidas, los cuales se someten a consulta pública durante 30 días, para posteriormente someterse a votación por parte del Concejo Municipal y su aprobación mediante Decreto Alcaldicio.

#### **4. Alcance del Plan Comunal (PIIMEP)**

El alcance del PIIMEP es complementario de otros planes, proyectos y medidas de mayor envergadura destinadas al mejoramiento de las condiciones del movilidad y espacio público de alcance regional o sectorial asociados a los ministerios de Obras Públicas, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y/o SUBDERE, entre otros. Por tanto, el PIIMEP no está destinado a la implementación o ejecución de grandes obras urbanas de vialidad, transporte o mejoramiento de espacios públicos que se financian por vías regulares a través del sistema nacional de inversiones u otros mecanismos de gestión y programas sectoriales.

Las obras o medidas que puede considerar el PIIMEP y por tanto definen el alcance del Plan son:

- Áreas verdes.
- Aceras.
- Circulaciones peatonales.
- Calzadas.
- Ciclovías.
- Luminarias y alumbrado público.
- Soterramiento de redes.
- Paraderos de buses.
- Señalética.
- Áreas de juegos infantiles.
- Baños públicos.
- Mobiliario Urbano (Bancos, escaños, basureros, contenedores de basura, estacionamientos de bicicletas, kioskos, pérgolas, etc.)
- Programas de educación vial
- Medidas de gestión de tránsito
- Adecuaciones de accesibilidad universal
- Entre otras

A modo de ejemplo, el PIIMEP podría incluir los siguientes tipos de proyectos:

##### **Categoría Rutas Peditonas:**

- Construcción de veredas, senderos y escaleras.
- Conservación de veredas, senderos y escaleras.
- Mejoramiento de veredas, senderos y escaleras.

- Aumento del ancho.
- Mejoramiento de la superficie de caminata.
- Normalización de requisitos de accesibilidad universal.
- Incorporación de mobiliario de descanso.
- Iluminación de veredas.
- Arborización y sombreado de veredas, senderos y escaleras.
- Ajustes de semaforización con enfoque en el tiempo de cruce peatonal.
- Saneamiento de cruces peatonales.

**Categoría Ciclo-Inclusión:**

- Construcción de ciclovías.
- Conservación de ciclovías.
- Ajuste de estándar de ciclovías (según Decreto 102 del MTT).
- Pilotos de Ciclovías Tácticas (previa aprobación de la DNO del MTT).
- Estacionamiento de corta estadía para ciclos.
- Estacionamientos intermodales para ciclos (asociados a Tren o Buses).
- Ajustes de semaforización con enfoque en ciclo - rutas).

**Categoría Transporte público:**

- Habilitación de zonas de intercambio modal.
- Habilitación de refugios.
- Conservación de refugios.
- Iluminación de refugios y puntos de parada.
- Habilitación pistas Sólo Bus.
- Conservación de Pistas Sólo Bus o vías con transporte público.
- Ajustes Geométricos.
- Ajustes de semaforización con enfoque en circulación de buses.

**Categoría Zonas de Tránsito Calmado:**

- Habilitación Táctica de zonas de tránsito calmado.
- Habilitación definitiva de Zonas de Tránsito Calmado.

## **5. Diagnóstico Básico**

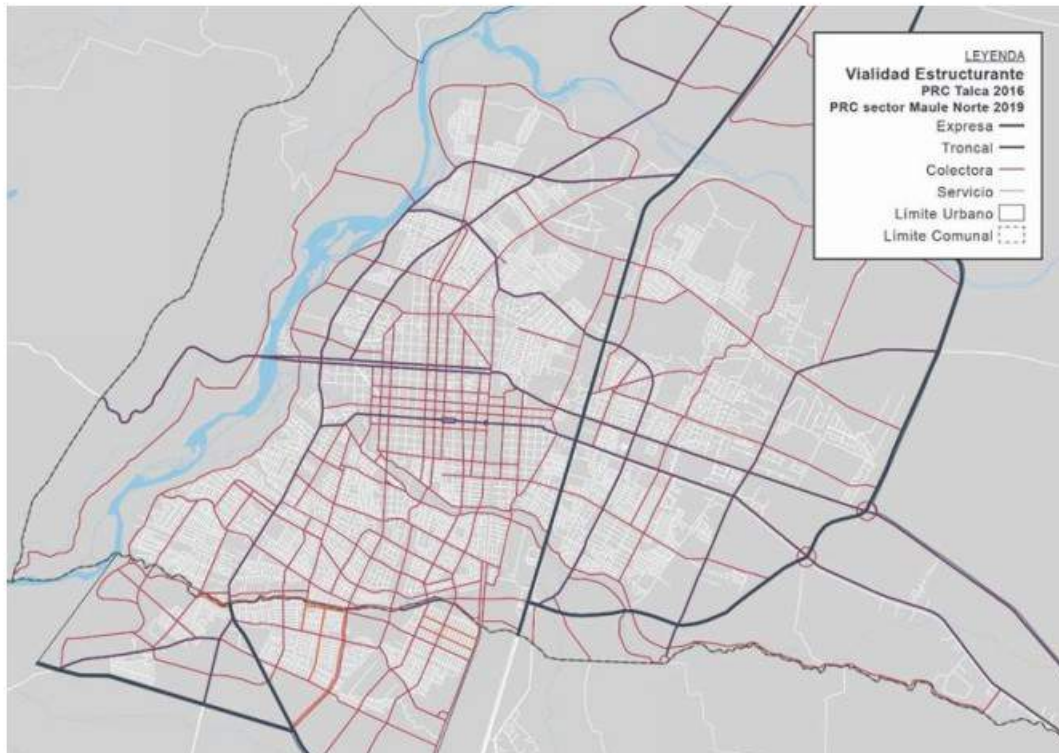
A continuación, se enuncian algunos de los principales componentes de movilidad urbana y espacio público que dan origen al PIIMEP comunal de Talca, enfocados principalmente en la movilidad urbana sostenible que es una de las dimensiones más críticas de la agenda urbana comunal, y que derivan del Plan de Movilidad Urbana Sostenible PMUS que el municipio ha elaborado para los próximos 15 años.

### Vialidad estructurante

Talca posee una amplia red de vías intercomunales que conectan con centros urbanos de comunas colindantes como Maule, San Rafael, San Clemente y Penco, lo que atrae a personas de distintas comunas hacia el centro de Talca. Por otro lado, al interior de la ciudad, la red vial presenta problemas de continuidad, debido a la presencia de grandes infraestructuras de transporte o de la red hídrica, tales como la línea férrea, la Ruta 5 Sur, el río Claro, el estero Piduco y otros esteros y canales de menor tamaño, los que actúan como barreras urbanas para la movilidad.

La vialidad estructurante de la comuna, establecida en el PRC vigente, se compone por dos sistemas viales expresos (Ruta 5 y Pehuenche); seis sistemas viales troncales (Canal de la Luz, Circunvalación, Oriente Poniente, Circunvalación Panguilemo, Ruta K-45 y Puertas Negras; y 53 sistemas viales colectores, además de las vías de servicio y locales.

**Figura 1. Vialidad estructurante, según categoría**

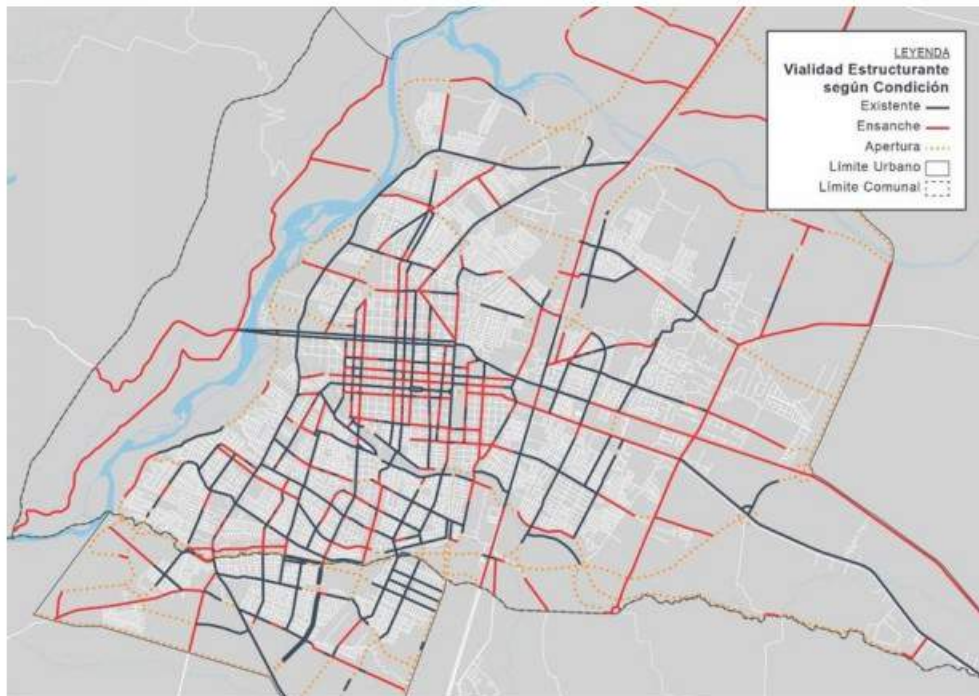


Fuente: PMUS a partir del PRC Talca (2016) y PRC sector Maule Norte (2019).

Para viajes intercomunales, las principales vías de desplazamiento son la Ruta 5 Sur, que, además de conectar a la ciudad de Talca con el resto del país, es la principal vía de conectividad entre el centro de Talca y los centros urbanos de San Rafael, Panguilemo y Maule; y la Ruta Internacional CH-115, que se extiende hasta Argentina, conectando a la ciudad de Talca con el centro urbano de San Clemente. Además de estas vías, destacan las rutas K-60-J (que conecta con el centro urbano de Penco) y la Ruta K-620 (que también conecta con el centro de Maule).

Al interior de la comuna, las calles principales son las avenidas Dos Sur, Ignacio Carrera Pinto, Circunvalación Norte, Lircay, San Miguel y las calles 4 Norte (Alameda), 2 Norte, 8 Sur, 18 Sur, 26 Sur, 11 Oriente, Cancha Rayada y 12 Norte. La principal debilidad de la trama vial dentro de la comuna es su discontinuidad, la que es producida por la presencia de grandes infraestructuras de transporte, como la línea férrea y la Ruta 5 Sur -que fragmenta la trama en sentido oriente – poniente-, y la presencia del río, esteros y canales, como el río Claro, el estero Piduco y el estero Pejerreyes -que dificultan la continuidad vial en sentido norte – sur-.

**Figura 2. Vialidad estructurante, existente y proyectada**



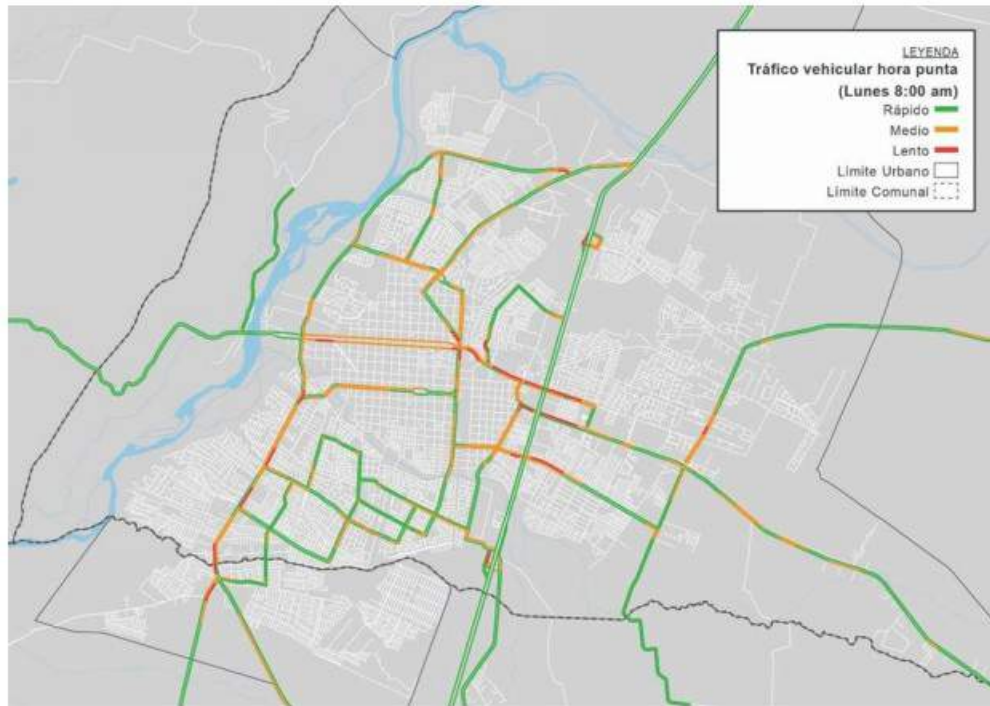
Fuente: PMUS a partir del PRC Talca (2016) y PRC sector Maule Norte

### **Congestión**

Existe una congestión generalizada en el centro urbano de Talca y en sus principales vías de ingreso y salida, debido a la amplia oferta de empleo, equipamientos, servicios y comercio que se concentran en este sector, y que sirve no solo a la comuna de Talca, sino que, a otras comunas colindantes, atrayendo numerosos viajes diarios. A ello se suma el aumento de la tasa de motorización y el uso del automóvil en los viajes intra e intercomunales.

En la actualidad, los ejes con mayor congestión de la comuna en horario Punta Mañana y Punta Tarde (día hábil, 8:00 am y 18:00 pm respectivamente), son las vías 4 Norte, 2 Norte, Av. San Miguel, Av. Ignacio Carrera Pinto, 2 Sur y 8 Sur, además de la congestión generalizada en el centro de Talca. De manera complementaria, existen cruces que concentran altos niveles de congestión, como los accesos a la Ruta 5 Sur, específicamente desde las vías de Av. San Miguel, Av. 2 Norte, Av. 21 Norte y Av. Ocho Sur, y los cruces de Av. Circunvalación Sur con Av. Lircay y 2 Norte con 18 Oriente.

Figura 3. Congestión punta mañana



Fuente: PMUS a partir de Google Traffic.

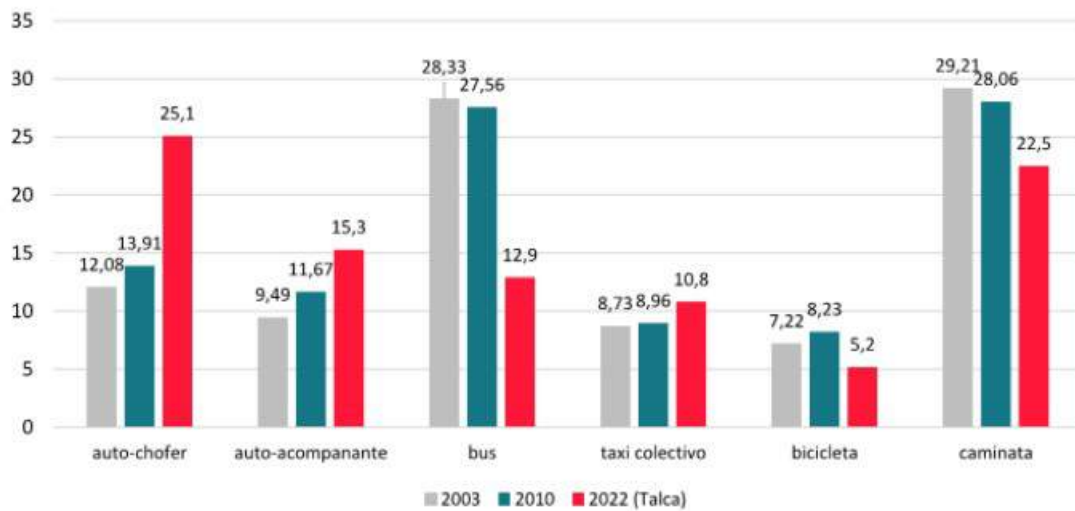
Esto se debe a múltiples causas, entre ellas, a la movilidad pendular entre el centro urbano de Talca -que concentra la oferta de empleo, equipamientos, servicios y comercio de la comuna- y las periferias urbanas y rurales de la comuna (predominantemente residenciales), lo que provoca una alta saturación de las vías de ingreso y salida al centro.

