



Tu voz, nuestros proyectos

PIIMEP

Vitacura

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO



Memoria Explicativa

Plan De Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) Vitacura

Dirección de Asesoría Urbana Municipalidad de Vitacura

Junio 2025

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	6
1. DEFINICIONES INICIALES.....	8
1.1. Contexto normativo del Plan Comunal de Inversiones en Infraestructuras de Movilidad y Espacio Público	8
1.2. Metodología de Elaboración del PIIMEP Comunal	11
2. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMUNAL.....	14
2.1. Plan Regulador Comunal de Vitacura 1999 (PRC-V)	14
2.2. Imagen Objetivo Vitacura 2020, MECSA.....	18
2.3. Segunda Etapa Imagen Objetivo, Vitacura: Ciudad y Barrios	19
2.4. Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2016-2030.....	20
2.5. Síntesis de Objetivos, Lineamientos y Criterios de los Instrumentos de Planificación Comunal	22
3. ESTIMACIÓN DE APORTES	26
3.1. Del cálculo de aportes.....	26
3.2. Captación de Aportes Vitacura	27
4. CARACTERIZACIÓN Y REVISIÓN DE BRECHAS COMUNALES	28
4.1. Caracterización comunal.....	28
4.2. Identificación de brechas comunales	33
4.2.1. Áreas verdes.....	33
4.2.2. Movilidad.....	37
4.3. Definición de Objetivos y Ejes de Acción PIIMEP Vitacura	42
5. REVISIÓN DE PLANES Y PROYECTOS COMUNALES.....	44
5.1. Plan de Ciclovías Comunal (2019-2020).....	44
5.2. Plan de Zonas 30 - 2013.....	52
5.3. Plan de Conectividad Norte - Sur, Sistema de Pasarelas Peatonales y Ciclistas sobre el Río Mapocho	59
5.4. Plan de Infraestructura Verde Comunal	62
5.5. Planes de desarrollo integral	65
5.5.1. Plan Integral de Revitalización Av. Vitacura - Tabancura.....	65
5.5.2. Plan de Desarrollo Integral Av. Parque Costanera Sur – Escrivá de Balaguer	71
5.6. Plan de Mejoramiento Integral de Av. Alonso de Córdova	74

6. PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO COMUNAL DE VITACURA, 2025	76
6.1. Evaluación y priorización de iniciativas.....	76
6.1.1. Evaluación, selección y priorización de iniciativas del Plan Zonas 30 (PZ30).....	78
6.1.2. Evaluación, selección y priorización de iniciativas del Plan Ciclovías (PCV).....	86
6.1.3. Iniciativas del Plan de Infraestructura Verde (PIV)	93
7. PROPUESTA PIIMEP VITACURA	101
7.1 ANEXO: PLANOS CARTERA PRIORIZADA PIIMEP VITACURA	106
8. FUENTES DE INFORMACIÓN	107

Índice de figuras:

Figura 1: Esquema PIIMEP Comunal	11
Figura 2: Esquema metodología para la elaboración del PIIMEP Vitacura	12
Figura 3: Esquemas de Edificación y Usos de Suelo a partir del PRC-V.....	16
Figura 4: Esquemas de áreas verdes y vialidades a partir del PRC-V	17
Figura 5: Esquema contexto metropolitano.....	28
Figura 6 : Esquema estructura territorial comuna de Vitacura.....	29
Figura 7: Distribución de la población, densidades y porcentajes de población por rango etario, por unidad vecinal comuna de Vitacura.	31
Figura 8: Superficie de áreas verdes por habitante.	33
Figura 9: Superficie de áreas verdes por habitante, por unidad vecinal.....	34
Figura 10: Cobertura de áreas verdes a distancia caminable de 400m.	34
Figura 11: Estado y calidad de la vegetación comunal.....	35
Figura 12: Temperatura ambiental y antecedentes hídricos	35
Figura 13: Tiempo de viaje en hora punta y relación entre el tiempo de viaje en hora punta y fuera punta.	37
Figura 14: Distancia a paraderos y tiempos de viaje de transporte público	37
Figura 15: Partición modal del transporte sustentable.....	38
Figura 16: Comparativo participación modal Región Metropolitana y comuna de Vitacura.	38
Figura 17: Patrón de viajes de Vitacura según Encuesta Origen – Destino (EOD), SECTRA 2024.	39
Figura 18: Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento	39
Figura 19: Índice de Calidad de Vida Urbana 2024, Dimensiones y resultados para comunas de Santiago Oriente.	40
Figura 20: Variables consideradas para la evaluación de la dimensión “Conectividad y Movilidad”	41
Figura 21: Esquema estrategia de Movilidad Sustentable	46
Figura 22: Plan de Ciclovías	47
Figura 23: Esquemas síntesis de resultados encuestas sobre rutas ciclistas en la comuna de Vitacura. ...	48
Figura 24: Estrategia de implementación Plan de Ciclovías Vitacura	49

Figura 25: Red prioritaria para ejecutar en el corto plazo	49
Figura 26: Avance Plan de Ciclovías Vitacura	51
Figura 27: Biciestacionamientos de larga estadía comuna de Vitacura.....	52
Figura 28: Delimitación y cobertura Zonas 30 Vitacura	57
Figura 29: Avance Plan de Zonas 30 Vitacura	58
Figura 30: Sistema de Pasarelas Peatonales y Ciclistas sobre el Río Mapocho.....	61
Figura 31: Esquema de líneas estratégicas y acciones Plan de Infraestructura Verde - Vitacura.....	62
Figura 32: Esquema de corredores verdes Plan de Infraestructura Verde Vitacura.....	63
Figura 33: Plan de Infraestructura Verde Vitacura, iniciativas 2021 – 2024.....	64
Figura 34: Perfil objetivo Av. Vitacura.....	66
Figura 35: Desarrollo del perfil por etapas, Plan de Revitalización Av. Vitacura – Tabancura.....	67
Figura 36: Tramos perfil Eje Vitacura – Tabancura, Plan de Revitalización Eje Vitacura	70
Figura 37: Consolidación de Costanera Sur en sus distintos tramos, Plan de Desarrollo Integral Av. Parque Costanera Sur – Escrivá de Balaguer.	72
Figura 38: Imagen objetivo y objetivos urbanísticos para la avenida en el tramo desde Puente Centenario hasta Rotonda Carol Urzúa.....	73
Figura 39: Esquema iniciativas Av. San Josemaría Escrivá de Balaguer – Plan Integral	73
Figura 40: Esquema de contexto urbano Av. Alonso de Córdova	74
Figura 41: Objetivos Plan de Mejoramiento Integral Av. Alonso de Córdova.....	75

Índice de Tablas:

Tabla 1: Matriz de objetivos Instrumentos de Planificación de Vitacura.....	23
Tabla 2: Síntesis de principales aspectos que orientan la planificación comunal.....	25
Tabla 3: Captación anual – aportes Vitacura.....	27
Tabla 4: Comparativos de datos de población comunas del sector oriente, Región RM y país.	30
Tabla 5: Síntesis definición de Objetivos y Ejes de Acción PIIMEP Vitacura.	42
Tabla 6: Listado de iniciativas y avance Plan de Ciclovías	50
Tabla 7: Iniciativas – Plan de Pasarelas Vitacura.....	59
Tabla 8: Listados de iniciativas asociadas a la consolidación del perfil.....	68
Tabla 9: Síntesis de Criterios de Evaluación por Plan y/o Materia.....	76
Tabla 10: Criterios de Evaluación – Iniciativas PZ30	78
Tabla 11: Matriz de pares comparados – Iniciativas Zonas 30.....	80
Tabla 12: Resultados de Evaluación – Iniciativas PZ30.....	81
Tabla 13: Priorización de Iniciativas de Movilidad / PZ30 – PIIMEP Vitacura 2025	83
Tabla 14: Criterios de Evaluación – Iniciativas PCV	86
Tabla 15 Matriz de pares comparados – Iniciativas PCV.....	88
Tabla 16: Resultados de Evaluación – Iniciativas PCV	88
Tabla 17: Priorización de Iniciativas de Movilidad / PCV – PIIMEP Vitacura 2025.....	90
Tabla 18: Criterios de Evaluación – Iniciativas PIV	93
Tabla 19: Matriz de Pares Comparados - Iniciativas PIV	95
Tabla 20: Resultados de Evaluación – Iniciativas PIV	96
Tabla 21: Tabla Priorización de Iniciativas de Espacio Público – PIIMEP Vitacura 2025.....	98

INTRODUCCIÓN

En el año 2016 se publica la *Ley N°20.958 que Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público*, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, cuyo objetivo central radica en generar una normativa que posibilite que todos los proyectos de crecimiento urbano, tanto por extensión como por densificación, contribuyan a la conformación de ciudades equilibradas, obteniendo un mejoramiento en el espacio público que las constituyen, además de hacerse cargo de los impactos negativos que producen con su funcionamiento.

La mencionada Ley mandata a los municipios la elaboración y aprobación de un nuevo instrumento de planificación territorial comunal denominado **Plan Comunal de Inversiones en Infraestructuras de Movilidad y Espacios Públicos (PIIMEP Comunal)**, el cual se comprende como una cartera priorizada de inversiones asociadas a los instrumentos de planificación local existentes, las cuales deben estar orientadas a (i) mejorar las condiciones de la movilidad (conectividad, accesibilidad, operatividad), (ii) mejorar la calidad de los espacios públicos, (iii) mejorar la cohesión social y (iv) mejorar la sustentabilidad urbana.

Resulta relevante destacar los lineamientos a nivel de política pública de escala nacional y comunal, que orientan el esfuerzo en materias de desarrollo urbano hacia un enfoque más sustentable y sostenible en el tiempo. En este sentido, el PIIMEP se enmarca en los principios establecidos en la Política Nacional de Desarrollo Urbano del año 2014, la cual promueve la integración, accesibilidad y equidad en la movilidad, priorizando modos de transporte sustentables y la consolidación de un sistema urbano eficiente y resiliente. Asimismo, se alinea con la Ley Marco de Cambio Climático de Chile (Ley N°21.455 del MMA, D.O. 13.06.2022), que establece la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y fortalecer la adaptación de las ciudades a los efectos del cambio climático, promoviendo infraestructuras de movilidad más sostenibles.

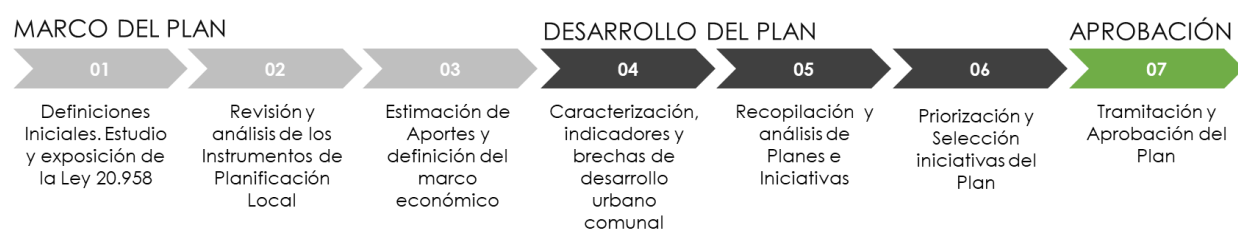
A nivel metropolitano, el PIIMEP comunal considera los lineamientos del Plan de Transporte de Santiago impulsado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que busca fomentar modos de transporte activos y eficientes, mejorar la conectividad y reducir la congestión vehicular.

En el ámbito local, este principio se refuerza con el Plan Local de Cambio Climático de Vitacura, que impulsa estrategias concretas para la reducción de emisiones y la resiliencia urbana; el Plan de Infraestructura Verde, orientado a mejorar la gestión de los recursos naturales y aumentar la resiliencia y adaptación al cambio climático; y con los Planes de Movilidad Sustentable, que promueven la movilidad activa integrándola al sistema de espacios públicos y áreas verdes de la comuna.

Entre estos últimos se encuentran el Plan de Ciclovías, que fomenta el uso de la bicicleta como alternativa de transporte segura y eficiente; el Plan de Pasarelas, que busca mejorar la accesibilidad peatonal y ciclista sobre el río Mapocho; y el Plan de Zonas 30, que favorece la convivencia vial, y la seguridad peatonal al interior de los barrios y plazas de la comuna.

De esta manera, el PIIMEP de Vitacura busca consolidar una red de movilidad y espacios públicos más sustentables, garantizando un diseño urbano que responda a los desafíos actuales de la ciudad, y contribuya a la mitigación del cambio climático, en coherencia con los marcos normativos y estratégicos a nivel nacional y local. Con este objetivo, su elaboración se funda en los planes comunales existentes afines a las materias de movilidad y espacio público, que incorporan dichas materias en el contexto comunal, los cuales han sido elaborados y se desprenden directamente de los Instrumentos de Planificación Comunal.

El presente documento corresponde a la memoria del PIIMEP Comunal de Vitacura, donde se exponen todos los antecedentes considerados para determinar el marco de elaboración del Plan, así como la metodología para su desarrollo, la cual se estructura a partir de los siguientes seis capítulos:



El **capítulo 1** contempla dos tópicos, en el primero de éstos, se explicita el marco general de la Ley N°20.958 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en cuanto a sus contenidos, definición, orientaciones de la legislación vigente así como los procedimientos para su aprobación y actualizaciones; mientras que el segundo, explica el planteamiento metodológico para la elaboración del Plan por parte del Municipio, el cual considera una recopilación de iniciativas existentes desde los distintos planes comunales.

En el **capítulo 2**, se presenta una revisión de los Instrumentos de Planificación Comunal vigente afines a las materias del Plan, a partir de los cuales se da cuenta de los objetivos de planificación que han orientado el desarrollo, crecimiento y consolidación del territorio de Vitacura.

En el **capítulo 3**, se presenta una revisión de los aportes económicos recibidos a la fecha por parte de los proyectos que incorporan crecimiento por densificación o extensión, desde la entrada en vigencia de su exigencia, a partir de información disponible por parte de la Dirección de Obras Municipales de Vitacura. Esto con el objetivo de informar la captación de aportes por concepto de dicha ley, estableciendo un marco inicial de referencia y/o la necesidad de incorporar otras fuentes de financiamiento.

En el **capítulo 4**, se presenta la caracterización de la comuna y análisis de las brechas respecto a las materias que aborda el PIIMEP, a partir de la revisión de indicadores urbanos existentes, con el objetivo de determinar los aspectos más relevantes en los cuales se requiere avanzar a nivel comunal.

El **capítulo 5**, contiene la revisión de los planes comunales a partir de los cuales la Municipalidad aborda las brechas comunales identificadas, elaborados en coordinación con los instrumentos de planificación

comunal, en particular en cuanto a los objetivos y/o líneas estratégicas que plantean, así como el catastro y estado de avance de las iniciativas propuestas.

Finalmente, en el **capítulo 6** se realiza una priorización y selección de las iniciativas a partir de criterios de evaluación que se incluyen en el presente Plan, las cuales se agrupan en las temáticas de (i) movilidad urbana sustentable y (ii) sistema integrado de espacios públicos y áreas verdes, cada una con su respectivo plano comunal en el que se grafica la ubicación de los estudios, proyectos, obras o medidas en el territorio que componen la cartera priorizada del PIIMEP de Vitacura.