A lo anterior se suma el aumento que ha tenido la tasa de motorización y el uso del automóvil en la comuna de Talca. En el caso de **la tasa de motorización, esta ha aumentado de 0,42 a 0,66 vehículos por hogar, entre los años 2003 y 2022** (EODH, 2022), lo que significa una variación del parque vehicular de 21 mil a 48 mil vehículos<sup>1</sup>; mientras que, respecto al uso del automóvil dentro de la partición modal, esta varió de 26% de los viajes en 2010 al 40% de los viajes en 2022 (EODH 2022, Partición modal promedio Solo Talca)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> De acuerdo a cifras municipales, si al 2005 existía un auto por cada 7 habitantes, al 2019 existía un auto por cada 4 habitantes (<https://new.diariolaprensa.cl/index.php/2022/05/07/en-14-anos-talca-ha-duplicado-el-parque-vehicular-un-auto-cada-cuatro-personas/>).

<sup>2</sup> Si bien la EODH 2022 estudió el área de Talca y Maule, los datos descritos en este apartado corresponden únicamente a los de la comuna de Talca, puesto que Maule no fue considerado en la EOD anterior.

Figura 4. Aumento uso del automóvil sobre otros modos sostenibles. Partición modal promedio (%), Solo Talca.



Fuente: PMUS, a partir de EODH 2022.

Una de las áreas más congestionadas de la comuna corresponde al centro o casco histórico de Talca, producto de su gran concentración de comercio, empleos y servicios. En este caso en particular, se observa que la congestión se acrecienta con la extensa cantidad de autos estacionados en las calzadas vehiculares, ya sea de forma regular o irregular, y la acentuada concentración de taxis colectivos, especialmente en las calles 1 y 2 Norte.

Figura 5. Estacionamiento vehículos particulares y taxis colectivos en calzada (Esquina 1 Norte con 8 Oriente)



Fuente: PMUS - Google Street view.

Respecto al estacionamiento de vehículos en la calzada corresponde a uno de los principales problemas en la movilidad al interior del centro comunal. Además del estacionamiento informal en el centro de la comuna, desde el año 2007 existe una concesión vigente, para explotar los estacionamientos en superficie en el centro de Talca, así como también de los estacionamientos

subterráneos de la Plaza Cienfuegos (la cual fue construida por el mismo concesionario<sup>3</sup>), por un período de 35 años<sup>4</sup>.

Si bien hoy los estacionamientos en superficie atraen más viajes motorizados al centro comunal y disminuyen el espacio de circulación vial (aumentando la congestión), **existe la oportunidad de redestinar estos espacios subutilizados para la construcción de infraestructuras de movilidad sostenible, tales como ciclovías, pistas solo buses o ensanches de veredas.**

Estos dos factores de congestión y mal uso del espacio público combinados hacen del casco histórico un lugar prioritario para el PIIMEP por cuanto en esta zona central confluyen varios de las problemáticas y potencialidades de mejoramiento de las condiciones de movilidad y espacio público en la ciudad.

### Transporte colectivo

Una de las formas de mejorar la sostenibilidad y la equidad urbana en las ciudades es a través de la promoción y oferta de sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles. En la comuna de Talca existen cuatro modos de transporte colectivo: el tren, los buses interurbanos, los buses urbanos y los taxis colectivos, sin embargo, de estos dos últimos se identifican importantes falencias como, por ejemplo, la falta de cobertura y la irregularidad de los servicios.

### Buses urbanos

El sistema de transporte público de Talca y sus alrededores tiene una baja frecuencia, un horario reducido y una cobertura deficiente, con solo un 30,4% del área urbana con buen acceso a paraderos. Esto desincentiva el uso de transporte público y fomenta el uso del automóvil, produciendo un aumento del parque automotriz.

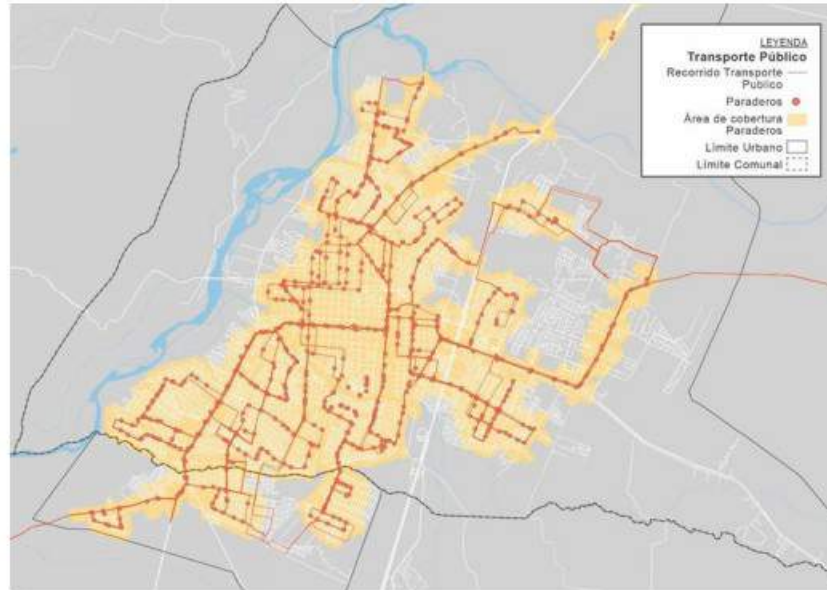
Según el indicador “Distancia a paraderos de transporte público mayor” (BPU\_25), definido en el informe “Sistema de indicadores y estándares de calidad de vida y desarrollo urbano (SIEDU)” (CNDU, 2017), la accesibilidad al transporte público se define por un estándar de 400 m de distancia máxima hacia un paradero de transporte público mayor. La comuna de Talca cuenta con una distancia promedio de 270,39 m de distancia a paraderos de transporte mayor y solo un 30,4% del área urbana de Talca y Maule Norte tiene acceso a paraderos a menos de 400 metros de distancia (ver figura a continuación), estando muy por debajo del estándar establecido.

---

<sup>3</sup> La empresa concesionaria (Estacionamientos Talca S.A) también financió la construcción del paseo peatonal de calle 1 Sur, entre 6 y 8 oriente.

<sup>4</sup> Entre 2007 y 2023 se han realizado cambios al contrato de concesión, los que incluyen la modificación de las tarifas al público y el aumento de la zona de concesión

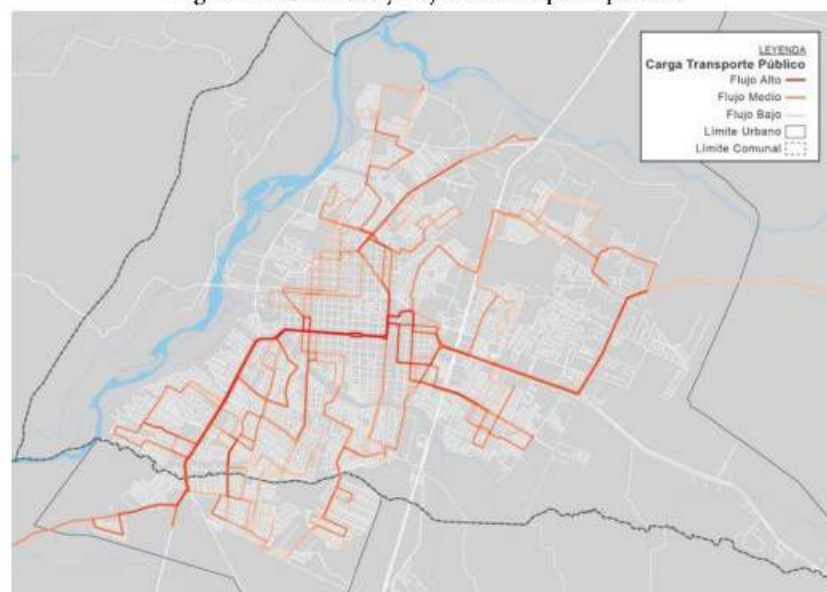
Figura 6. Acceso a transporte público (cobertura de paraderos)



Fuente: PMUS a partir de SIEDU (CNDU, 2018) y Pordondepasalamicro.cl

Los recorridos de transporte público de Talca y Maule Norte son limitados y dejan amplios sectores fuera del sistema, especialmente hacia el norte, oriente y sur del área urbana. Esto se condice con lo mencionado en las instancias de participación ciudadana del PMUS, donde se señaló que el transporte público de la ciudad es poco accesible, tiene baja frecuencia y mala cobertura en sus recorridos. Esta situación no solo afecta al área urbana, sino también a las localidades aledañas a Talca, como San Clemente, Maule, Panguilemo y Pelarco, cuyos habitantes se trasladan al centro de Talca para acceder a equipamientos, servicios y oportunidades laborales.

Figura 7. Recorridos y flujos de transporte público



Fuente: PMUS a partir de SIEDU (CNDU, 2018) y Pordondepasalamicro.cl

En cuanto a la operatividad del sistema, otro aspecto señalado en las instancias de participación ciudadana del PMUS es la baja frecuencia y el horario limitado del transporte público, cuyo inicio ocurre entre las 6:00 y las 7:00 de la mañana, mientras que el término fluctúa entre las 18:40 y las 22:00 horas, dependiendo la empresa y el recorrido. No obstante, la Secretaría Regional de Transportes (SEREMI) de la región está tramitando el decreto que regularizaría el transporte público al interior de Talca, lo que podría mejorar las condiciones de regularidad y horarios de los buses colectivos.

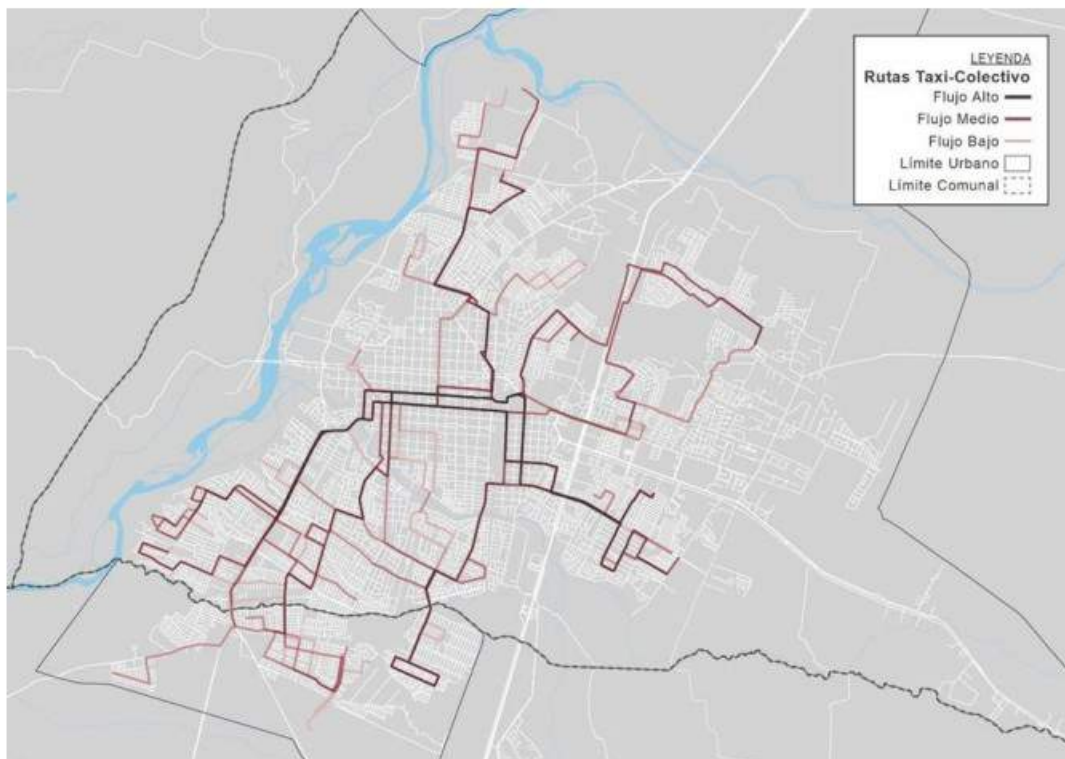
Junto con la la regulación se horarios y regularidad existe la necesidad de lograr una mejora de los tiempos de viaje de los taxibuses en los horarios Punta Mañana y Punta Tarde.

La implementación de un perímetro de exclusión permitiría un rediseño de los recorridos y otras mejoras, lo que debe completarse con medidas de prioridad en los tramos donde la velocidad de los taxibuses muestra los mayores incrementos.

### Taxis colectivos

Del total de viajes de la comuna, solo alrededor de un 20% se realizan en taxibuses y taxis colectivos. Existe una oferta de 36 líneas de recorridos, que conectan los distintos sectores del área urbana de Talca y Maule Norte. Estos recorridos tienen especial flujo en el centro y las principales vías conectoras con los sectores norte, oriente y sur.

Figura 8. Recorridos taxis colectivos



Fuente: PMUS a partir de Moovit.

## **Trenes**

La estación de trenes de Talca conecta la ciudad con las regiones Metropolitana, Del Libertador Bernardo O'Higgins, Maule y Ñuble. El mejoramiento del sistema con el Plan Trenes de Cercanía 30-30, tiene la potencialidad de posicionar al centro de Talca como polo de escala regional a través de modos de transporte sostenibles.

Actualmente, Talca cuenta con una estación de trenes, punto de combinación de los recorridos Chillán – Estación Central (397,6 km de extensión, 12 estaciones y 3 a 4 recorridos diarios), y Talca – Constitución (88 km de extensión, 11 estaciones y 1 a 2 recorridos diarios). Esta se encuentra en el centro de la ciudad, al oriente del polo comercial y aledaño a equipamientos como la terminal de buses de Talca y el Hospital Regional de Talca.

De acuerdo con el Plan Trenes de Cercanía 30-30, el servicio ferroviario regional será revitalizado, con un nuevo recorrido que conectará Curicó, Talca y Linares. Esto, además de impactar positivamente en la calidad de vida, los niveles de congestión y contaminación de la comuna, será una oportunidad para la revitalización del centro de Talca como centro polo de equipamientos y servicios para la región.

## **Modos no motorizados**

La ciudad de Talca tiene una escala y topografía plana que permite el uso de modos no motorizados para distancias medias, lo que explica que más de un cuarto (27,7%) de los viajes se realice a pie o en bicicleta (EODH 2022, Partición modal promedio Solo Talca). No obstante, si comparamos su uso respecto al año 2003 (36,43%), es posible observar una preocupante disminución de estos modos de movilidad sostenibles.

Si bien lo anterior responde, en gran parte, a los procesos de despoblamiento del casco histórico y expansión urbana que aquejan a la ciudad de Talca, la gran cantidad de veredas en estado regular, malo o inexistente y la discontinuidad y mal estado de las ciclovías revelan algunas de las principales demandas para mejorar la movilidad sostenible en la comuna.

## **Caminata**

La caminata representa el 22,5% de los viajes en Talca (EODH 2022, Partición modal promedio Solo Talca), sin embargo, entre 2003 y 2012, esta alcanzaba un 29,21% y 28,05% respectivamente (EOD 2003 y STU 2012). Esta disminución se debe al aumento de las distancias de viaje hacia el centro histórico o hacia otros subcentros, como también a la mala calidad y la falta de seguridad del espacio peatonal.

Del total de las manzanas catastradas por el INE para el sector urbano de Talca y Maule Norte, solo un 28,09% de las veredas se encuentran en buen estado, y un 71,37% se encuentra en estado regular, malo o inexistente. A partir del catastro del INE (2018), se observa que el déficit cualitativo de veredas se concentra en los sectores nor-oriente, centro y sur del área urbana, donde se residen los grupos socioeconómicos más vulnerables. Las veredas en buen estado se distribuyen en el sector poniente, norte y oriente de la comuna.