1. DEFINICIONES INICIALES

1.1. Contexto normativo del Plan Comunal de Inversiones en Infraestructuras de Movilidad y Espacio Público

En el presente punto se expone el marco general de la Ley N°20.958 que establece un sistema de aportes al espacio público del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (15.10.2016), fundamentalmente con respecto a sus objetivos, criterios y definiciones que incorpora a la legislación vigente; complementado de forma más tangencial con los contenidos estipulados en las modificaciones incorporadas a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones mediante el Decreto 14 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (publicación 22.02.2018) y en el Reglamento sobre mitigaciones de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano, decreto 30 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (17.05.2019).

Adicionalmente, se exponen las mitigaciones y los aportes al espacio público, para luego abordar sus respectivos instrumentos, con mayor profundidad en lo que respecta al Plan de Inversiones en Infraestructuras de Movilidad y Espacio Público Comunal, en cuanto a su definición, elaboración y administración.

a. Ley N°20.958 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público

El año 2016 es aprobada y publicada la **Ley N°20.958 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público**, de ahora en adelante Ley de Aportes para el presente documento, cuyo objetivo es que todo nuevo proyecto contribuya en la conformación de ciudades equilibradas, considerando no solo los recintos privados en su desarrollo, sino que también los espacios públicos que conforman la ciudad.

Lo anterior, en respuesta a que en la legislación previa sólo se exigía aportes a los nuevos loteos, mediante la cesión de terrenos para garantizar un estándar mínimo de urbanización, incluyendo la apertura de calles, equipamiento y áreas verdes; sin incluir ninguna exigencia de este tipo a otros proyectos que incluían otra forma de crecimiento urbano.

En el mencionado contexto y con la finalidad de extender el aporte a la ciudad para toda tipología de nuevos proyectos, primeramente define dos tipos de crecimiento que se observan en las ciudades, dados por (i) **crecimiento urbano por extensión**, proceso que incorpora nuevo suelo urbanizado a consecuencia

de un loteo; y (ii) **crecimiento urbano por densificación**, proceso que incrementa la intensidad de ocupación del suelo, sea como consecuencia del aumento de sus habitantes, ocupantes o edificación.

Junto con la incorporación de ambas definiciones de crecimiento urbano, la Ley de Aportes plantea tres criterios que permitirán alcanzar el objetivo principal:

- **Universalidad:** todos los proyectos inmobiliarios públicos y privados deberán mitigar y/o aportar conforme a la Ley.
- **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 predefinidos y estandarizados. La Administración velará porque puedan conocerse en forma oportuna las obras y aportes que se exigirán.

b. Mitigaciones y aportes al espacio público

Como se señaló anteriormente, la Ley de Aportes establece dos mecanismos complementarios, con distintas implicancias y alcances, por lo cual resulta relevante señalar sus definiciones para tener claridad de su aplicación.

Por un lado, se presentan las **mitigaciones**, entendiendo como "mitigaciones directas" a las *"medidas u obras que conforme a lo establecido en el artículo 170 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, deben realizar los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o densificación y ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, conforme sea definido en el respectivo Informe de Mitigación de Impacto Vial"*. (artículo 1.1.2. OGUC)

Los **Informes de Mitigación de Impacto Vial (IMIV)** son regulados en el "Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano", publicado el 17 de mayo de 2019 por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, estableciendo así el procedimiento y metodología para la elaboración de los informes por parte de los titulares de proyectos que incorporen tanto nuevo suelo urbanizado a consecuencia de loteos, como que incrementen la intensidad de ocupación del suelo (habitantes, ocupantes o edificación), conforme al Art. 171 de la LGUC.

En cuanto a los **aportes**, se comprende como "aportes al espacio público" a la *"cantidad equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder a la municipalidad respectiva que deba pagarse en dinero para reemplazar las cesiones que exige el artículo 70 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, o materializarse en la ejecución de estudios, proyectos, obras y medidas que tengan un valor equivalente al del aporte en dinero, en los términos establecidos en el artículo 179 de dicha ley"*. (artículo 1.1.2. OGUC)

Los aportes en dinero deben ser recaudados por la municipalidad respectiva, siendo administrados en una cuenta especial, separada del presupuesto municipal, siendo destinados única y exclusivamente para los siguientes fines (Art.180 LGUC):

- Ejecución de iniciativas del Plan de Inversiones Comunal e Intercomunal en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.
- Pago de expropiaciones para materializar las iniciativas del Plan.
- Actualizar el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.
- Gastos de administración e inspección hasta un 10% de lo recaudado.

De lo anterior se desprende que los fondos recaudados en materia de aportes se deben destinar fundamentalmente al **Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)**, ya sea para su formulación, actualización o para la materialización de las iniciativas que lo componen.

Adicionalmente, la Ley de Aportes indica que **al menos el 70% de** los aportes percibidos **deben ser destinados a iniciativas de movilidad**, utilizando el remanente en inversiones de otras tipologías de espacios públicos, es decir, un 30% o menos.

Finalmente, en el caso de existir un PIIMEP intercomunal, al menos el 40% de los aportes recaudados anualmente deberá destinarse a la ejecución de obras incluidas en dicho plan intercomunal, siendo la municipalidad quien deberá ejecutar esas obras directamente o transferir los recursos a alguna de las entidades competentes para ejecutarlas mediante un convenio mandato.

c. **Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)**

De acuerdo a las modificaciones a la OGUC incorporadas por la Ley de Aportes, el PIIMEP se define como un *“instrumento de nivel comunal o intercomunal, según sea el caso, que contiene una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial o asociadas a éstos, debidamente priorizadas, 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, referidas a áreas verdes, aceras y circulaciones peatonales, pasos para peatones, calzadas, ciclovías, luminarias y alumbrado público, soterramiento de redes, paraderos de buses, señalética, áreas de juegos infantiles, baños públicos, mobiliario urbano tales como bancos o escaños, basureros o contenedores de basura, estacionamientos de bicicletas, kioscos, pérgolas, entre otros”*.

Con base en la definición anterior, el Plan se comprende como una *hoja de ruta* que orientará la inversión a partir de la captación de Aportes para el desarrollo de las materias de Movilidad y Espacio Público, siendo compuesto éste por una **Cartera Priorizada de Iniciativas de Inversión** y un **Plano** que grafique su localización en el territorio. Dichas iniciativas deben responder a los cuatro objetivos que exige la Ley de Aportes: (i) mejorar las condiciones de la movilidad (conectividad, accesibilidad, operatividad), (ii) mejorar la calidad de los espacios públicos, (iii) mejorar la cohesión social y (iv) mejorar la sustentabilidad urbana.

El PIIMEP Comunal debe ser elaborado, aprobado, modificado y materializado por la municipalidad respectiva. Su aprobación será mediante acuerdo del Concejo Municipal, previo a lo cual deberá realizarse una consulta pública por 30 días; para posteriormente ser promulgado por el Alcalde(sa) y remitido al Gobierno Regional.

Sus actualizaciones serán sometidas directamente a la aprobación del Concejo Municipal; y se deberán realizar en un plazo no mayor a 10 años y cada vez que se apruebe un nuevo Instrumento de Planificación Comunal; sin perjuicio de que el municipio puede realizar las actualizaciones que estime convenientes.

1.2. Metodología de Elaboración del PIIMEP Comunal

a. Planteamiento PIIMEP Comunal y Objetivo

De acuerdo con las definiciones de la Ley de Aportes sobre el nuevo sistema de aportes y el Plan de Inversiones en Infraestructuras de Movilidad y Espacios Público, en su origen, éste no debe comprenderse como un instrumento en sí mismo, sino que surge de las iniciativas incluidas o asociadas a los instrumentos de planificación existentes.

Por lo anterior, el PIIMEP Comunal se plantea como una **cartera priorizada de iniciativas** que busca **desarrollar estudios**, junto con **materializar proyectos, obras y medidas**, los cuales se **inscriben y asocian a los objetivos, lineamientos y criterios de la planificación local**. En el caso de la Comuna de Vitacura, se ha avanzado en la identificación de iniciativas relevantes para la consolidación de los objetivos de planificación, a partir de distintos planes que abordan de manera coordinada y complementaria las materias de movilidad y espacio público.

De esta manera, el objetivo del PIIMEP de Vitacura es de **integrar y priorizar las iniciativas contempladas en la planificación comunal, incorporadas en los distintos Planes que abordan específicamente las materias de Movilidad y Espacio Público**, así como complementar con otras iniciativas afines, que apunten a abordar las principales brechas identificadas a nivel comunal; con la finalidad de orientar la ejecución de obras o realizar estudios en el corto, mediano y largo plazo.

Figura 1: Esquema PIIMEP Comunal



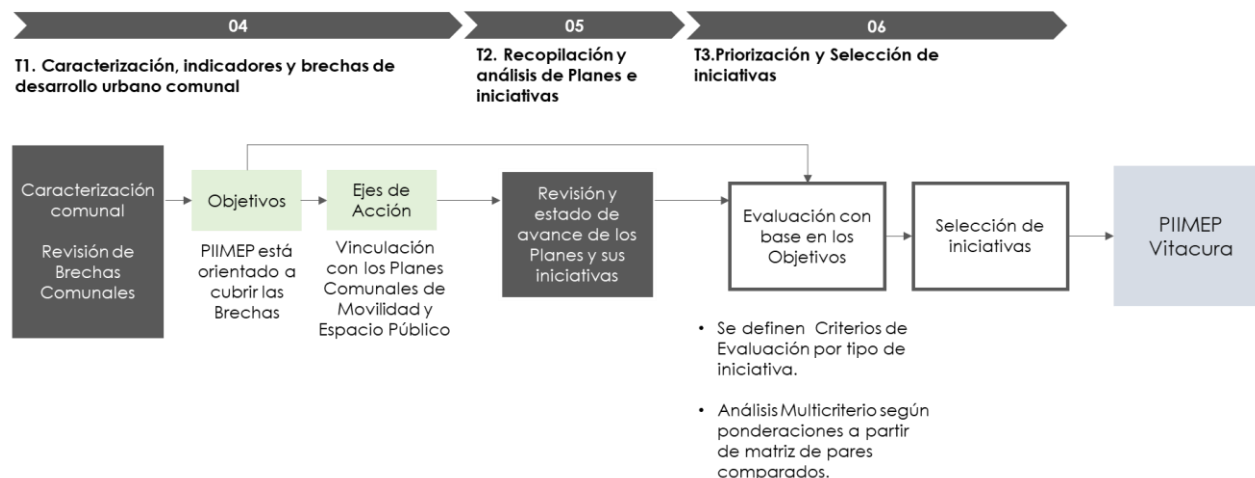
Fuente: Elaboración propia

b. Tareas realizadas para la elaboración del PIIMEP Comunal

Para el desarrollo del Plan, se plantearon tres tareas generales, las cuales se exponen en detalle en los capítulos 4, 5 y 6 del presente documento, cuya relación se explica en el siguiente esquema:

Figura 2: Esquema metodología para la elaboración del PIIMEP Vitacura

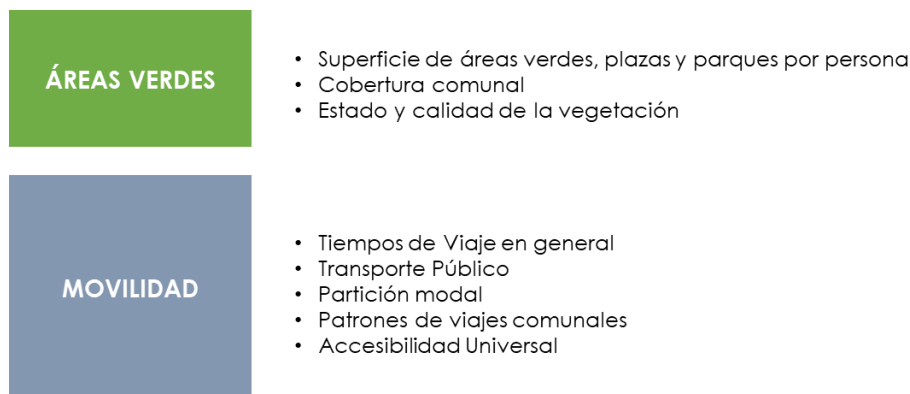
DESARROLLO DEL PLAN



Fuente: Elaboración propia

T1. Caracterización y revisión de brechas comunales

Se realizó una caracterización comunal a partir de datos sobre la población y el contexto territorial de la comuna, así como una revisión y análisis de indicadores y estándares de desarrollo urbano a partir de datos elaborados por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) en conjunto con el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), datos levantados por la Municipalidad, entre otros, relacionados con los siguientes puntos:



A partir de lo anterior se identificaron las principales brechas comunales en materia de movilidad y espacio público, con el objetivo de determinar las prioridades de inversión en la comuna para un horizonte de 10 años del Plan, de acuerdo a lo establecido en la Ley.

T2. Recopilación y análisis de planes e iniciativas comunales.

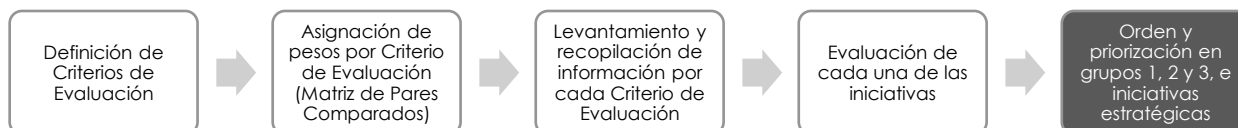
La segunda tarea realizada tiene relación con la recopilación de antecedentes y su análisis, buscando dentro de la planificación comunal iniciativas de inversión, ya sean estudios, proyectos, obras y medidas; que tenga afinidad a las materias del PIIMEP, es decir, con las temáticas de movilidad y espacio público.

Para ellos se realizó un trabajo de revisión e integración de los distintos planes comunales existentes, analizando un total de siete planes comunales:

- Plan de Ciclovías Vitacura
- Plan de Zonas 30 de Vitacura
- Plan de Conectividad Norte Sur, Sistema de Pasarelas Peatonales y Ciclistas sobre el Río Mapocho
- Plan de Desarrollo Integral de Revitalización de Av. Vitacura - Tabancura
- Plan de Desarrollo Integral Av. Parque Costanera Sur – Escrivá de Balaguer
- Plan Integral de Mejoramiento del Espacio Público Av. Alonso de Córdova
- Plan de Infraestructura Verde de Vitacura

T3. Selección de iniciativas de inversión y desarrollo de planos temáticos

A partir de la revisión de los distintos planes e iniciativas, y de acuerdo con los objetivos y lineamientos de los instrumentos de planificación local, se seleccionaron y priorizaron las iniciativas de los planes comunales revisados. Para ello se elaboró una metodología basada en un análisis multicriterio, desarrollado a partir del siguiente proceso:



Dicha metodología se expone en mayor detalle en el capítulo 6 del presente documento. Del análisis realizado se determina la priorización de iniciativas en paquetes con prioridad 1, 2 y 3, agrupadas en las siguientes temáticas:

- I. **Movilidad urbana sustentable:** iniciativas que tiene como principal objetivo fomentar y mejorar las condiciones para los distintos modos de desplazamiento no motorizados en la comuna, con un fuerte hincapié en el tránsito de ciclos y peatones; así como las iniciativas relacionadas a estudios y obras que apunten a mejorar el funcionamiento e infraestructura relacionada con el transporte público al interior de la comuna.
- II. **Sistema integrado de espacios públicos y áreas verdes:** iniciativas que tienen como objetivo propiciar la consolidación de la red de corredores verdes al interior de la comuna, y el mejoramiento de plazas y parques, atendiendo tanto la cobertura a nivel comunal, así como fomentar la biodiversidad y eficiencia hídrica.

2. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMUNAL

Para el escenario local, se considera que la compilación de iniciativas que compondrán el PIIMEP comunal estarán necesariamente alineadas con los contenidos de los siguientes cuatro instrumentos: (1) Plan Regulador de la Comuna de Vitacura (PRC-V), en cuanto a la visión de desarrollo, objetivos y estrategias propuestos; (2 y 3) la Imagen Objetivo del territorio en relación a sus dos etapas desarrolladas (*Vitacura 2020* y *Vitacura: Ciudad y barrios*), orientaciones que complementan y actualizan las definiciones del PRC-V de 1999; y el (4) Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2016-2030, instrumento de carácter participativo que incorpora objetivos, ejes estratégicos e iniciativas generales asociadas a un plan de acción.

2.1. Plan Regulador Comunal de Vitacura 1999 (PRC-V)

El Plan Regulador Comunal de Vitacura de 1999 (PRC-V 1999) respondió al rol preferentemente residencial de la comuna, buscando consolidarla como una unidad capaz de garantizar su autosuficiencia en servicios básicos, que a la vez se inserta en un territorio interdependiente dentro del área metropolitana de Santiago, debiendo responder a las demandas intercomunales, tanto en términos de infraestructura vial como de crecimiento urbano.

La identidad de la comuna se orientó desde su organización original de “*ciudad jardín*”, en referencia a su estructura de barrios con gran presencia de áreas verdes y avenidas arboladas, de densidad equilibrada y acceso a equipamiento de distintas escalas próximo a las viviendas.

Su crecimiento se basó en una expansión por medio de loteos que fueron paulatinamente urbanizando las chacras del sector, junto con el reconocimiento de los hitos naturales que la componen, destacando el río Mapocho que la atraviesa de oriente a poniente y a la cuenca norte del valle con el cerro Manquehue en su perfil. A partir de estas características, se propuso una estructura que vinculara los hitos del paisaje con espacios públicos que privilegian la presencia de áreas verdes públicas y privadas.

El PRC-V del 1999 plantea los siguientes objetivos específicos que orientan las decisiones de planificación para el desarrollo de la Comuna, los cuales se ordenan en 3 temáticas:

i. Crecimiento de la Comuna

El crecimiento urbano se ha orientado desde un principio buscando un desarrollo armónico del territorio comunal, con un adecuado balance en la calidad de vida de sus habitantes y usuarios, y los procesos de renovación y densificación que tienen cabida en la comuna. Su crecimiento se basó en una expansión mediante loteos que fueron urbanizando paulatinamente las chacras del sector, en estrecha relación con la incorporación de clubes y desarrollos deportivos promovidos por comunidades extranjeras que se establecieron en la zona. Cabe destacar el carácter verde y deportivo que ha marcado el origen de la comuna.

Se identifican sectores en los que se focalizan los procesos de densificación, dados por áreas que presentan mejores aptitudes en cuanto a la capacidad de la infraestructura, vinculadas fundamentalmente a las vialidades relevantes a nivel intercomunal. Junto con ello, se señalan áreas que se requieren preservar,

manteniendo la vigencia de las características urbanas de barrios residenciales interiores de baja altura y densidad, en línea con las aspiraciones de los vecinos de la comuna.

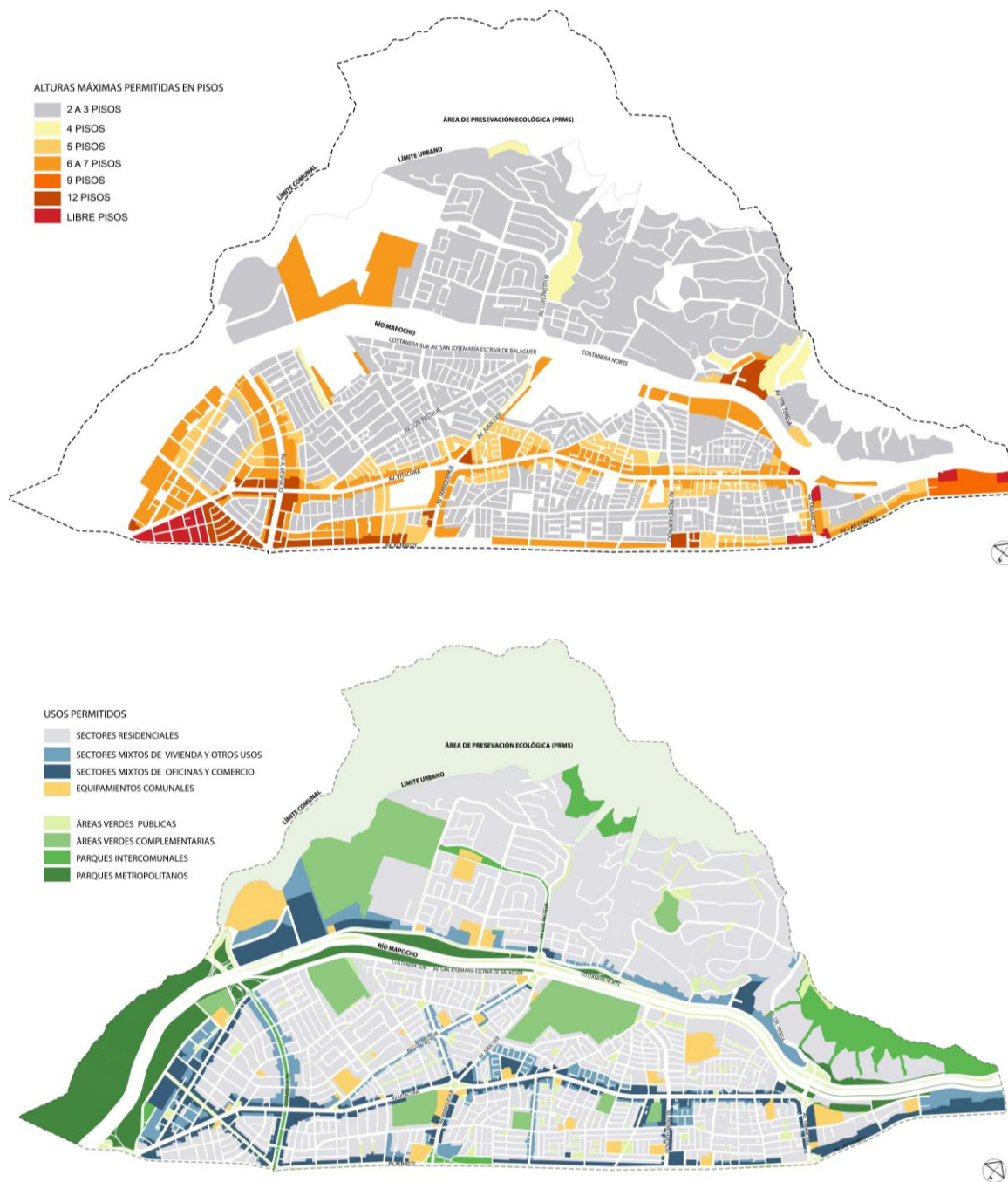
ii. Vivienda y Equipamiento

Dentro de las aspiraciones que presentaron los residentes de la comuna en el proceso de elaboración del PRC-V, surge el mantener como destino principal de usos de suelo el residencial, con edificaciones de vivienda, preferentemente de baja y mediana altura, conservando y reforzando la imagen de “*ciudad jardín*”. Desde esta perspectiva, se busca valorizar la estructura de barrios con identidad propia, reconociendo de esta manera la identificación del vecino con su barrio.