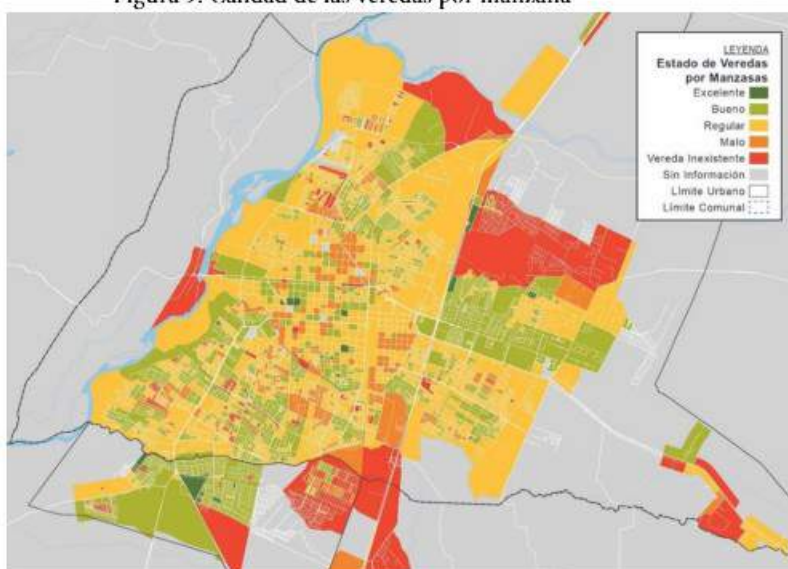
**Tabla 1. Calidad de las veredas por manzana**

| Calidad de las veredas | Distribución sobre el total de manzanas |                      |                |
|------------------------|-----------------------------------------|----------------------|----------------|
|                        | Talca (urbano)                          | Maule Norte (urbano) | Total (urbano) |
| Excelente              | 0,82%                                   | 4,10%                | 0,82%          |
| Bueno                  | 24,04%                                  | 54,88%               | 27,27%         |
| Regular                | <b>50,97%</b>                           | 7,39%                | 46,42%         |
| Malo                   | 7,83%                                   | 2,36%                | 7,25%          |
| No existe              | 16,11%                                  | 16,11%               | 17,70%         |

Fuente: SIEDU, (INE, 2018).

En las instancias de participación ciudadana del PMUS se mencionaron una serie de factores que desincentivan la caminata dentro de la comuna. Entre estos factores se mencionó la falta de condiciones de accesibilidad universal, que afecta negativamente a adultos mayores y discapacitados. También se mencionó el comercio ambulante, que se concentra especialmente en el casco histórico, apropiándose de los espacios públicos, veredas y platabandas, entorpeciendo el paso de peatones. Otro factor mencionado fue la percepción de inseguridad respecto al uso de modos no motorizados, que se ve acentuado por problemas de iluminación de calles y veredas y la presencia de perros callejeros.

**Figura 9. Calidad de las veredas por manzana**



Fuente: PMUS a partir de información SIEDU (2020)

## Bicicleta

A diferencia de las tendencias nacionales que muestran un aumento del uso de la bicicleta (con una tasa anual del 10%<sup>5</sup>), en la ciudad de Talca su uso ha disminuido, pese a que lidera el ranking nacional de ciclovías disponibles.

Con una tasa de 29,2 km por cada 100 mil habitantes, Talca supera por lejos el promedio nacional de 9,6 km, lo que la posiciona en el primer lugar de las ciudades del país. Pese a ello, su uso ha disminuido dentro de la partición modal, desde 8,23% en 2010 a 5,2% en 2022 (EODH 2022, Partición modal promedio Solo Talca).

Actualmente la comuna cuenta con una trama de cerca de 80 kms. de ciclovías existentes, que cubre una parte importante del norte, centro y oriente de la comuna. No obstante, esta trama es discontinua y no logra constituir una red, lo cual fue señalado como una de las principales problemáticas de movilidad de la comuna en las instancias de participación ciudadana.

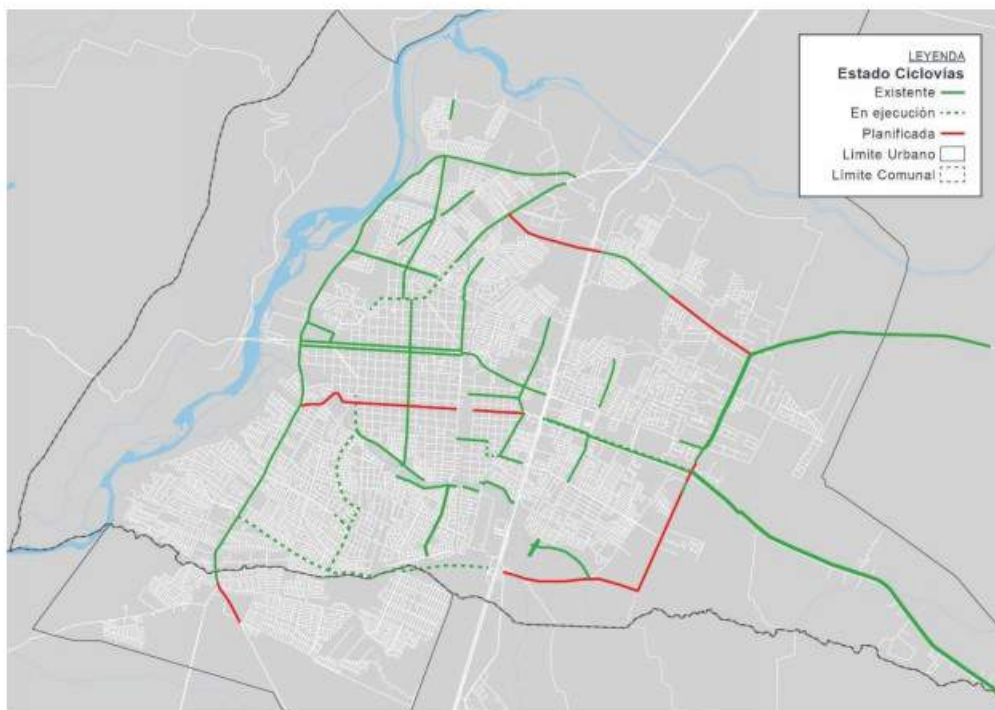
Para enfrentar esta problemática, actualmente se proyecta la ejecución de 22,62 km más, con el objetivo de dar continuidad a los tramos existentes y construir nuevos, mejorando la conectividad de los barrios. Otra problemática asociada a este tipo de movilidad es que parte importante de las ciclovías de la comuna se encuentran en mal estado o estado regular, especialmente hacia el norte y oriente de la comuna (figura 46).

En esta línea, en las instancias de participación ciudadana del PMUS la principal demanda levantada fue la construcción de una red continua de ciclovías de alto estándar, con el objetivo de disminuir el uso del automóvil, reduciendo la congestión y emisiones de CO<sub>2</sub> (combatiendo el cambio climático), además de beneficiar la salud de la población ciudadana.

---

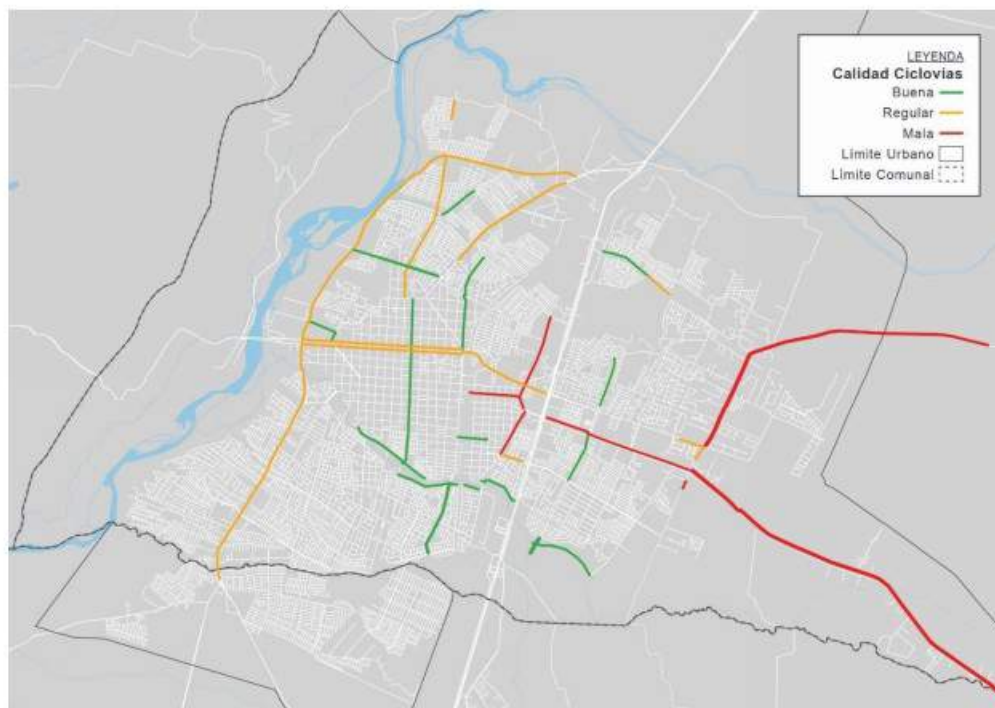
<sup>5</sup> De acuerdo al quinto Índice de Ciclismo Mundial, realizado por Eco-Counter y NewCities (<https://www.emol.com/noticias/Nacional/2019/06/22/952157/Uso-de-la-bicicleta-en-Chile-suba-a-un-10-anual-Medicion-internacional-lo-califica-como-crecimiento-fuerte.html>).

Figura 10. Ciclovías existentes y proyectadas



Fuente: PMUS a partir de información SECTRA (2022).

Figura 11. Ciclovías según su estado



Fuente: PMUS a partir de información SECTRA (2022).

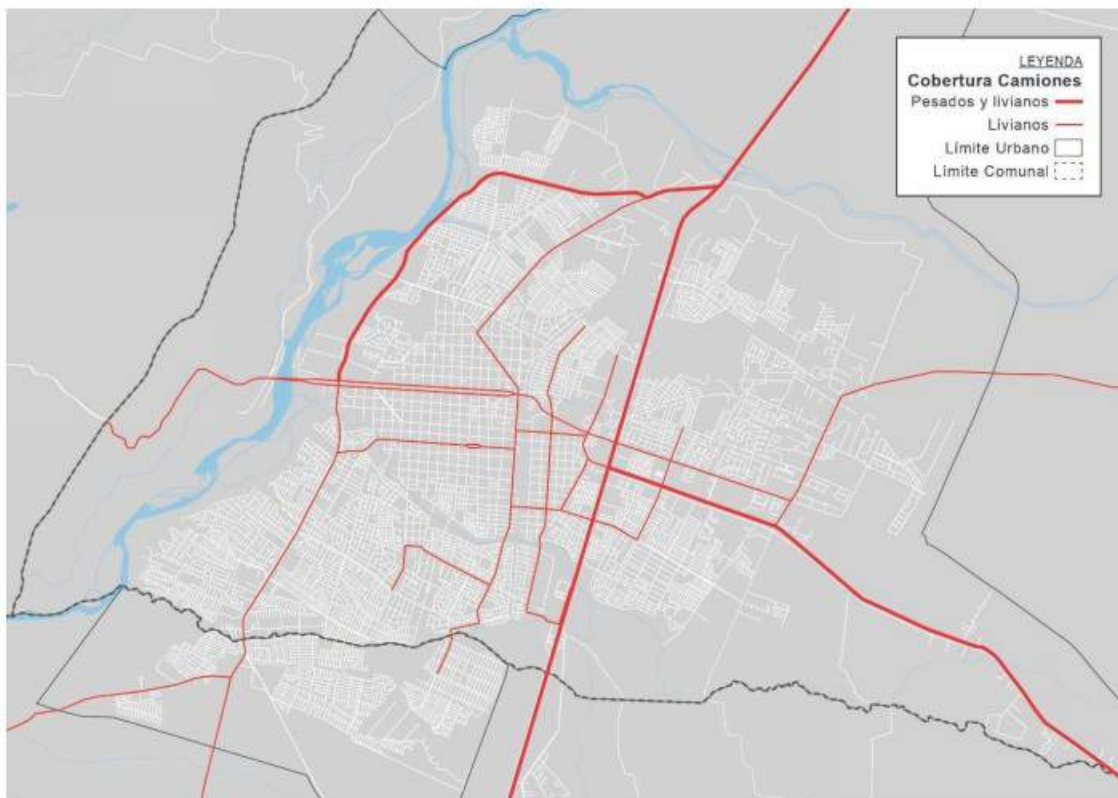
## Transporte de carga

La alta congestión y la inseguridad vial en las intersecciones de la trama vial con la Ruta 5 aumenta con la presencia de vehículos de carga que requieren ingresar o salir de Talca, al mismo tiempo en que ocurren los desplazamientos diarios de vehículos particulares entre el sector oriente y poniente de la comuna, los que han ido en aumento con las tendencias de expansión urbana hacia el oriente.

Del levantamiento preliminar de rutas de camiones pesados (EODH 2022) se observa que estos se concentran en la Ruta 5, Av. San Miguel y Av. Circunvalación Norte, afectando particularmente a la congestión de las dos primeras vías. Mientras que, en el caso de los camiones livianos, estos se distribuyen en mayor manera, principalmente hacia el centro comunal de Talca y el barrio Talca Oriente (entorno de las estaciones de tren y buses), en donde se concentra la oferta comercial de la ciudad.

Si bien el transporte de carga liviano es necesario para el abastecimiento del centro comunal, los desplazamientos de camiones hacia el centro, por las calles 2 Norte y 8 Sur aumentan la congestión y la inseguridad vial. Además, su circulación por vías de alta afluencia de buses de transporte público dificulta su recorrido expedito, como, por ejemplo, en la Avenida 2 Sur -donde confluyen la mayoría de los recorridos de buses colectivos- y en las calles 14 Oriente y 4 Norte (Alameda).

Figura 12. Rutas de transporte de carga (pesados y livianos)



Fuente: PMUS a partir de STU (2022).

## Seguridad vial

A pesar de que el número total de siniestros y lesionados en accidentes de tránsito en la comuna de Talca han disminuido en la última década, su índice de severidad ha aumentado<sup>6</sup>, alcanzando sus mayores cifras históricas en los años 2020 y 2021 (CONASET).

De acuerdo con los datos de CONASET<sup>7</sup>, durante el año 2021 existieron un total de 1.178 siniestros, de los cuales 15 resultaron en personas fallecidas y 974 personas lesionadas (tabla 25). Respecto a las tendencias históricas de accidentes viales en la comuna de Talca, se observa que el número de siniestros y lesionados por accidentes de tránsito han ido a la baja, elevándose a un peak de 2.045 siniestros el año 2017, y disminuyendo en un 42% al año 2021.

Respecto a los indicadores SIEDU, el número de víctimas mortales en siniestros de tránsito cada 100.000 habitantes al año 2018 correspondía a 7,74, estando por debajo del promedio nacional de 8,59. Algo similar sucede con el número de lesionados cada 100.000 habitantes, que asciende a 330,08, muy cercano al promedio nacional de 313,83.

No obstante, según los datos de CONASET, el índice de severidad de accidentes de tránsito ha tendido al aumento, alcanzando sus mayores cifras históricas en los años 2020 y 2021. Este aumento del número de fallecidos cada 100 siniestros, se condice con lo señalado en las instancias de participación ciudadana del PMUS, donde se indicó que algunas de las problemáticas de movilidad en la comuna son la falta de seguridad y educación viales.

## Contaminación (emisiones)

De acuerdo con la Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (ENMS), la movilidad urbana es una de las principales responsables de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). De hecho, a nivel nacional, el sector transporte fue responsable del 23% de las emisiones totales durante el año 2019, y se estima que la mitad de estas provienen del ámbito urbano<sup>20</sup>.

De acuerdo con la base de datos del Registro de Emisiones y Transferencias Contaminantes (RETC) del Ministerio de Medio Ambiente, las emisiones totales de GEI<sup>9</sup> a la atmósfera a causa de transporte en ruta en Talca totalizaron 229.422 toneladas en el año 2021, alcanzando el récord de la última década. De este total, un 99,64% corresponde a emisiones de Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>).

---

<sup>6</sup> El índice de severidad corresponde a la cantidad de personas que fallecen cada 100 siniestros de tránsito

<sup>7</sup> Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)

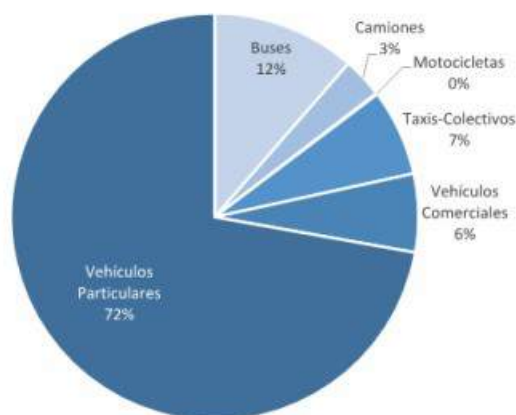
<sup>8</sup> Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (Sectra, 2023).

<sup>9</sup> Son considerados como Gases de Efecto Invernadero el Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>), Metano (CH<sub>4</sub>), Óxidos de Nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y Gases Fluorados (Óxido Nitroso). Fuente: Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (EPA). Descripción general de los gases de efecto invernadero. <https://espanol.epa.gov/la-energia-y-el-medioambiente/descripcion-general-de-los-gases-de-efecto-invernadero>

Respecto a la distribución según los distintos modos de transporte, se observa que la mayor parte de las emisiones de la comuna corresponden a vehículos particulares, que representan un 72% del total, seguidos por los buses (urbanos e interurbanos), que representan un 12%. Luego se encuentran los taxis colectivos (7%), vehículos comerciales (6%), y camiones (3%) (figura 58). Esta distribución desigual demuestra la importancia de avanzar hacia una planificación de la movilidad que incentive modos más sustentables, apuntando a una mejora en la calidad de vida de los habitantes de la comuna y la protección del medio ambiente. Al respecto, la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible (ENMS) señala tres formas esenciales para reducir las emisiones de GEI producidas por la movilidad urbana:

- Reducir viajes, en distancia (viajes más cortos) y en cantidad (menos viajes).
- Cambio modal hacia modos que generen menos emisiones, que requieran menor consumo de combustible por pasajero o bien transportado, y un aumento en la diversidad de alternativas de transporte disponibles.
- Adoptar tecnologías de propulsión basadas en una matriz energética más limpia.

**Gráfico 1. Emisiones GEI según modo de transporte**



Fuente: PMUS en base a RETC<sup>10</sup>, MMA

## Espacios Públicos

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Comunal PLADECO, una de las prioridades del municipio, ha sido la creación de espacios de esparcimiento y recreación, los cuales van en directo beneficio de nuestra comunidad. Por ello, es en este contexto, que se han desarrollado un importante número de mejoramientos de áreas verdes existentes y áreas deportivas en diversos sectores de la comuna. A su vez, se ha trabajado en el diseño y desarrollo de iniciativas de parques urbanos, realizados

<sup>10</sup> RETC, MMA. Emisiones al aire de transporte en ruta. <http://datosretc.mma.gob.cl/dataset/emisiones-al-aire>

directamente por los profesionales de la Municipalidad o en colaboración con instituciones de Gobierno.

El Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), hoy Consejo Nacional de Desarrollo Territorial (CNDT), ha fijado un estándar nacional de 10 m<sup>2</sup>/hab. de áreas verdes.

Según la medición realizada por el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU), en el indicador “Superficie de áreas verdes por habitante” Talca presenta 7,15 m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitante. Dicho valor corresponde a mediciones realizadas al año 2018 y publicadas en el sitio SIEDU del Instituto Nacional de Estadísticas.

Para actualizar el indicador proporcionado por el SIEDU, el PLADECO agrega la información de nuevas áreas verdes y parques de los años sucesivos (2019 a 2022), incluyendo la superficie del Parque Río Claro. De esta forma, la comuna de Talca alcanza un indicador de 7,8 m<sup>2</sup>/habitante.

Si bien, aún no se alcanza el estándar fijado por el CNDT en materia de áreas verdes, se continuará en el esfuerzo de ampliar la superficie de áreas verdes mediante la gestión y diseño de nuevos proyectos de parques urbanos y de esta forma configurar a Talca como la **Ciudad de los Parques**, incluyendo el Parque Bosque Cerro La Virgen que cuenta con un terreno municipal de 72 hectáreas.

Tal como indica el Plan de Regeneración del Casco Histórico, la ciudad cuenta buena dotación, estado y accesibilidad a los espacios públicos como la Alameda Bernardo O’Higgins, sumado a nuevos proyectos públicos de áreas verdes como el Parque Piduco o el Parque Río Claro.

Si bien se ha avanzado mucho en el estándar definido para áreas verdes por habitante, el centro de la ciudad continúa siendo una zona con un enorme potencial de mejoramiento del espacio público por cuanto confluyen una serie de problemáticas de congestión vial y mal uso del espacio público, debido a ocupaciones informales ya sea por comercio ambulante o por estacionamiento informales, sumado al deterioro del espacio público de la principal arteria comercial de la ciudad que es la 1 Sur.

A su vez se requiere mejorar las condiciones de caminabilidad a través del mejoramiento de las veredas en todo el “microcentro” (Zona U-1 PRC), potenciar el paseo peatonal existente, así como diagonal Isidoro del Solar y reducir los espacios destinados a estacionamiento en superficie para incentivar el uso y mejorar el espacio público.

### **Síntesis del Diagnóstico Básico.**

El diagnóstico básico realizado en el marco del Plan muestra se puede visualizar que la ciudad de Talca, la movilidad urbana y el espacio público, presentan una serie de amenazas, debilidades, fortalezas y oportunidades, las cuales se pueden abordar a través de la planificación urbana y a los cuales se puede contribuir con los recursos de la Ley de Aportes al Espacio Público y el PIIMEP.

A modo de síntesis, se enuncian a continuación las amenazas, debilidades, fortalezas y oportunidades identificadas:

#### **Fortalezas**

- Existencia de cerca de 80 kms de ciclovías
- Disminución del número total de siniestros y lesionados en accidentes de tránsito.
- Buena estructura de movilidad en el casco histórico, con calles continuas, anchas y caminables, con gran flexibilidad para acoger distintos modos de transporte.
- Concentración de comercio, servicios y equipamiento en el centro haciendo atractivo al centro. Esto permite una menor dispersión de viajes, que podría volver más eficiente el servicio de transporte público.
- Preferencia histórica por modos no motorizados, con más de un cuarto (27,7%) de los viajes siendo a pie o en bicicleta.
- Buenas condiciones para el uso de modos no motorizados, dada la escala de la ciudad y su topografía sin grandes desniveles.
- Gran disponibilidad de ciclovías dentro de la comuna (primer lugar en el ranking de kilómetros de ciclovías por cada 100.000 habitantes).
- Trama urbana consolidada
- Zona de Alto Valor Patrimonial en el centro de la ciudad
- Espacios públicos de alta calidad en el centro de la ciudad

#### **Debilidades**

- Mala calidad del transporte público.
- Red de ciclovías discontinua y no cumple con los estándares de calidad.
- Espacio peatonal deficiente, por la mala calidad de veredas, incumplimiento de criterios de accesibilidad universal y carencia de iluminación.
- Trama vial discontinua, fragmentada por infraestructuras como la línea férrea, ruta 5 Sur y red de esteros y canales urbanos.
- Gran cantidad de ciclovías en mal o regular estado de conservación y mantención.
- Alto nivel de congestión vial en el centro.
- Solo 20% del total de viajes se realiza en transporte público

- Apropiaciones informales del espacio público, como comercio y estacionamientos informales.

### **Oportunidades**

- Actualización del Plan Regulador Comunal
- Perímetro de exclusión en tramitación permitirá regular la operatividad del transporte público.
- Gran cantidad de espacio destinado a estacionamiento
- Destinación de espacios subutilizados como estacionamiento en calzadas para ensanche de veredas o pistas sólo buses.
- Corredores de valor medioambiental, como ríos y canales, podrían ser incorporados al sistema de espacios públicos y movilidad de la comuna.
- Nuevos servicios de trenes a ser incorporados en 2024 dentro del Plan Trenes de Cercanía 30-30, que conectará Curicó, Talca y Linares, dando una mejor conectividad a nivel regional.
- Áreas con alto potencial de regeneración urbana

### **Amenazas**

- Aumento de la tasa de motorización
- Aumento de Emisiones de GEI.
- Aumento de la congestión vial.
- Disminución de uso de modos no motorizados
- Aumento de la severidad de accidentes.
- Transporte de Carga en vías principales aumenta congestión.
- Aumento del deterioro y abandono de espacios públicos.

## 6. Objetivos del PIIMEP

A partir del diagnóstico básico se plantean los Objetivos del PIIMEP Talca, de los cuales se derivarán una serie de acciones, proyectos o medidas, las cuales a su vez responden a las distintas problemáticas identificadas.

### Objetivo General

Mejorar las condiciones de movilidad urbana y del espacio público que permitan avanzar hacia una ciudad sostenible a través de la Ley de Aportes al espacio público y sus recursos recaudados.

### Objetivo Específicos

1. Mejorar las condiciones de caminabilidad
2. Mejorar las condiciones de ciclomovilidad
3. Mejorar las condiciones de seguridad vial
4. Promover el uso y mejoramiento del espacio público
5. Constituir una red de ciclomovilidad y vialidad continua
6. Promover el uso del transporte público
7. Contribuir a la regeneración urbana del casco histórico

### Proyectos y medidas

A partir de estos objetivos se identifican algunos tipos de acciones de proyectos o medidas asociadas al plan.

| Objetivos                                  | Tipos de Proyectos o Medidas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mejorar las condiciones de caminabilidad.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoramiento de Veredas.</li> <li>• Mejoramiento de alumbrado peatonal y vial</li> <li>• Mejoramiento de puentes peatonales</li> <li>• Mejoramiento de pasos bajo la línea férrea habilitados para la movilidad peatonal</li> <li>• Crear zonas de tránsito calmado</li> <li>• Mejoramiento de intersecciones conflictivas para la movilidad</li> </ul>                                                                                                                                                                             |
| Mejorar las condiciones de ciclomovilidad. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de dotación de ciclovías</li> <li>• Mejorar estándar de calidad de las ciclovías</li> <li>• Aumentar oferta de estacionamientos públicos de bicicletas</li> <li>• Conservación de ciclovías.</li> <li>• Ajustar de estándar de ciclovías</li> <li>• Habilitación de Ciclovías Tácticas (Ciclobandas)</li> <li>• Estacionamiento de corta estadía para ciclos.</li> <li>• Estacionamientos intermodales para ciclos (asociados a Tren o Buses).</li> <li>• Ajustes de semaforización con enfoque en ciclo rutas).</li> </ul> |

|                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Habilitación Sistema de bicicletas públicas</li> <li>• Optimización de ciclovías en esquinas críticas.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Mejorar las condiciones de seguridad vial.               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalar señaléticas informativas de convivencia de modos</li> <li>• Mejorar de señaléticas</li> <li>• Mejorar Demarcaciones Viales</li> <li>• Crear zonas de tránsito calmado</li> <li>• Habilitar reductores de velocidad</li> <li>• Aumento de alumbrado vial</li> <li>• Mejoramiento de intersecciones y vías conflictivas para la movilidad</li> <li>• Mantención de Ciclovías existentes</li> <li>• Programa de educación vial y convivencia de modos</li> <li>• Programa de Fiscalización de conducta vial</li> </ul>                                                                                                                                                                                                            |
| Promover el uso y mejoramiento del espacio público.      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción, Conservación y mejoramiento de veredas de veredas, senderos, escaleras, etc.</li> <li>• Mejoramiento de la superficie de caminata.</li> <li>• Normalización de requisitos de accesibilidad universal.</li> <li>• Incorporación de mobiliario de descanso.</li> <li>• Iluminación de veredas.</li> <li>• Arborización y sombreado de veredas, senderos y escaleras.</li> <li>• Saneamiento de cruces peatonales.</li> <li>• Intervenciones Temporales de estacionamientos (Parklets).</li> <li>• Elaboración Guía de Diseño de Espacios Públicos y Mobiliario Urbano</li> <li>• Mejoramiento de puentes peatonales</li> <li>• Mejoramiento de pasos bajo la línea férrea habilitados para la movilidad peatonal</li> </ul> |
| Constituir una red de ciclomovilidad y vialidad continua | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de nuevas ciclovías</li> <li>• Construcción de atraviesos viales estratégicos</li> <li>• Habilitación de Ciclovías Tácticas (Ciclobandas)</li> <li>• Mejoramiento de calzadas</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Promover el uso del transporte publico                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Habilitación de zonas de intercambio modal.</li> <li>• Habilitación de refugios.</li> <li>• Conservación de refugios.</li> <li>• Iluminación de refugios y puntos de parada.</li> <li>• Habilitación pistas Sólo Bus.</li> <li>• Conservación de Pistas Sólo Bus o vías con transporte público.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Contribuir a la regeneración urbana del casco histórico  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoramiento de Veredas</li> <li>• Mejoramiento de puentes peatonales</li> <li>• Mejoramiento de pasos bajo la línea férrea habilitados para la movilidad peatonal</li> <li>• Normalización de requisitos de accesibilidad universal.</li> <li>• Incorporación de mobiliario de descanso.</li> <li>• Iluminación de veredas.</li> <li>• Iluminación vial.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

## 7. Cartera de Proyectos y Medidas

### 7.1 Cartera de Proyectos

Para la propuesta de cartera de proyectos y medidas se ha definido que éstos deben responder a los objetivos del PIIMEP Talca y a su vez cumplir con, a lo menos, los siguientes criterios:

**Alcance:** El proyecto o medida debe estar dentro del alcance del PIIMEP definido por la Ley de Aportes al Espacio Público.

La cartera de proyectos y medidas de movilidad y espacio público identificadas por el municipio a través de los distintos planes de movilidad urbana sostenible, el plan de regeneración urbana del casco histórico, el plan de desarrollo comunal y los distintos planes sectoriales asociados es amplia e incluye medidas de mediano y largo plazo. Para efectos de la cartera del PIIMEP se ha considerado iniciativas que están dentro del alcance financiero y de capacidades del municipio para su implementación a corto o mediano plazo. A modo de ejemplo el PIIMEP comunal, no incluye proyectos de infraestructura vial identificados por el PMUS por cuanto estos se implementan a través de las vías regulares de financiamiento y gestión de la inversión pública.

**Factibilidad:** El proyecto o medida debe ser técnicamente factible y posible de implementar por el municipio con los aportes disponibles o de manera complementaria con otras fuentes de financiamiento.

**Sinergia:** El proyecto o medida debe ser parte del proceso de planificación urbana integrada municipal y estar asociado a alguno de los planes o instrumentos de planificación con que cuenta el municipio (PRC, PLADECO, PRCH, PMUS u otros propios o sectoriales).

La cartera de proyectos o medidas resulta de la combinación de estos tres criterios y de una selección de iniciativas identificadas en los distintos instrumentos de planificación disponibles, para su implementación en el corto o mediano plazo.