Por lo anterior, para la definición de los usos de suelo, se señalan tres ejes de acción:

- Mantener y proteger el uso preferentemente residencial, vinculado directamente a las unidades barriales.
- Disponer equipamiento vecinal distribuido homogéneamente como pequeños centros de servicios ubicados cercanos a la vivienda y dimensionados para atender el universo vecinal, cuya distribución se sustenta en la disminución de viajes motorizados, reforzando así la vida de barrio y la calidad de vida.
- Un sistema de servicios especializados de nivel comunal e intercomunal, complementario al equipamiento vecinal, que se localiza en torno a nodos jerárquicos atendidos por el sistema vial principal de la Comuna.

Figura 3: Esquemas de Edificación y Usos de Suelo a partir del PRC-V



Fuente: Elaboración Propia

iii. Refuerzos del Patrimonio Natural y Sistema de Espacios Públicos

El PRC-V reconoce los principales hitos naturales y geográficos que estructuran el territorio comunal, en este caso el río Mapocho y el cordón montañoso del cerro Manquehue, que, junto a los clubes deportivos, plazas y espacios públicos arborizados, conforman el sistema de áreas verdes, integrado armónicamente al medio natural.

El Instrumento buscó consolidar un sistema de espacios públicos y privados compuesto por la superposición de tramas en los siguientes subsistemas:

- **Subsistema Vialidad:** se compone de la vialidad (i) Metropolitana, definida en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), cuya función es relacionar la comuna con el resto del área metropolitana; (ii) comunal, que relacionan internamente los barrios, dando lugar a las circulaciones de corto y mediano alcance; y (iii) vecinal, para circulaciones internas en los barrios y viajes cortos, con diseños específicos para controlar la velocidad de circulación.
- **Subsistema Peatonal:** calles cuya orientación es hacia el desplazamiento y actividades propias del peatón en su vida de barrio, compartiendo espacio con los automóviles, prevaleciendo siempre el carácter peatonal de éstas.
- **Subsistema Verde:** que comprende la vialidad arborizada, cuyo objetivo es crear una continuidad al sistema de áreas verdes, junto a la creación de bandejones y medianas, relacionándolos con las plazas y áreas verdes existentes, privadas y públicas. Dentro de este sistema se consideran las avenidas parques del PRMS que buscaron conformar corredores verdes en vías principales.

Figura 4: Esquemas de áreas verdes y vialidades a partir del PRC-V





Fuente: Elaboración Propia

Cabe señalar que estos objetivos se complementan posteriormente con las imágenes desarrolladas en el año 2000 y 2007, que refuerzan los principios del PRC-V del 1999, las cuales se presentan a continuación.

2.2. Imagen Objetivo Vitacura 2020, MECSA.

En el año 2000, la empresa MECSA a cargo del arquitecto urbanista Marcial Echeñique, desarrolla un estudio con la finalidad de identificar, priorizar y dar coherencia a las modificaciones y seccionales que requería el PRC-V recién aprobado, que respondieran a las dinámicas urbanas acontecidas desde el inicio del estudio del plan original.

A partir de este estudio se complementan los objetivos del PRC-V del 1999, precisando aspectos como la calidad ambiental y eficiencia del uso del suelo, especificando las siguientes estrategias:

- Concentrar la densidad en los ejes principales resguardando los barrios residenciales interiores, cuidando la calidad de vida de todos los habitantes de la Comuna.
- Concentrar los flujos de paso en vialidades de categoría expresa, mientras que el tráfico con origen y destino en la comuna se orientará en vías troncales y colectoras.
- Concentrar las actividades comerciales fundamentalmente en el eje Av. Vitacura, con extensión hacia vías colectoras y troncales transversales.

- Reducir el tráfico en las vías locales a través de diseños que mejoren la calidad ambiental de los barrios. Se introduce el concepto de tránsito calmado¹.
- Implementar un sistema de transporte público de calidad por Av. Vitacura, con conexión a la estación de metro Tobalaba y posibles extensiones a Santa María de Manquehue.
- Definir un conjunto de barrios que se reconozcan dentro de las Unidades Vecinales existentes, los cuales serían la base comunal en términos ambientales.
- Otorgar gran importancia a la calidad de diseño urbano en los espacios públicos, tanto en las vías principales como en las vías locales, plazas y parques.

2.3. Segunda Etapa Imagen Objetivo, Vitacura: Ciudad y Barrios

La segunda etapa de la Imagen Objetivo, desarrollada al interior de la Municipalidad, plantea dar continuidad a la propuesta del año 2000, complementando dicha visión de desarrollo urbano mediante dos estrategias conjuntas. Por un lado, contribuir a hacer de Vitacura una comuna con importantes espacios y lugares de carácter comunal y públicos, entendida bajo el concepto de Vitacura Ciudad; mientras que, por otro, con acciones destinadas a preservar y mejorar la calidad espacial de su unidad base barrial, comprendido esto mediante la denominación de Vitacura Barrios.

i. Vitacura Ciudad

La primera estrategia busca valorizar seis elementos urbanos relevantes del territorio urbano, dados por (1) el eje del Río Mapocho, (2) el Cerro Manquehue, ambos con un fuerte potencial de convertirse en grandes parques comunales a largo plazo; (3) Av. Vitacura y (4) otros ejes comerciales complementarios, con la aspiración de consolidarlos como bulevares y paseos comerciales; (5) las autopistas futuras, en cuanto a poner atención en su adecuado diseño; y (6) el equipamiento comunal de mayor envergadura, dado por los clubes deportivos, los complejos de educación y los recintos de salud, todos los cuales se desean preservar en el tiempo.

ii. Vitacura Barrios

La segunda estrategia busca preservar y mejorar la vida de los barrios en Vitacura, estructurada en un sistema de macrobarrios a partir de los barrios existentes, (1) consolidando lugares claramente definidos, con densificación en sus bordes; (2) generando un paisaje diferenciado en cuanto a especies arbóreas y mobiliario urbano, destacando la singularidad de cada uno de ellos; (3) controlando el tráfico de automóviles al interior de los barrios, disminuyendo flujos y velocidades; y (4) dotándolos de centros vecinales o programáticos que generen actividades y encuentro entre vecinos.

¹ Se comprende el tráfico calmado como obras de diseño y otras medidas que buscan “producir una red vial por la cual se conduce calmadamente y en forma segura, a una velocidad apropiada para el entorno y para los usuarios más vulnerables.” En el caso de Vitacura se busca reducir la velocidad y cantidad de vehículos motorizados, privilegiando la seguridad de peatones y ciclistas. Guía de criterios para la aplicación, ubicación, diseño y señalización de medidas para el tráfico calmado. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito – CONASET.

A partir de ambas estrategias se proponen a nivel de idea distintos proyectos, considerando la renovación de Av. Vitacura y el desarrollo de los barrios y macrobarrios de la comuna.

2.4. Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2016-2030

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) es un instrumento de planificación de escala comunal, rector del desarrollo de la comuna, que contempla la definición de acciones orientadas a satisfacer las necesidades de la comunidad local y promover su avance social, económico y cultural. El PLADECO 2016-2030 de Vitacura planteó una revisión en el ámbito del desarrollo urbano con respecto a las dinámicas en torno a la calidad de vida, la movilidad urbana, al patrimonio natural y a la planificación local; enunciando fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la comuna, con una fuerte participación de los vecinos en jornadas territoriales de trabajo.

i. Dinámica en torno a la calidad de vida

Se establece como una de las principales fortalezas la capacidad de preservar la escala de barrios residenciales y verdes, principalmente en zonas interiores denominadas “islas residenciales”. Lo anterior, en concordancia con los lineamientos del PRC-V original, los cuales se observan desde la normativa a través de la concentración de equipamiento, mayores alturas y densidades en los ejes principales, manteniendo condiciones más restrictivas hacia el interior. Sumado a lo anterior, destaca el concepto de comuna verde, en relación con las plazas y parques, junto a los espacios públicos y privados arbolados de la comuna.