Tabla 2: Cartera de Proyectos

|           | PROYECTO, OBRA O MEDIDA PIIMEP                                                | CODIGO | PLAN ASOCIADO |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------|--------|---------------|
| PROYECTOS | Habilitación Pista exclusiva transporte público 2 Sur y 11 Oriente            | 01     | PMUS          |
|           | Habilitación Pista exclusiva transporte público Av. Carlos Shorr y Av. Colín  | 02     | PMUS          |
|           | Habilitación Sistema de Zonas Calmas                                          | 03     | PMUS          |
|           | Habilitación Ciclobandas Provisorias (Av. Cancha Rayada)                      | 04     | PMUS          |
|           | Habilitación Ciclobandas Provisorias (16, 18 Sur y 6 oriente)                 | 05     | PMUS          |
|           | Mejoramiento Integral Eje Comercial 1 Sur                                     | 06     | PRC + PRCH    |
|           | Mejoramiento Caminabilidad Alameda Bernardo O'Higgins                         | 07     | PMUS          |
|           | Rehabilitación Integral Espacios Públicos Zona U1 PRC                         | 08     | PRC + PRCH    |
|           | Construcción Parque Bosque Municipal                                          | 09     | PLADECO       |
|           | Ampliación y Mejoramiento Parque Costanera Piduco                             | 10     | PRCH          |
|           | Construcción Puente Avenida Canal de la Luz                                   | 11     | PMUS          |
|           | Mejoramiento Ciclovia San Miguel                                              | 12     | PMUS          |
|           | Construcción Ciclovia 2 Norte                                                 | 13     | PMUS          |
|           | Habilitación Ciclovia Puente Río Claro                                        | 14     | PMUS          |
|           | Construcción o Mejoramiento Ciclovia Alameda Bernardo O'Higgins (Pista Sur)   | 15     | PMUS          |
|           | Construcción o Mejoramiento Ciclovia Alameda Bernardo O'Higgins (Pista Norte) | 16     | PMUS          |
|           | Construcción o Mejoramiento Ciclovia 6 Oriente                                | 17     | PMUS          |
|           | Construcción o Mejoramiento Ciclovia 5 Oriente                                | 18     | PMUS          |
|           | Mejoramiento Seguridad Vial Ruta K-60                                         | 19     | PMUS          |
|           | Mejoramiento Avenida Cancha Rayada                                            | 20     | PMUS          |
|           | Mejoramiento y Puesta en Valor Av. Diagonal Isidoro del Solar                 | 21     | PMUS + PRCH   |
|           | Mejoramiento Paso Bajo Nivel 1 Sur                                            | 22     | PMUS + PRCH   |
|           | Mejoramiento Paso Bajo Nivel 1 Norte                                          | 23     | PMUS + PRCH   |
|           | Mejoramiento Paso Bajo Nivel 2 norte                                          | 24     | PMUS + PRCH   |
|           | Mejoramiento y extensión Paseo Peatonal 1 sur 11 Ote. hasta Plaza de Armas    | 25     | PMUS + PRCH   |
|           | Mejoramiento Puente Peatonal 4 Oriente                                        | 26     | PMUS          |
|           | Mejoramiento Puente Peatonal 2 Poniente                                       | 27     | PMUS          |
|           | Mejoramiento Puente Peatonal 1 sur                                            | 28     | PMUS          |
| MEDIDAS   | Programa de Mantenimiento de Ciclovías existentes                             | 01     | PMUS          |
|           | Programa de Educación vial y convivencia de modos                             | 02     | PMUS          |
|           | Programa de Fiscalización de conducta vial                                    | 03     | PMUS          |
|           | Programa de Intervenciones Temporales de estacionamientos (Parklets)          | 04     | PMUS          |
|           | Programa de Mejoramiento de Señaléticas y Demarcaciones Viales                | 05     | PMUS          |
|           | Programa de Guarderías de bicicletas                                          | 06     | PMUS          |
|           | Programa de Sistema de bicicletas públicas                                    | 07     | PMUS          |
|           | Implementación de Ordenanza Municipal de Carga y Descarga                     | 08     | PMUS          |
|           | Elaboración Guía de Diseño de Espacios Públicos y Mobiliario Urbano           | 09     | PRCH          |

| INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN ASOCIADOS  | SIGLA   |
|------------------------------------------|---------|
| PLAN REGULADOR COMUNAL                   | PRC     |
| PLAN DE DESARROLLO COMUNAL               | PLADECO |
| PLAN DE REGENERACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO | PRCH    |
| PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE      | PMUS    |

Figura 13. Plano Cartera de Proyectos



## 7.2 Cartera de Medidas

A continuación, se describen brevemente las medidas del plan.

### 1. Programa de Mantenimiento de Ciclovías Existentes

Este programa tiene por objetivo mantener y conservar infraestructura de ciclovías existentes en la ciudad bajo un enfoque de mantenimiento preventivo que incluye: reparaciones, pintado y repintado de demarcaciones, instalación de señaléticas, limpieza y otros destinados a asegurar la operatividad y seguridad de la red de ciclovías. El programa busca garantizar la continuidad del servicio y reforzar la confianza de los usuarios, incentivando el uso de la bicicleta como modo de movilidad urbana sostenible. Considera además difusión de estas medidas, con letreros indicativos e informativos de los trabajos a realizar, además de folletería para difusión, servicio de mailing e impresión de papelería.

### 2. Programa de Educación Vial y Convivencia de Modos

Este programa estará destinado a los usuarios de la movilidad urbana en sus distintos modos a través de estrategias de sensibilización, formación ciudadana, campañas de difusión, campañas comunicacionales en redes sociales, instalación de señaléticas u otros. Busca construir una cultura vial basada en el respeto mutuo entre peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y conductores. Su implementación busca minimizar conflictos intermodales, reducir la siniestralidad y promover un ambiente de convivencia en el espacio público compartido. Considera la realización de activaciones informativas y de difusión como desarrollo de reuniones con la comunidad organizada, presencia visual con posteras, material de difusión impreso como volantes, guías informativas, tote bag con frases alusivas, palomas, pasacalles, gráficas de gran tamaño, contratación de monitores y formación de comunidad organizada de líderes en educación vial.

### 3. Programa de Fiscalización de Conducta Vial

Complementario a la educación, este programa se enfoca en la aplicación de la normativa de tránsito a través de la fiscalización efectiva. Su objetivo es asegurar el cumplimiento de las normas que garanticen la seguridad vial y la fluidez del sistema de movilidad urbana. La fiscalización estará orientada a evitar infracciones como el estacionamiento irregular en aceras y ciclovías, la utilización de pistas exclusivas de transporte público, el respeto de la prioridad de paso peatonal, y en general, el cumplimiento de las normas del tránsito. Considera la realización de acciones de fiscalización, para lo cual, se considera la impresión de volantes informativos, adquisición y entrega de merchandising relacionado como luces para bicicletas, linternas para peatones, chaleco reflectante para automovilistas y usuarios de bicicleta, entre otros elementos relacionados. También la instalación de gráficas alusivas.

#### **4. Programa de Intervenciones Temporales de Estacionamientos (Parklets)**

Este programa busca redistribuir el espacio público, transformando temporalmente estacionamientos vehiculares en micro-espacios de uso peatonal y ciudadano (Parklets). Estas intervenciones, de bajo costo y alta flexibilidad, buscan desincentivar el uso excesivo del vehículo particular en zonas del casco histórico de la ciudad, fomentar el uso del espacio público, dando prioridad al peatón y generar nodos de actividad social y comercial, contribuyendo a la vitalidad urbana y la priorización de los modos activos de movilidad. La implementación del programa incluye demarcaciones viales, instalación de segregadores, mobiliario urbano, instalación de señaléticas, reductores de velocidad, entre otros. Considera además, la instalación de gráficas alusivas a través de letreros. Adquisición de merchandising alusivo como sombrillas, abanicos, mini patentes para bicicletas con mensajes como “Yo amo andar en bici” o similar y posteras para demarcar los lugares.

#### **5. Programa de Mejoramiento de Señaléticas y Demarcaciones Viales**

Este programa está destinado a la estandarización, visibilidad y legibilidad de la señalética vertical y horizontal en toda la red vial urbana orientada a la correcta orientación de todos los usuarios, la prevención de accidentes, el cumplimiento de las normas de tránsito, optimizando la capacidad de las vías, la convivencia de modos, el respeto al peatón, la seguridad vial y el mejoramiento de los tiempos de desplazamiento. Este programa incluye la instalación de señaléticas, reductores de velocidad, segregadores, demarcaciones, entre otros. Considera además, la adquisición de letreros informativos para la temporada de intervención, impresión de volantes para comunicación con la comunidad. Además intervenciones viales de arte, como por ejemplo, pintura de demarcaciones especiales dependiendo de lo existente en el sector (ejemplo cerca de veterinaria, una paso de cebra con patitas de mascotas o similares que contribuyan a la educación y la convivencia vial).

#### **6. Programa de Guarderías de Bicicletas**

Este programa busca la implementación de infraestructura segura y confiable para el resguardo de bicicletas a través de “guarderías”. Recintos habilitados para el estacionamiento prolongado de bicicletas que estarán ubicados estratégicamente de la ciudad en puntos de origen/destino o en nodos de intermodalidad (universidades, hospital, centro, etc.). Estas guarderías disminuyen el riesgo de robos y fomentan el uso de la bicicleta como modo activo de transporte. Este programa incluye la habilitación física, equipamiento, difusión, entre otros. Considera además, habilitación gráfica de estos espacios. Chapitas de usuario frecuente, merchandising para ciclistas como bandanas, caramayolas, otros como patentes o poleras con frases alusivas como: “yo me muevo seguro y sostenible por Talca”.

## **7. Programa de Sistema de Bicicletas Públicas**

Este programa busca establecer un servicio de bicicletas compartidas accesible, complementario a la red de ciclovías y a la infraestructura de guarderías y bicicleteros. El sistema estará orientado a disponibilizar bicicletas de uso compartido, de bajo costo, para trayectos urbanos, que faciliten la movilidad de las personas entre puntos de la ciudad, favoreciendo una movilidad activa. Este programa incluye la compra de bicicletas, habilitación de estaciones-bicicleteros, sistema de operación y monitoreo, señalética informativa, difusión, implementación de aplicaciones digitales, entre otros necesarios para la operación del sistema. Considera, además, banderines para bicicletas tipo “Talca Sostenible”, volantes impresos para difusión del servicio, habilitación gráfica de los lugares donde se ubicarán las bicicletas y rotulación de bicicletas con gráficas.

## **8. Implementación de Ordenanza Municipal de Carga y Descarga**

Este programa busca la gestión eficiente del espacio urbano y la reducción de la congestión, especialmente en zonas comerciales y densas. La ordenanza establecerá horarios, zonas y procedimientos específicos para las operaciones de carga y descarga, minimizando la interferencia con el flujo de peatones y vehículos durante las horas de mayor congestión. La implementación del programa mejora la fluidez del tránsito y optimiza el uso del espacio vial. La implementación de la ordenanza incluye la difusión, campaña comunicacional, instalación de señaléticas en puntos de acceso a la ciudad, señalética en zonas comerciales de mayor flujo de carga y descarga y en zonas de mayor congestión, entre otros.

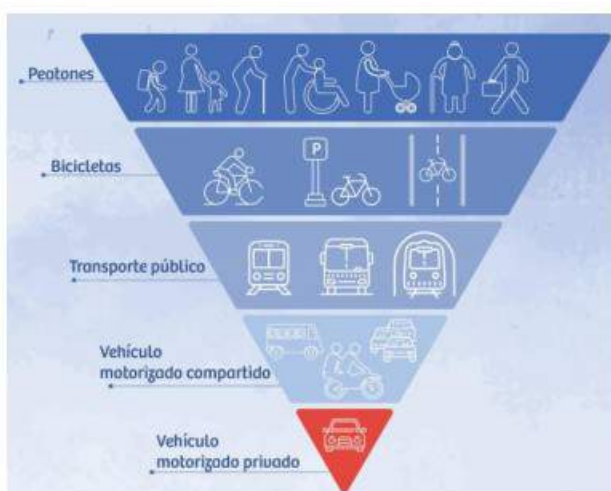
## **9. Elaboración Guía de Diseño de Espacios Públicos y Mobiliario Urbano**

La elaboración de esta guía busca mejorar la calidad, coherencia y funcionalidad del diseño urbano. La guía establecerá directrices y estándares para la configuración de nuevos espacios públicos y la selección/instalación de mobiliario urbano (bancos, luminarias, papeleras, etc.). Su implementación asegura que cada intervención contribuya a la identidad urbana, la accesibilidad universal y la creación de entornos atractivos y habitables para la ciudadanía. La elaboración de esta guía incluye el diseño, la publicación, la difusión y seguimiento de la implementación de la guía, entre otros.

## 8. Priorización de las iniciativas del PIIMEP

Para la priorización de las iniciativas del PIIMEP se debe considerar la pirámide invertida de la movilidad sostenible que organiza jerárquicamente los modos de transporte en función de la eficiencia. La pirámide prioriza los modos de transporte que son más sostenibles y menos impactantes para el entorno urbano, la salud y la calidad de vida de las personas.

Así la pirámide invertida de movilidad prioriza a peatones, bicicletas, transporte público, vehículo motorizado compartido y finalmente al vehículo motorizado privado.



Por tanto, para todas las instancias de priorización de las iniciativas a financiar con los aportes recaudados por la ley de aportes al espacio público, se tendrá a la vista esta pirámide como un criterio de decisión para la implementación de los proyectos y medidas asociadas al PIIMEP.

La cartera de proyectos o medidas ha sido priorizada en base a 3 grupos definiendo un horizonte temporal de implementación.

| GRUPO 1 (G1) | GRUPO 2 (G2) | GRUPO 3 (G3) |
|--------------|--------------|--------------|
| 1 a 3 años   | 4 a 6 años   | 7 a 10 años  |

Tabla 3: Priorización Cartera de Proyectos

|           | PROYECTO, OBRA O MEDIDA PIIMEP                                                | CODIGO | PRIORIDAD |    |    |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|----|----|
|           |                                                                               |        | G1        | G2 | G3 |
| PROYECTOS | Habilitación Pista exclusiva transporte público 2 Sur y 11 Oriente            | 01     | X         |    |    |
|           | Habilitación Pista exclusiva transporte público Av. Carlos Shorr y Av. Colín  | 02     | X         |    |    |
|           | Habilitación Sistema de Zonas Calmas                                          | 03     | X         |    |    |
|           | Habilitación Ciclobandas Provisorias (Av. Cancha Rayada)                      | 04     | X         |    |    |
|           | Habilitación Ciclobandas Provisorias (16, 18 Sur y 6 oriente)                 | 05     | X         |    |    |
|           | Mejoramiento Integral Eje Comercial 1 Sur                                     | 06     | X         | X  | X  |
|           | Mejoramiento Caminabilidad Alameda Bernardo O'Higgins                         | 07     | X         | X  |    |
|           | Rehabilitación Integral Espacios Públicos Zona U1 PRC                         | 08     | X         | X  | X  |
|           | Construcción Parque Bosque Municipal                                          | 09     | X         | X  |    |
|           | Ampliación y Mejoramiento Parque Costanera Piduco                             | 10     | X         | X  |    |
|           | Construcción Puente Avenida Canal de la Luz                                   | 11     | X         | X  |    |
|           | Mejoramiento Ciclovía San Miguel                                              | 12     | X         |    |    |
|           | Construcción Ciclovía 2 Norte                                                 | 13     |           | X  |    |
|           | Habilitación Ciclovía Puente Río Claro                                        | 14     | X         | X  |    |
|           | Construcción o Mejoramiento Ciclovía Alameda Bernardo O'Higgins (Pista Sur)   | 15     | X         |    |    |
|           | Construcción o Mejoramiento Ciclovía Alameda Bernardo O'Higgins (Pista Norte) | 16     | X         |    |    |
|           | Construcción o Mejoramiento Ciclovía 6 Oriente                                | 17     | X         |    |    |
|           | Construcción o Mejoramiento Ciclovía 5 Oriente                                | 18     |           | X  |    |
|           | Mejoramiento Seguridad Vial Ruta K-60                                         | 19     | X         |    |    |
|           | Mejoramiento Avenida Cancha Rayada                                            | 20     |           | X  | X  |
|           | Mejoramiento y Puesta en Valor Av. Diagonal Isidoro del Solar                 | 21     | X         | X  |    |
|           | Mejoramiento Paso Bajo Nivel 1 Sur                                            | 22     | X         |    |    |
|           | Mejoramiento Paso Bajo Nivel 1 Norte                                          | 23     | X         |    |    |
|           | Mejoramiento Paso Bajo Nivel 2 norte                                          | 24     | X         |    |    |
|           | Mejoramiento y extensión Paseo Peatonal 1 sur 11 Ote. hasta Plaza de Armas    | 25     |           | X  |    |
|           | Mejoramiento Puente Peatonal 4 Oriente                                        | 26     | X         |    |    |
|           | Mejoramiento Puente Peatonal 2 Poniente                                       | 27     | X         |    |    |
|           | Mejoramiento Puente Peatonal 1 sur                                            | 28     | X         |    |    |
| MEDIDAS   | Programa de Mantenimiento de Ciclovías existentes                             | 01     | X         |    |    |
|           | Programa de Educación vial y convivencia de modos                             | 02     | X         |    |    |
|           | Programa de Fiscalización de conducta vial                                    | 03     | X         |    |    |
|           | Programa de Intervenciones Temporales de estacionamientos (Parklets)          | 04     | X         |    |    |
|           | Programa de Mejoramiento de Señaléticas y Demarcaciones Viales                | 05     | X         |    |    |
|           | Programa de Guarderías de bicicletas                                          | 06     | X         |    |    |
|           | Programa de Sistema de bicicletas públicas                                    | 07     | X         | X  |    |
|           | Implementación de Ordenanza Municipal de Carga y Descarga                     | 08     | X         |    |    |
|           | Elaboración Guía de Diseño de Espacios Públicos y Mobiliario Urbano           | 09     | X         |    |    |

## **9. Seguimiento del Plan**

La coordinación y seguimiento del PIIMEP estará a cargo de la Secretaría Comunal de Planificación SECPLAN y su implementación estará a cargo de los distintos departamentos y unidades municipales correspondientes.

El PIIMEP comunal deberá actualizarse periódicamente en un plazo no mayor a diez años, y cada vez que se apruebe un nuevo instrumento de planificación comunal o intercomunal.

## **10. Recaudación y Rendición de los Aportes**

De acuerdo con el artículo 180 de la LGUC, los aportes serán recaudados por el municipio que deberá mantenerlos en una cuenta especial y separada del resto del presupuesto municipal.

Los aportes estarán destinados única y exclusivamente a los siguientes fines:

- a) Ejecución de obras identificadas en los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, incluida la construcción de las nuevas áreas verdes o espacios públicos allí indicados.
- b) Pago de expropiaciones que sean necesarias para la materialización de dichas obras.
- c) Actualización de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, desarrollo de los instrumentos de planificación que sean necesarios para su ejecución y elaboración de los proyectos de las obras.
- d) Gastos de administración e inspección, incluidos aquellos en personal, hasta por el 10% de los fondos recaudados.

A menos el 70% de los aportes percibidos, deducidos los gastos de administración, deberán ser invertidos en movilidad. La municipalidad determinará la parte del remanente que será destinado a la inversión en otros espacios públicos.

En las comunas en que exista un plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, al menos el 40% de los aportes recaudados anualmente deberá destinarse a la ejecución de obras incluidas en dicho plan intercomunal. Para estos efectos, la municipalidad deberá ejecutar esas obras directamente o transferir los recursos a alguna de las entidades competentes para ejecutarlas mediante un convenio mandato. En este último caso, la entidad receptora sólo podrá emplear los recursos en los fines señalados.

Por resolución de la secretaría regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, y previa solicitud de la municipalidad interesada, el porcentaje de destinado al PIIMEP intercomunal podrá ser modificado para la ejecución de obras determinadas, considerando la priorización contemplada en el plan.

De acuerdo con el artículo 181 de la LGUC, en sus rendiciones de cuentas anuales, las municipalidades darán una explicación circunstanciada del uso, situación y movimiento de todos y cada uno de los aportes recaudados, y deberán publicarse tales rendiciones conforme dispone el artículo 7 contenido en el artículo primero de la ley N° 20.285.

Se incluirán dentro de esta rendición las medidas de mitigación a que se refiere el artículo 170, y los estudios, proyectos, obras y medidas que regula el artículo 179, recepcionadas y garantizadas, y las incluidas en los permisos aprobados, consignando las garantías a que alude el artículo 173 que obren en poder del municipio y la situación de los fondos obtenidos por el cobro de garantías.

El estado de situación de las medidas de mitigación directa a que se refiere el artículo 170 y 173 serán informadas trimestralmente por la Dirección de Obras Municipales (DOM) a la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN) para seguimiento.

El estado de situación financiera del PIIMEP será informado trimestralmente por la Dirección de Finanzas (DAF) a la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN).



# PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

PIIMEP Talca

ANEXO

CARTERA DE PROYECTOS

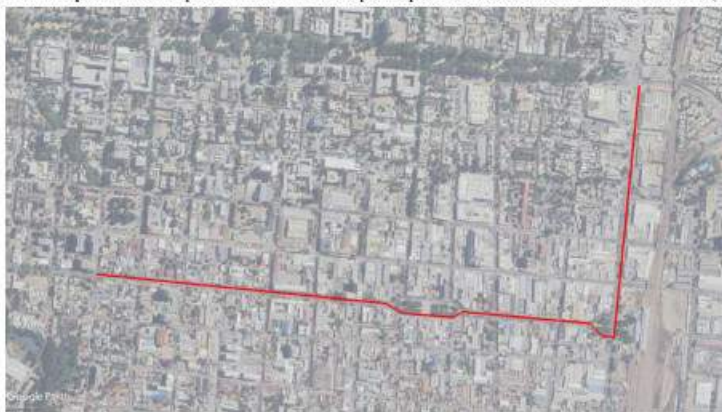
## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                                                     |              |    |               |      |           |                    |
|----------|---------------------------------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|--------------------|
| Proyecto | Habilitación pista exclusiva transporte público 2 sur y 11 oriente. |              |    |               |      |           |                    |
| Código   | 01                                                                  | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Transporte público |

|                                |                                                                                                                                                                                                      |                             |             |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Habilitar una pista exclusiva para transporte público y vehículos de emergencia en vías estructurantes de la ciudad, mejorando los tiempos de los recorridos de los buses de transporte público.     |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 2.244                                                                                                                                                                                                | Área del proyecto (m²)      | N/A.        |
| Población beneficiada          | 210.916                                                                                                                                                                                              | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                               | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Desde Monseñor Manuel Larraín (2 sur), entre Av. calle 1 poniente y Av. Salvador Allende (11 oriente), continuando por Av. Salvador Allende (11 oriente) hasta Alameda Bernardo O'Higgins (4 norte). |                             |             |
| Problemática                   | El aumento del parque vehicular produce alta congestión en horarios punta.                                                                                                                           |                             |             |
| Objetivos                      | Disminuir los tiempos de viaje del transporte público. Promover el uso del transporte público                                                                                                        |                             |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento pista exclusiva transporte público Monseñor Manuel Larraín (2 Sur).



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Pista exclusiva transporte público Monseñor Manuel Larraín (2 Sur).



Fuente: PMUS.

Figura 3. Pista exclusiva transporte público Av. Salvador Allende (11 Oriente).



Fuente: PMUS.

# **PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA**

|          |                                                                                      |              |    |               |      |           |                    |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|--------------------|
| Proyecto | <b>Habilitación pista exclusiva transporte público Av. Carlos Schorr y Av. Colín</b> |              |    |               |      |           |                    |
| Código   | 02                                                                                   | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Transporte público |

|                                |                                                                                                                                                                                                  |                             |             |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Habilitar una pista exclusiva para transporte público y vehículos de emergencia en vías estructurantes de la ciudad, mejorando los tiempos de los recorridos de los buses de transporte público. |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 2.727                                                                                                                                                                                            | Área del proyecto (m²)      | N/A.        |
| Población beneficiada          | 210.916                                                                                                                                                                                          | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                           | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Av. Ignacio Carrera Pinto desde la intersección con la calle 26 sur, pasando por la Av. Carlos Schorr, continuando por la Av. 2 sur hasta la intersección con la calle 1 pte.                    |                             |             |
| Problemática                   | El aumento del parque vehicular produce alta congestión en horarios punta.                                                                                                                       |                             |             |
| Objetivos                      | Disminuir los tiempos de viaje del transporte público. Promover el uso del transporte público                                                                                                    |                             |             |

## **Galería de imágenes referenciales**

**Figura 1. Emplazamiento pista exclusiva transporte público Av. Colín.**



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 2. Pista exclusiva transporte público Monseñor Manuel Larraín (2 Sur).**



Fuente: PMUS.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                          |              |    |               |      |           |               |
|----------|------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|---------------|
| Proyecto | Habilitación de sistema de zonas calmas. |              |    |               |      |           |               |
| Código   | 03                                       | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Caminabilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                              |             |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------|
| Descripción                    | Habilitación de zonas de tránsito calmado en zonas urbanas específicas de la ciudad en las que a través de condiciones físicas u operacionales se establecen velocidades máximas de 40 kilómetros por hora, 30 kilómetros por hora o 20 kilómetros por hora.                                                                                                 |                              |             |
| Extensión del proyecto (m)     | N/A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Área del proyecto (Manzanas) | 41          |
| Población beneficiada          | 210.916                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Necesita expropiación        | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Fecha de ejecución estimada  | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Se compone por 3 polígonos:<br>Polígono 1: Delimitado por las calles 9 norte, 7 oriente, Av. Alameda Bernardo O'Higgins y calle 4 oriente.<br>Polígono 2: Delimitado por la Av. 2 sur, calle 6 oriente, calle 6 sur y calle 3 oriente.<br>Polígono 3: Delimitado por las calles 6 sur, calle 9 oriente, pasaje El Salvador, Av. Costanera y calle 6 oriente. |                              |             |
| Problemática                   | Sinistros viales, exceso de velocidad, desincentivo a la movilidad activa, inseguridad peatonal producida por el tránsito vial.                                                                                                                                                                                                                              |                              |             |
| Objetivos                      | Producir una red vial por la cual se circula calmadamente y en forma segura, incentivando circular a una velocidad apropiada para el entorno y para los usuarios más vulnerables. Reducción de contaminación, de ruido y de siniestros viales, el incentivo a la movilidad activa, como caminata o bicicleta, y facilitar las relaciones vecinales.          |                              |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento propuesta de emplazamiento de Zonas Calmas.



Fuente: Informe etapa 2 PMUS Talca.

Figura 2. Habilitación de zonas calmas.



Figura 3. Habilitación de zonas calmas.



# **PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA**

|          |                                                                  |              |    |               |      |           |                |
|----------|------------------------------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | <b>Habilitación ciclobandas provisorias (Av. Cancha Rayada).</b> |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 04                                                               | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                            |                             |             |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Habilitación de ciclovía táctica mejorando las condiciones de seguridad mediante instalación de segregadores, demarcaciones, señéticas y equipamientos para ciclistas, permitiendo dar continuidad a ciclovías existentes. |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 1.600                                                                                                                                                                                                                      | Área del proyecto (m²)      | N/A.        |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                     | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                     | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Desde Cancha Rayada con 11 oriente y continúa en Av. Lircay hasta la intersección con 14 norte.                                                                                                                            |                             |             |
| Problemática                   | Avenida altamente transitada por ciclistas en deficientes condiciones de seguridad vial.                                                                                                                                   |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan avenida, y promoción de la convivencia vial.                                                                                      |                             |             |

## **Galería de imágenes referenciales**

Figura 1. Emplazamiento habilitación de ciclobanda provisional.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Ciclobanda provisoria Av. Cancha Rayada



Fuente: PMUS.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                                                |              |    |               |      |           |                |
|----------|----------------------------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | Habilitación ciclobandas provisorias (16, 18 Sur y 6 Oriente). |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 05                                                             | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                               |                             |             |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Habilitación de ciclovía táctica mejorando las condiciones de seguridad mediante instalación de segregadores, demarcaciones, señáleticas y equipamiento para ciclistas, permitiendo dar continuidad a ciclovías existentes.   |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 3.768                                                                                                                                                                                                                         | Área del proyecto (m²)      | N/A.        |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                        | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                        | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Inicia en la intersección de la calle 18 sur con Av. Ignacio Carrera Pinto, desde Av. Ignacio Carrera Pinto hasta calle 1 ote. continuando por calle 16 Sur hasta 10 ote. y en calle 5 ote. desde 16 sur hasta estero Piduco. |                             |             |
| Problemática                   | Avenidas y calles altamente transitadas por ciclistas en deficientes condiciones de seguridad vial.                                                                                                                           |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan avenidas y calles, y promoción de la convivencia vial.                                                                               |                             |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento habilitación de ciclobanda provisorias.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Habilitación ciclobandas provisorias.



Fuente: Elaboración propia.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                                |              |              |               |            |           |                 |
|----------|------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------|------------|-----------|-----------------|
| Proyecto | Mejoramiento integral del eje comercial 1 sur. |              |              |               |            |           |                 |
| Código   | 06                                             | Priorización | G1   G2   G3 | Plan Asociado | PRC   PRCH | Categoría | Espacio público |

|                                |                                                                                                                                                                                         |                             |             |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Diseño y ejecución de obras de mejoramiento urbano en veredas, calzadas y reposición de mobiliario urbano, escaños, basureros, iluminación, instalación de ciccleteros, bebederos, etc. |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 1486                                                                                                                                                                                    | Área del proyecto (m²)      | N/A.        |
| Población beneficiada          | 210.916                                                                                                                                                                                 | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 10mo año.                                                                                                                                                 | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2035 |
| Ubicación                      | Se desarrolla en la av. 1 sur, desde la calle 1 pte. hasta la av. Salvador Allende (11 ote.)                                                                                            |                             |             |
| Problemática                   | Deterioro del espacio público, aumento de la inseguridad, deficiencias en el mobiliario urbano, iluminación deficitaria, entre otros.                                                   |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad, seguridad y vitalidad del espacio público y comercial en el principal eje comercial de la ciudad.                                             |                             |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento eje comercial 1 sur.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. Mejoramiento integral del eje comercial 1 sur.



Fuente: PMUS.

| PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA |                                                       |              |         |               |      |           |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------|---------|---------------|------|-----------|-----------------|
| Proyecto                                                                               | Mejoramiento caminabilidad Alameda Bernardo O'Higgins |              |         |               |      |           |                 |
| Código                                                                                 | 07                                                    | Priorización | G1   G2 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Espacio público |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                             |             |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Diseño y ejecución de obras de mejoramiento urbano de circulaciones peatonales, reposición de mobiliario urbano, escaños, basureros, iluminación, instalación de ciccleteros, bebederos, etc.                                                                                        |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 2.642                                                                                                                                                                                                                                                                                | Área del proyecto (m²)      | -           |
| Población beneficiada          | 236.347                                                                                                                                                                                                                                                                              | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 6to año.                                                                                                                                                                                                                                               | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2031 |
| Ubicación                      | 4 norte entre Río Claro y av. Salvador Allende (11 oriente)                                                                                                                                                                                                                          |                             |             |
| Problemática                   | Espacio público de gran valor paisajístico y ambiental que presentar cruces peatonales con deficiencias de accesibilidad universal y ruta accesible, mobiliarios en mal estado, iluminación irregular, zonas oscuras e inseguras, estacionamientos informales en el bandejón central |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las con condiciones de caminabilidad, mejorar la accesibilidad universal, promover la interacción y cohesión social, promover la actividad física, las actividades recreativas, disminuir la percepción de inseguridad y fomentar el sentido de pertenencia a la ciudad.     |                             |             |

#### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento del mejoramiento de caminabilidad de la alameda.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Mejoramiento de caminabilidad de la alameda.



Fuente: Elaboración propia.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

| Proyecto | Rehabilitación integral espacios públicos zona U1 PRC. |              |              |               |            |           |                 |
|----------|--------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------|------------|-----------|-----------------|
| Código   | 08                                                     | Priorización | G1   G2   G3 | Plan Asociado | PRC   PRCH | Categoría | Espacio público |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                 |                             |             |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Diseño y ejecución de obras de mejoramiento urbano en veredas y reposición de mobiliario urbano, escaños, basureros, iluminación, instalación de ciccleteros, bebederos, etc.                                                   |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 6.268                                                                                                                                                                                                                           | Área del proyecto (m²)      | 1.045.334   |
| Población beneficiada          | 236.347                                                                                                                                                                                                                         | Necesita expropiación       | -           |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 10mo año.                                                                                                                                                                                         | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2035 |
| Ubicación                      | Zona U1 PRC.                                                                                                                                                                                                                    |                             |             |
| Problemática                   | Deterioro del espacio público, aumento de la inseguridad, deficiencias en el mobiliario urbano, iluminación deficitaria, deficientes condiciones de accesibilidad universal, deterioro comercial, aumento de comercio informal. |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad, seguridad y vitalidad del espacio público en el polígono central del casco histórico.                                                                                                 |                             |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento rehabilitación integral espacios públicos zona U1 PRC.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Rehabilitación integral espacios públicos zona U1 PRC.