Entre los desafíos sobre la presente dinámica, se menciona la consolidación de los polos de centralidad acorde al carácter particular de cada uno de éstos. Adicionalmente, se presenta como desafíos sobre el espacio público comunal, la construcción de éste, considerando el garantizar la seguridad ciudadana y la inclusión de criterios de sustentabilidad ambiental.

ii. Dinámica en torno a la movilidad urbana

La movilidad urbana se presenta como un gran desafío para la comuna ya que se observa una movilidad comunal basada en el uso intensivo del automóvil particular, provocando intensos flujos y la consecuente alta congestión vehicular. Lo anterior, por la ausencia de opciones de transporte público y la casi nula infraestructura para modos no motorizados, lo que se traduce en una movilidad urbana poco sustentable.

En cuanto al peatón, las condiciones de desplazamiento se ven deterioradas por el predominio del automóvil, la percepción de seguridad ciudadana y una condición que se aprecia como deficitaria de la calidad de veredas y su respectiva iluminación.

Sin embargo, se aprecia grandes potencialidades y fortalezas en el tamaño y escala de la comuna, lo que, sumado a la distribución de los centros de equipamiento, dan cuenta de un nuevo valor a rescatar, el de la proximidad.

iii. Dinámica en torno al patrimonio natural

La comuna mantiene los atributos que le han permitido preservar su imagen de comuna verde gracias al patrimonio paisajístico y ambiental que posee. Sin embargo, si bien los elementos naturales del río y el cerro son valorados como atributo paisajístico, se evidencia una débil integración de éstos al sistema urbano.

Se aprecia la oportunidad de desarrollar el patrimonio natural desde los conceptos de infraestructura verde e infraestructura azul, integrando un sistema verde urbano que relacione hitos naturales, espacios públicos arbolados y áreas verdes urbanas.

iv. Dinámica relacionada con la planificación local

Se destaca que la comuna ha logrado mantener su estructura de desarrollo urbana gracias a su planificación normativa, mediante el PRC de Vitacura, y un sistema de planes estratégicos que orientan la gestión comunal, mencionando el Plan Maestro de Ciclovías y Zonas 30, el Plan Maestro 2030, entre otros.

a. Visión, Objetivos, Estrategias e Iniciativas PLADECO 2016-2030

La visión del PLADECO 2016-2030 define a Vitacura como una *“comuna que logra integrar la calidad de vida de barrio con las dinámicas de la ciudad. Mantiene y proyecta su imagen de comuna residencial, tranquila, verde y sustentable”*. Dicha definición se alinea completamente con la segunda parte de la Imagen Objetivo (2007), la cual incorpora conjuntamente las estrategias de ciudad y barrios para Vitacura.

Para lograr la visión del PLADECO, se establecen ejes estratégicos con sus respectivos objetivos a lograr, junto con políticas estructurales de desarrollo y estrategias que permiten alcanzar dichos objetivos, los cuales se presentan a continuación:

PLADECO 2016-2030

Eje estratégico	Objetivo Estratégico	Política	Estrategia
Calidad de Vida Urbana	Alcanzar el bienestar de los habitantes de la comuna, según estándares internacionales de calidad de vida urbana.	Vida de Barrio	Preservación de la calidad urbana y tranquilidad de los barrios interiores.
		Experiencia Urbana	Potenciamiento de un entorno urbano armónico a través del diseño que ponga en valor los atributos comunales, basado en el bienestar subjetivo de vecinos y usuarios
		Comuna Inteligente (Smart City)	Implementación de modelos y soluciones inteligentes, utilizando tecnologías y nuevos materiales, para lograr una comuna más sostenible y con mayor calidad de vida.
Movilidad Urbana Sustentable	Promover una movilidad urbana sustentable, es decir, eficiente, suficiente e inclusiva.	Conectividad Intercomunal	Innovación en la oferta local para viajes de estudio y trabajo, como complemento al sistema de transporte público actual.
		Movilidad sustentable ambientalmente	Fomento a los desplazamientos en modos no motorizados entre barrios residenciales y polos de servicio y comercio, aprovechando la proximidad entre éstos.

		Movilidad inclusiva	Integración de la accesibilidad universal como un criterio básico de diseño de los espacios públicos comunales.
Desarrollo Urbano Equilibrado	Planificar el desarrollo urbano de la comuna, considerando los necesarios equilibrios que armonicen la idea de comuna residencial, con la sustentabilidad económica.	Atracción selectiva de negocios	Atracción selectiva de negocios, a través de una gestión permanente y planificada.
Patrimonio Natural	Conservar y poner en valor el patrimonio natural de la comuna, como el soporte de la planificación y diseño urbano local.	Hitos naturales	Activación y puesta en valor de hitos naturales de la comuna, a través de su integración a la red de áreas verdes y parques comunales.
		Compromiso municipal con el cambio climático	Puesta en valor del compromiso municipal con el tema del cambio climático.
Espacios Recreativos	Generar nuevos espacios y potenciar los espacios existentes para actividades deportivas, recreativas y culturales.	Nuevos espacios recreativos	Convocatoria al sector público y privado para el aprovechamiento y creación de nuevos espacios físicos y virtuales de cultura, deporte y recreación.

Fuente: Elaboración propia con base en PLADECO 2016-2030

2.5. Síntesis de Objetivos, Lineamientos y Criterios de los Instrumentos de Planificación Comunal

A partir de los 4 instrumentos anteriormente descritos, es posible apreciar una consecución y/o evolución de los objetivos planteados desde el PRC-V de 1999 hasta llegar al PLADECO 2016-2030, siendo este último el más reciente instrumento de planificación participativo de la comuna. En dicho avance paulatino se evidencia la presión que ha sufrido el territorio comunal con respecto a su posición dentro de la ciudad de Santiago y cómo la comuna de Vitacura ha ido respondiendo, integrando y resguardando condiciones que sustentan la imagen urbana y su patrimonio, como son su estructura de barrios residenciales, una comuna verde y equipada, entre otros.

Tabla 1: Matriz de objetivos Instrumentos de Planificación de Vitacura

MATRIZ DE OBJETIVOS – INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN VITACURA				
ASPECTOS DE PLANIFICACIÓN	PRC-V - 1999	Imagen Objetivo MECSA - 2000	Imagen Objetivo – 2da Etapa	PLADECO 2016 -2030
CRECIMIENTO URBANO	Propiciar un desarrollo armónico, considerando un adecuado balance entre calidad de vida de los habitantes y nuevos procesos de renovación y densificación .	- -	Estrategias conjuntas de (1) Vitacura Ciudad , comuna con importantes espacios y lugares de carácter comunal y público y (2) Vitacura Barrios , preservar y mejorar la calidad espacial de su unidad base barrial.	Visión PLADECO: Comuna que logra integrar la calidad de vida de barrio con las dinámicas de la ciudad. Experiencia Urbana. Potenciamiento de un entorno urbano armónico a través del diseño que ponga en valor los atributos comunales, basado en el bienestar subjetivo de vecinos y usuarios.
	Orientar los procesos de densificación en las áreas vinculadas a los ejes principales de la comuna .	Concentrar la densificación en áreas específicas , evitando la dispersión que puede afectar a los habitantes de la Ciudad Jardín.	Orientar la edificación en los bordes de los macrobarrios . <i>Vitacura_Barrios</i>	- -
	Identificar áreas que no requieren modificación, manteniendo las características actuales (barrios residenciales).	Definir un conjunto de barrios que se agreguen a las Unidades Vecinales existentes, los cuales serían la base comunal en términos ambientales.	- -	Vida de Barrio. Preservación de la calidad urbana y tranquila de los barrios interiores.
USOS DE SUELO	Usos de suelo principal / predominante el residencial , conservando y reforzando la imagen de ciudad jardín.	Mantener la calidad de ciudad jardín , ofreciendo gama de tamaños prediales para viviendas unifamiliares	- -	Desarrollo Urbano Equilibrado: Atracción selectiva de negocios. Atracción selectiva de negocios, a través de una gestión permanente y planificada.
	Valorizar la estructura de barrios residenciales con identidad propia.	- -	- -	
	Uso residencial complementado con equipamiento vecinal de menor escala.	- -	Dotar de centros vecinales o programáticos que generen actividades y encuentro entre vecinos en los macrobarrios. <i>Vitacura_Barrios</i> .	
	Uso de equipamiento especializado en centralidades en torno a nodos jerárquico del sistema vial principal.	Concentrar actividades comerciales en Av. Vitacura , con extensión a vías colectoras y troncales.	Valorización de Av. Vitacura y otros ejes complementarios, con la aspiración de consolidarlos como bulevares y paseos comerciales. <i>Vitacura_Ciudad</i> .	
	- -	- -	Valorización de equipamiento de mayor envergadura, dado por clubes deportivos, complejos educacionales y recintos de salud. <i>Vitacura_Ciudad</i> .	