Fuente: PMUS.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

| Proyecto | Construcción Parque Bosque Municipal. |              |         |               |         |           |                 |
|----------|---------------------------------------|--------------|---------|---------------|---------|-----------|-----------------|
| Código   | 09                                    | Priorización | G1   G2 | Plan Asociado | PLADECO | Categoría | Espacio público |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                             |             |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Diseño y ejecución de obras de mejoramiento urbano, habilitación de senderos peatonales, instalación de mobiliario urbano, iluminación, bicicletteros, bebederos; instalación de señáleticas, cierres perimetrales, demarcaciones, mejoramiento y habilitación de accesos controlados al parque.                                                                             |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | N/A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Área del proyecto (m²)      | -           |
| Población beneficiada          | 236.347                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 6to año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2031 |
| Ubicación                      | Polígono de 70 hectáreas contiguo a la ruta K-60 al poniente del Río Claro.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                             |             |
| Problemática                   | Espacio público de gran valor paisajístico, ambiental y urbano con diversas problemáticas que desincentivan su uso y conservación. Multiplicidad de usos, delimitación deficiente de senderos peatonales, usos superpuestos entre peatones y ciclistas (DH), erosión de senderos, falta de señáleticas, usos asociados a vehículos motorizados, microbasurales, entre otros. |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad, mejorar la accesibilidad universal, promover la interacción y cohesión social, promover la actividad física, las actividades recreativas al aire libre y fomentar el sentido de pertenencia a la ciudad.                                                                                                                           |                             |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento construcción parque bosque municipal.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Construcción parque bosque municipal.



## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                                    |              |         |               |      |           |                 |
|----------|----------------------------------------------------|--------------|---------|---------------|------|-----------|-----------------|
| Proyecto | Ampliación y mejoramiento Parque Costanera Píduco. |              |         |               |      |           |                 |
| Código   | 10                                                 | Priorización | G1   G2 | Plan Asociado | PRCH | Categoría | Espacio público |

|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                             |             |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                           | Ampliación y Mejoramiento del Parque Costanera Piduco mediante diseño urbano y ejecución de expropiaciones y obras de mejoramiento urbano como calzadas, aceras, veredas e instalación mobiliario urbano, escaños, basureros, iluminación, instalación de bicicleteros, bebederos, etc. hacia el sector comprendido entre 8 y 14 oriente, incluyendo los estudios jurídicos previos a procesos expropiatorios. |                             |             |
| Extensión perimetral del proyecto (m) | 2.843                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Área del proyecto (m²)      | 112.408     |
| Población beneficiada                 | 236.347                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Necesita expropiación       | Sí          |
| Temporalidad en implementación        | A partir del 1er año hasta el 6to año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2031 |
| Ubicación                             | Ribera norte estero Piduco entre 8 y 14 oriente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                             |             |
| Problemática                          | Discontinuidad del Parque Piduco, discontinuidad de la vialidades y existencia de microbasurales en las riberas que amenazan la conservación de la biodiversidad y el humedal Cajón del Estero Piduco.                                                                                                                                                                                                         |                             |             |
| Objetivos                             | Mejorar las condiciones de movilidad urbana, promueve el uso del espacio público y la conservación ambiental del humedal cajón Estero Piduco. Recuperar y restaurar ribera Estero Piduco declarado Humedal Urbano.                                                                                                                                                                                             |                             |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento ampliación y mejoramiento parque costanera Píduco.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Ampliación y mejoramiento parque costanera Píduco.



Fuente: MINVU.

# **PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA**

|          |                                                     |              |         |               |      |           |                      |
|----------|-----------------------------------------------------|--------------|---------|---------------|------|-----------|----------------------|
| Proyecto | <b>Construcción Puente Avenida Canal de la Luz.</b> |              |         |               |      |           |                      |
| Código   | 11                                                  | Priorización | G1   G2 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Infraestructura vial |

|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                             |             |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                           | Diseño y Construcción de un puente sobre el canal Baeza y vialidad urbana dándole continuidad vehicular y peatonal a la Av. Canal de la Luz y al Parque Canal de la Luz.                                                                                                          |                             |             |
| Extensión perimetral del proyecto (m) | 377                                                                                                                                                                                                                                                                               | Área del proyecto (m²)      | 3.051       |
| Población beneficiada                 | 26.491                                                                                                                                                                                                                                                                            | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación        | A partir del 1er año hasta el 6to año.                                                                                                                                                                                                                                            | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2031 |
| Ubicación                             | Av. Canal de la Luz entre 17 1/2 nte. y 18 nte.                                                                                                                                                                                                                                   |                             |             |
| Problemática                          | Discontinuidad de la Av. Canal de la luz en el Canal Baeza lo que genera deficiencias en la movilidad urbana.                                                                                                                                                                     |                             |             |
| Objetivos                             | Mejorar las las condiciones de movilidad urbana desde y hacia el sector norte de la ciudad dando continuidad de la vialidad urbana y al Parque Canal de la Luz, generando una alternativa a Av. Lircay y contribuyendo al proceso de regeneración urbana del sector Las Américas. |                             |             |

## **Galería de imágenes referenciales**

Figura 1. Ubicación puente avenida canal de la luz.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Emplazamiento puente avenida canal de la luz.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3: Estado actual avenida canal de la luz.



Fuente: Google Earth.

Figura 4. Construcción puente avenida canal de la luz.



Fuente: Elaboración propia.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                       |              |    |               |      |           |                |
|----------|---------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | Mejoramiento ciclovía Av. San Miguel. |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 12                                    | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                             |             |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Mejoramiento de la Ciclovía existente en Av. San Miguel mediante instalación de segregadores, demarcaciones, señáleticas y equipamiento para ciclovías, permitiendo dar continuidad a ciclovías existentes a través de una ciclovía provisoria por caletera conectando con ciclovía en calle 2 norte. |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 2.605                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Área del proyecto (m²)      | N/A.        |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                | Fecha de ejecución estimada | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Av. San Miguel con Av. Las Rastras, hasta la 21 ote. (caletera) continuando hasta la 2 norte.                                                                                                                                                                                                         |                             |             |
| Problemática                   | Ciclovías altamente transitada por flujos desde y hacia Campus San Miguel UCM, discontinua y en estado regular.                                                                                                                                                                                       |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan por la avenida, y promoción de la convivencia vial.                                                                                                                                                          |                             |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento ciclovía San Miguel.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Mejoramiento ciclovía San Miguel.



Fuente: PMUS.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                |              |    |               |      |           |                |
|----------|--------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | Construcción Ciclovía 2 norte. |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 13                             | Priorización | G2 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                             |             |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Construcción Ciclovía mediante instalación de segregadores, demarcaciones, señalizaciones y equipamiento para ciclovías, entre otros, permitiendo dar continuidad a la red de ciclovías existentes.                                                                                                                    |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 2.805                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Área del proyecto (m²)      | N/A.        |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 4to año hasta el 6to año.                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Fecha de ejecución estimada | 2029 - 2031 |
| Ubicación                      | Inicia en la intersección Av. 2 nte. con camino las Rastras hasta la intersección con calle 18 ote.                                                                                                                                                                                                                    |                             |             |
| Problemática                   | Avenida altamente transitada por ciclistas, con ciclovías discontinuas, en estado regular y no cumple con los estándares de calidad requeridos.<br>Disminución en uso de las ciclovías existentes y cambio por vehículos motorizados.                                                                                  |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan por la avenida, y promoción de la convivencia vial. Promoción al intercambio modal a ciclos, disminución de congestión vehicular y emisión de gases de efecto invernadero, fomento de los modos de transporte no motorizados. |                             |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento construcción ciclovía 2 norte.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Construcción ciclovía 2 norte.



Fuente: Elaboración propia.

| PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA |                                         |              |    |               |      |           |                |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto                                                                               | Habilitación Ciclovía puente Río Claro. |              |    |               |      |           |                |
| Código                                                                                 | 14                                      | Priorización | G2 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                             |            |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Descripción                    | Estudio, Diseño y Habilitación de ciclovía sobre el Puente Río Claro mejorando las condiciones de caminabilidad, ciclomovilidad y seguridad vial mediante instalación de segregadores, demarcaciones y señáleticas, permitiendo dar continuidad a ciclovías existentes, mediante ampliación de puente existente, recuperación de puente antiguo u otras alternativas que tendrán que ser respaldadas por estudios de ingeniería hidráulica, estructural, vial, etc. |                             |            |
| Extensión del proyecto (m)     | 583                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Área del proyecto (m²)      | N/A.       |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Necesita expropiación       | No         |
| Temporalidad en implementación | A partir del 4to año hasta el 6to año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Fecha de ejecución estimada | 2029- 2031 |
| Ubicación                      | Continuación de la Av. Alameda con la entrada al Balneario Río Claro, finaliza en la intersección con la ruta k-60.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                             |            |
| Problemática                   | Puente Río Claro es altamente transitado por peatones y ciclistas con deficientes condiciones de seguridad con exposición a siniestros viales, exceso de velocidad, lo cual desincentiva a la movilidad activa desde hacia el poniente del Río Claro.                                                                                                                                                                                                               |                             |            |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan por el puente, y promoción de la convivencia vial. Promover el intercambio modal a ciclos, disminución de congestión vehicular y emisión de gases de efecto invernadero, fomento de los modos de transporte no motorizados.                                                                                                                                                |                             |            |

Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento habilitación ciclovía puente Río Claro.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Habilitación ciclovía puente Río Claro.



## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                                                 |              |    |               |      |           |                |
|----------|-----------------------------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | Construcción ciclovía Alameda Bernardo O'Higgins (calzada sur). |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 15                                                              | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                             |            |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Descripción                    | Diseño, Construcción y Equipamiento de ciclovía calzada sur de la Alameda Bernardo O'Higgins cumpliendo con el Decreto 102 MTT que reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos, instalación de segregadores, demarcaciones, señáleticas y equipamiento para ciclistas, permitiendo dar continuidad a ciclovías existentes. |                             |            |
| Extensión del proyecto (m)     | 2.643                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Área del proyecto (m²)      | N/A.       |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Necesita expropiación       | No         |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Fecha de ejecución estimada | 2025- 2028 |
| Ubicación                      | Av. Alameda Bernardo O'Higgins con 11 oriente hasta Río Claro.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                             |            |
| Problemática                   | Avenida de alto valor urbano y ambiental de la ciudad, altamente transitada por ciclistas en deficientes condiciones de seguridad vial, por alto flujo de vehículos particulares, vehículos de carga y transporte público urbano e interurbano.                                                                                                                                                                                                              |                             |            |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan por la Alameda, y promoción de la convivencia vial. Promover el intercambio modal a ciclos, disminución de congestión vehicular y emisión de gases de efecto invernadero, fomento de los modos de transporte no motorizados.                                                                                                                                        |                             |            |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento construcción ciclovía alameda Bernardo O'Higgins (pista sur).



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Construcción ciclovía alameda Bernardo O'Higgins (pista sur).



## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                                                   |              |    |               |      |           |                |
|----------|-------------------------------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | Construcción Ciclovía Alameda Bernardo O'Higgins (calzada norte). |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 16                                                                | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                             |            |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Descripción                    | Diseño, Construcción y Equipamiento de ciclovía calzada norte de la Alameda Bernardo O'Higgins cumpliendo con el Decreto 102 MTT que reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos, instalación de segregadores, demarcaciones, señalizaciones y equipamiento para ciclistas, permitiendo dar continuidad a ciclovías existentes. |                             |            |
| Extensión del proyecto (m)     | 3.733                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Área del proyecto (m²)      | N/A.       |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Necesita expropiación       | No         |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Fecha de ejecución estimada | 2025- 2028 |
| Ubicación                      | Av. Alameda Bernardo O'Higgins con 11 oriente hasta Río Claro.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                             |            |
| Problemática                   | Avenida de alto valor urbano y ambiental de la ciudad, altamente transitada por ciclistas en deficientes condiciones de seguridad vial, por alto flujo de vehículos particulares, vehículos de carga y transporte público urbano e interurbano.                                                                                                                                                                                                                   |                             |            |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan por la Alameda, y promoción de la convivencia vial. Promover el intercambio modal a ciclos, disminución de congestión vehicular y emisión de gases de efecto invernadero, fomento de los modos de transporte no motorizados.                                                                                                                                             |                             |            |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento construcción ciclovía alameda Bernardo O'Higgins (calzada norte).



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Construcción ciclovía alameda Bernardo O'Higgins (pista norte).



## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                  |              |    |               |      |           |                |
|----------|----------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | Mejoramiento ciclovía 6 oriente. |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 17                               | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                             |            |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Descripción                    | Diseño, Mejoramiento y Equipamiento de ciclovía en calle 6 oriente cumpliendo con el Decreto 102 MTT que reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos, instalación de segregadores, demarcaciones, señáleticas y equipamiento para ciclistas, permitiendo dar continuidad a ciclovías existentes. |                             |            |
| Extensión del proyecto (m)     | 3.024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Área del proyecto (m²)      | N/A.       |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Necesita expropiación       | No         |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Fecha de ejecución estimada | 2025- 2028 |
| Ubicación                      | Inicia en la intersección de Av. 6 ote. con Av. Costanera, l continua en calle 12 nte. hasta la intersección con calle 5 ote.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                             |            |
| Problemática                   | Calle altamente transitada por ciclistas en deficientes condiciones de seguridad vial, por alto flujo de vehículos particulares, vehículos de carga y transporte público urbano e interurbano.                                                                                                                                                                                                                                     |                             |            |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan calle 6 oriente, y promoción de la convivencia vial. Promover el intercambio modal a ciclos, disminución de congestión vehicular y emisión de gases de efecto invernadero, fomento de los modos de transporte no motorizados. Modificar su condición de bi-direccional a unidireccional en el mismo sentido del tránsito.                 |                             |            |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento ciclovía 6 oriente.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Corredor Sustentable 6 Oriente.



# **PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA**

|          |                                         |              |    |               |      |           |                |
|----------|-----------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | <b>Construcción ciclovía 5 oriente.</b> |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 18                                      | Priorización | G2 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                             |            |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Descripción                    | Diseño, Mejoramiento y Construcción de ciclovía de alto estandar en calle 5 oriente cumpliendo con el Decreto 102 MTT que reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos, instalación de segregadores, demarcaciones, señáleticas y equipamiento para ciclistas, permitiendo dar continuidad a ciclovías existentes. |                             |            |
| Extensión del proyecto (m)     | 4.507                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Área del proyecto (m²)      | N/A.       |
| Población beneficiada          | 10.300                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Necesita expropiación       | No         |
| Temporalidad en implementación | A partir del 4to año hasta el 6to año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Fecha de ejecución estimada | 2029- 2031 |
| Ubicación                      | Inicia en la intersección de calle 5 ote. con Av. Costanera hasta la intersección con Av. Circunvalación nte.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                             |            |
| Problemática                   | Calle altamente transitada por ciclistas en deficientes condiciones de seguridad vial.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                             |            |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de seguridad vial y ciclomovilidad de los ciclistas que circulan por calle 5 oriente, y promoción de la convivencia vial. Promover el intercambio modal a ciclos, disminución de congestión vehicular y emisión de gases de efecto invernadero, fomento de los modos de transporte no motorizados. Reposición tramo con dirección norte-sur en la actual ciclovía bi-direccional de la calle 6 oriente.                     |                             |            |

## **Galería de imágenes referenciales**

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento ciclovía 5 oriente.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Mejoramiento ciclovía 5 oriente.



## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                        |              |    |               |      |           |                |
|----------|----------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | Mejoramiento seguridad vial ruta K-60. |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 19                                     | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomovilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                              |                             |            |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Descripción                    | Estudio, Diseño y mejoramiento de las condiciones de caminabilidad, ciclomovilidad y seguridad vial mediante construcción de veredas, instalación de segregadores, reductores de velocidad, barreras, demarcaciones, señáleticas, etc.       |                             |            |
| Extensión del proyecto (m)     | 2.889                                                                                                                                                                                                                                        | Área del proyecto (m²)      | N/A.       |
| Población beneficiada          | 236.347                                                                                                                                                                                                                                      | Necesita expropiación       | No         |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                       | Fecha de ejecución estimada | 2025- 2028 |
| Ubicación                      | Inicia en la intersección de la ruta K-60 con el puente Río Claro hasta limite comunal.                                                                                                                                                      |                             |            |
| Problemática                   | Ruta altamente transitada por peatones y ciclistas en deficientes condiciones de seguridad vial con riesgo de accidentes graves por flujo vehicular, transporte público comunal e intercomunal y transporte de carga, y exceso de velocidad. |                             |            |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad, ciclomovilidad y seguridad vial de quienes que circulan por la Ruta K-60, promoción de la convivencia vial y reducción de siniestros viales.                                                       |                             |            |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento seguridad vial ruta k-60.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Mejoramiento seguridad vial ruta k-60.



Fuente: Elaboración propia.

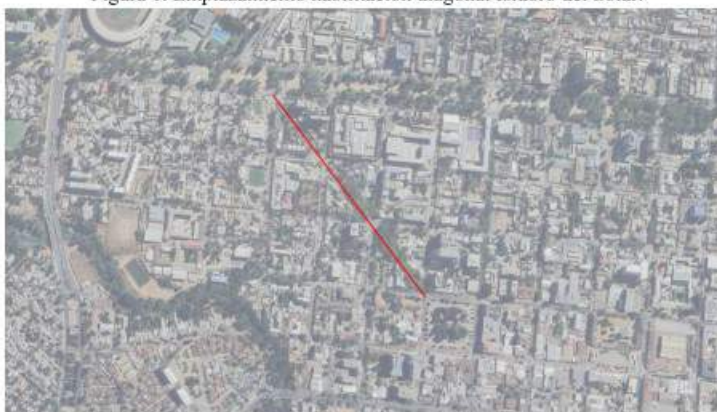
## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                            |              |    |               |      |           |                |
|----------|--------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|----------------|
| Proyecto | Peatonalización Diagonal Isidoro del Solar |              |    |               |      |           |                |
| Código   | 21                                         | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Ciclomotividad |

|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                             |            |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Descripción                           | Habilitación de Peatonalización de Diagonal Av. Isidoro del Solar desde Plaza de Armas hasta Alameda Bernardo O'Higgins mediante la ampliación de aceras, eliminación de estacionamientos laterales, disminución de velocidad permitida para el tránsito de vehicular a 30 km/h o 20 km/h. en 1 pista por calzada, reposición y mejoramiento de veredas, mejoramiento del paisajismo, mejoramiento de calzadas y reposición de mobiliario urbano, escaños, basureros, iluminación, instalación de ciclisteros, bebederos, etc. |                             |            |
| Extensión perimetral del proyecto (m) | 566                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Área del proyecto (m²)      | 22.000     |
| Población beneficiada                 | 236.347                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Necesita expropiación       | N/A.       |
| Temporalidad en implementación        | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Fecha de ejecución estimada | 2025- 2028 |
| Ubicación                             | Av. Diagonal Isidoro del Solar entre Plaza de Armas y Alameda Bernardo O'Higgins                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                             |            |
| Problemática                          | Avenida de alto valor ambiental, paisajístico y urbano con superposición de flujos de movilidad y espacios desaprovechados en estacionamientos de larga estadía.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                             |            |
| Objetivos                             | Promover el uso del espacio público, fomentar la caminabilidad y los usos no motorizados, la reducción del uso de espacio en estacionamientos de vehículos particulares y contribuir a la regeneración del centro histórico.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                             |            |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento habilitación diagonal Isidoro del Solar.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Estado actual diagonal Isidoro del Solar.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. Estado actual diagonal Isidoro del Solar.



Fuente: Elaboración propia.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

| Proyecto | Mejoramiento Paso Bajo Nivel 1 sur. |              |    |               |             |           |               |
|----------|-------------------------------------|--------------|----|---------------|-------------|-----------|---------------|
| Código   | 22                                  | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS   PRCH | Categoría | Caminabilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                 |             |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------|
| Descripción                    | Mejoramiento del paso peatonal bajo nivel de la línea férrea en la calle 1 sur, mediante el mejoramiento de la iluminación, instalación de barandas y pasamanos, mejoramiento de muros y pinturas, reposición y conservación de veredas, instalación de cámaras de seguridad, entre otros que mejoren las condiciones de caminabilidad y seguridad peatonal. |                                 |             |
| Extensión del proyecto (m)     | N/A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Área estimada del proyecto (m²) | 330         |
| Población beneficiada          | 236.347                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Necesita expropiación           | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Fecha de ejecución estimada     | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Calle 1 sur, entre la Av. Salvador Allende (11 ote.) y calle 12 ote.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                 |             |
| Problemática                   | Existencia de focos de inseguridad peatonal en uno de los principales accesos peatonales a la ciudad desde el Terminal de Buses.                                                                                                                                                                                                                             |                                 |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad y seguridad peatonal de quienes circulan por la calle 1 sur.                                                                                                                                                                                                                                                        |                                 |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento paso bajo nivel 1 sur.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Estado actual paso bajo nivel 1 sur.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Estado actual paso bajo nivel 1 sur.



Fuente: Elaboración propia.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

| Proyecto | Mejoramiento Paso Bajo Nivel 1 norte. |              |    |               |             |           |               |
|----------|---------------------------------------|--------------|----|---------------|-------------|-----------|---------------|
| Código   | 23                                    | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS   PRCH | Categoría | Caminabilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                 |             |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------|
| Descripción                    | Mejoramiento del paso peatonal bajo nivel de la línea férrea en la calle 1 norte, mediante el mejoramiento de la iluminación, instalación de barandas y pasamanos, mejoramiento de muros y pinturas, reposición y conservación de veredas, instalación de cámaras de seguridad, entre otros que mejoren las condiciones de caminabilidad y seguridad peatonal. |                                 |             |
| Extensión del proyecto (m)     | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Área estimada del proyecto (m²) | 130         |
| Población beneficiada          | 236.347                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Necesita expropiación           | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Fecha de ejecución estimada     | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Calle 1 norte, entre la av. Salvador Allende (11 ote.) y calle 12 ote.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                 |             |
| Problemática                   | Existencia de focos de inseguridad peatonal en uno de los principales accesos peatonales a la ciudad desde y hacia Hospital Regional.                                                                                                                                                                                                                          |                                 |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad y seguridad peatonal de quienes circulan por la calle 1 norte.                                                                                                                                                                                                                                                        |                                 |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento paso bajo nivel 1 norte.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Estado actual paso bajo nivel 1 norte.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. Estado actual paso bajo nivel 1 norte.



Fuente: Elaboración propia.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

| Proyecto | Mejoramiento paso bajo nivel 2 norte. |              |    |               |             |           |               |
|----------|---------------------------------------|--------------|----|---------------|-------------|-----------|---------------|
| Código   | 24                                    | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS   PRCH | Categoría | Caminabilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                 |             |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------|
| Descripción                    | Mejoramiento del paso peatonal bajo nivel de la línea férrea en la calle 2 norte, mediante el mejoramiento de la iluminación, instalación de barandas y pasamanos, mejoramiento de muros y pinturas, reposición y conservación de veredas, instalación de cámaras de seguridad, entre otros que mejoren las condiciones de caminabilidad y seguridad peatonal. |                                 |             |
| Extensión del proyecto (m)     | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Área estimada del proyecto (m²) | 60          |
| Población beneficiada          | 236.347                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Necesita expropiación           | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Fecha de ejecución estimada     | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Calle 2 norte, entre la av. Salvador Allende (11 ote.) y calle 12 ote.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                 |             |
| Problemática                   | Existencia de focos de inseguridad peatonal en uno de los principales accesos peatonales a la ciudad desde y hacia Hospital Regional.                                                                                                                                                                                                                          |                                 |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad y seguridad peatonal de quienes circulan por la calle 2 norte.                                                                                                                                                                                                                                                        |                                 |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento paso bajo nivel 2 norte.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Estado actual paso bajo nivel 2 norte.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. Estado actual paso bajo nivel 2 norte.



Fuente: Elaboración propia.

# **PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA**

|          |                                                                             |              |    |               |            |           |                 |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|----|---------------|------------|-----------|-----------------|
| Proyecto | Extensión y mejoramiento paseo peatonal 1 sur 11 ote. hasta plaza de armas. |              |    |               |            |           |                 |
| Código   | 25                                                                          | Priorización | G2 | Plan Asociado | PRC   PRCH | Categoría | Espacio público |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                             |             |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Descripción                    | Extensión y mejoramiento de paseo peatonal, permitirá una mejora caminabilidad, ciclomovilidad y seguridad en el casco histórico mediante obras de mejoramiento urbano, veredas, calzadas y reposición de mobiliario urbano, escaños, basureros, iluminación, instalación de ciccleteros, bebederos, etc.                   |                             |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 1.484                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Área del proyecto (m²)      | N/A.        |
| Población beneficiada          | 236.347                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Necesita expropiación       | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 4to año hasta el 6to año.                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Fecha de ejecución estimada | 2029 - 2031 |
| Ubicación                      | Calle 1 sur, desde la calle 1 pte. hasta la Av. Salvador Allende (11 ote.)                                                                                                                                                                                                                                                  |                             |             |
| Problemática                   | Deterioro del espacio público, deterioro del paseo peatonal, aumento de la percepción de inseguridad, deficiencias en el mobiliario urbano, iluminación deficitaria, entre otros.                                                                                                                                           |                             |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad, promover el uso del espacio público, disminuir la percepción de inseguridad en el paseo, mejorar la accesibilidad universal, promover la interacción y cohesión social, fomentar el sentido de pertenencia a la ciudad y contribuir a la regeneración urbana del casco histórico. |                             |             |

## **Galería de imágenes referenciales**

Figura 1. Emplazamiento extensión paseo peatonal 1 sur.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Extensión paseo peatonal 1 sur.



# **PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA**

|          |                                                |              |    |               |      |           |               |
|----------|------------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|---------------|
| Proyecto | <b>Mejoramiento Puente Peatonal 4 oriente.</b> |              |    |               |      |           |               |
| Código   | 26                                             | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Caminabilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                        |                                              |             |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------|
| Descripción                    | Estudios, Diseño y/o Mejoramiento del puente peatonal de la calle 4 oriente sobre el estero piduco, instalación de barandas, pasamanos, iluminación entre otros.                                                                       |                                              |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 45,0                                                                                                                                                                                                                                   | Área estimada del proyecto (m <sup>2</sup> ) | 135         |
| Población beneficiada          | 14.017                                                                                                                                                                                                                                 | Necesita expropiación                        | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                 | Fecha de ejecución estimada                  | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Calle 4 Oriente sobre el Estero Piduco                                                                                                                                                                                                 |                                              |             |
| Problemática                   | Existencia de puente peatonal deficitario e inseguro para el tránsito de personas desde hacia el casco histórico de la ciudad, sobre el estero piduco que es una barrera natural para la movilidad en la ciudad.                       |                                              |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad, ciclomovilidad y la conexión entre el casco histórico de la ciudad y zonas residenciales al sur del estero piduco. Mejorar la percepción de seguridad y promover el uso del espacio público. |                                              |             |

## **Galería de imágenes referenciales**

Figura 1. Emplazamiento puente peatonal 4 oriente.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Mejoramiento puente peatonal 4 oriente.



Fuente: Elaboración propia.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                          |              |    |               |      |           |               |
|----------|------------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|---------------|
| Proyecto | Mejoramiento puente peatonal 2 poniente. |              |    |               |      |           |               |
| Código   | 27                                       | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Caminabilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                        |                                 |             |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------|
| Descripción                    | Estudios, Diseño y/o Mejoramiento del puente peatonal de la calle 2 poniente sobre el estero piduco, instalación de barandas, pasamanos, iluminación entre otros.                                                                      |                                 |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 83,0                                                                                                                                                                                                                                   | Área estimada del proyecto (m²) | 290         |
| Población beneficiada          | 12.042                                                                                                                                                                                                                                 | Necesita expropiación           | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                 | Fecha de ejecución estimada     | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Calle 2 poniente sobre el Estero Piduco                                                                                                                                                                                                |                                 |             |
| Problemática                   | Existencia de puente peatonal deficitario e inseguro para el tránsito de personas desde hacia el casco histórico de la ciudad, sobre el estero piduco que es una barrera natural para la movilidad en la ciudad.                       |                                 |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad, ciclomovilidad y la conexión entre el casco historico de la ciudad y zonas residenciales al sur del estero piduco. Mejorar la percepción de seguridad y promover el uso del espacio público. |                                 |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento puente peatonal 2 poniente.



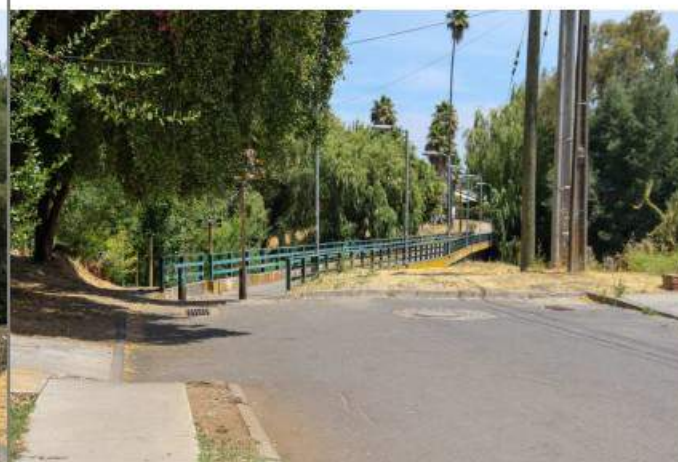
Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Estado actual puente peatonal 2 poniente.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. Estado actual puente peatonal 2 poniente.



Fuente: Elaboración propia.

## PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE TALCA

|          |                                     |              |    |               |      |           |               |
|----------|-------------------------------------|--------------|----|---------------|------|-----------|---------------|
| Proyecto | Mejoramiento puente peatonal 1 sur. |              |    |               |      |           |               |
| Código   | 28                                  | Priorización | G1 | Plan Asociado | PMUS | Categoría | Caminabilidad |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                 |                                              |             |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------|
| Descripción                    | Estudios, Diseño y/o Mejoramiento del puente peatonal de la calle 1 sur sobre el estero piduco, instalación de barandas, pasamanos, iluminación entre otros.                                                                                    |                                              |             |
| Extensión del proyecto (m)     | 40                                                                                                                                                                                                                                              | Área estimada del proyecto (m <sup>2</sup> ) | 120         |
| Población beneficiada          | 8.684                                                                                                                                                                                                                                           | Necesita expropiación                        | No          |
| Temporalidad en implementación | A partir del 1er año hasta el 3er año.                                                                                                                                                                                                          | Fecha de ejecución estimada                  | 2025 - 2028 |
| Ubicación                      | Calle 1 Sur sobre Estero Piduco                                                                                                                                                                                                                 |                                              |             |
| Problemática                   | Existencia de puente peatonal deficitario e inseguro para el transito de personas desde hacia el casco histórico de la ciudad, sobre el estero piduco que es una barrera natural para la movilidad en la ciudad.                                |                                              |             |
| Objetivos                      | Mejorar las condiciones de caminabilidad, ciclomovilidad y la conexión entre el casco historico de la ciudad y zonas residenciales al sur poniente del estero piduco. Mejorar la percepción de seguridad y promover el uso del espacio público. |                                              |             |

### Galería de imágenes referenciales

Figura 1. Emplazamiento mejoramiento puente peatonal 1 sur.



Fuente: Elaboración propia.

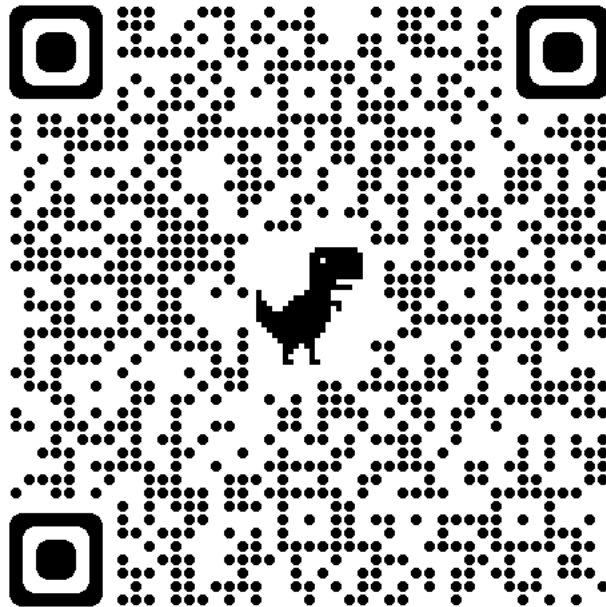
Figura 2. Estado actual puente peatonal 1 sur.



Fuente: PMUS.



Adjunto: PLANO DE PROYECTOS, OBRAS Y MEDIDAS PIIMEP





**Talca**  
Ilustre Municipalidad

**Visítanos en**  
[www.Talca.cl](http://www.Talca.cl)