MOVILIDAD URBANA (VÍAS Y CALLES VECINALES)	Vialidad comunal para viajes cortos y de mediano alcance, con cabida para paraderos de transporte público	Vías troncales y colectoras distribuyen los viajes intercomunales.	- -	Conectividad intercomunal. Innovación en la oferta local para viajes de estudios y trabajo, como complemento al sistema de transporte público actual.
	Jerarquización de la vialidad según funciones: metropolitana, comunal y vecinal.	- -	- -	Movilidad sustentable ambientalmente. Fomento a los desplazamientos en modos no motorizados entre barrios residenciales y polos de servicio y comercio, aprovechando la proximidad entre éstos.
	Reconocer vialidad metropolitana (PRMS) que relaciona la comuna con la ciudad, considerando la minimización de conflictos entre transporte público y privado	Concentrar flujos de paso en vías expresas. Implementar un sistema de transporte público de calidad en Av. Vitacura.	Autopistas futuras con adecuado diseño. Vitacura_Ciudad.	
	Vialidad vecinal de corto alcance, con diseños específicos para controlar la velocidad de circulación y permitir estacionamientos.	Reducir el tráfico en vías locales a través de diseño que mejoren la calidad ambiental en barrios. Se introduce el concepto de tránsito calmado.	Controlar el tráfico de automóviles al interior de los barrios, disminuyendo flujos y velocidades. Vitacura_Barríos.	Movilidad inclusiva. Integración de la accesibilidad universal como un criterio básico de diseño de los espacios públicos comunales.
	Espacios para el desplazamiento y actividades del peatón (vida de barrio), compartiendo espacio con el automóvil, prevaleciendo el carácter peatonal.			
ESPACIOS PÚBLICOS Y ÁREAS VERDES	Establecer un sistema de arborización en la vialidad que relacione plazas, parques y áreas verdes.	Otorgar importancia a la calidad del diseño urbano en espacios públicos , tanto en vías principales como en vías locales, plazas y parques.	Generar un paisaje diferenciado en cuanto a especies arbóreas y mobiliario urbano, destacando la singularidad de los macrobarrios. Vitacura_Barríos.	Nuevos espacios recreativos. Convocatoria al sector público y privado para el aprovechamiento y creación de nuevos espacios físicos y virtuales de cultura, deporte y recreación.
HITOS NATURALES	Reconocimiento del lugar natural, considerando el río y la cuenca norte del valle con el perfil de cerros precedido por el Manquehue.	- -	Valorización del Río Mapocho y Cerro Manquehue , con potencial de convertirse en grandes parques comunales (Vitacura_Ciudad).	Hitos Naturales. Activación y puesta en valor de hitos naturales de la comuna, a través de su integración a la red de áreas verdes y parques comunales. Compromiso municipal con el cambio climático. Puesta en valor del compromiso municipal con el tema del cambio climático.

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se sintetizan los principales contenidos extraídos de los instrumentos de planificación analizados, agrupándolos en cinco aspectos urbanos de planificación con los cuales se vinculan las iniciativas de inversión que conformarán el PIIMEP comunal:

Tabla 2: Síntesis de principales aspectos que orientan la planificación comunal.

CRECIMIENTO URBANO	- Integrar la calidad de vida de barrio (Vitacura Barrios) con las dinámicas de la ciudad (Vitacura de Ciudad) - Orientar los procesos de densificación en áreas específicas de la comuna, vinculadas a los ejes viales principales de ésta. - Preservar las características de los barrios residenciales, entendiéndolos como la unidad base comunal, conservando una vida de barrio de calidad urbana y tranquila.
USOS DE SUELO	- Valorizar la estructura de barrios residenciales, conservando y reforzando la imagen de ciudad jardín. - Complementar los usos residenciales con centros vecinales mixtos, de mediana escala, los cuales posibiliten las actividades y el encuentro entre vecinos - Orientar la ubicación del equipamiento especializado en torno a nodos jerárquicos y ejes relevantes del sistema vial, destacando la importancia del eje de Av. Vitacura – Av. Tabancura dentro del territorio.
MOVILIDAD URBANA (VÍAS Y CALLES VECINALES)	- Consolidar una vialidad comunal jerarquizada según sus funciones: - Metropolitana, orientada a acoger los flujos de paso por la comuna, mediante las vías expresas y autopistas. - Intercomunal, la cual distribuye viajes con las comunas vecinas, por medio de vías troncales y colectoras. - Comunal, para viajes cortos y de mediano alcance, con cabida para el transporte público local. - Vecinal, calles relacionadas a los barrios, cuya orientación responde primeramente al tránsito de los peatones, incorporando el concepto del tránsito calmado. - Fomentar la Movilidad Sustentable Ambientalmente, mediante la promoción modos no motorizados. - Incorporar la Movilidad Inclusiva, integrando al diseño de los espacios públicos los criterios de Accesibilidad Universal como condición de base.
ESPACIOS PÚBLICOS Y ÁREAS VERDES	- Establecer un sistema integrado de plazas, parques, áreas verdes y vialidades en el territorio comunal. - Otorgar relevancia al diseño urbano en los espacios públicos según su función. - Generar un paisaje diferenciado de especies y mobiliario según cada unidad barrial. - Incentivar la creación de nuevos espacios físicos y virtuales en la comuna, para realizar actividades deportivas, recreacionales, culturales, entre otros.
HITOS NATURALES	- Reconocer el patrimonio del entorno natural, considerando el río Mapocho y la cuenca norte del valle como elementos relevantes. - Constituir el eje del Río Mapocho y el Cerro Manquehue como parques de nivel comunal. - Integrar los hitos naturales de la comuna como parte de la red y sistema de áreas verdes y parques comunales.

3. ESTIMACIÓN DE APORTES

3.1. Del cálculo de aportes

En síntesis, la Ley de Aportes, mediante la incorporación del Art. 175 en la LGUC indica que todo proyecto, público o privado, que conlleve crecimiento por densificación, debe dar cumplimiento a la obligación del Art. 70 de LGUC, ya sea (i) cediendo superficie de terreno o (ii) mediante un aporte en dinero equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder a la municipalidad respectiva.

Respecto a cuánto deben ceder o aportar dichos proyectos, el Art. 2.2.5 Bis de la OGUC establece la siguiente fórmula de cálculo:

PROYECTOS	PORCENTAJE DE CESIÓN
Con densidad de ocupación hasta 8.000 personas por hectárea.	$\% = \frac{\text{Densidad de ocupación} * 11}{2.000}$
Con densidad de ocupación sobre 8.000 personas por hectárea.	44%

En cuanto al concepto de Densidad de ocupación (Do), éste se obtiene de la siguiente fórmula:

$$\frac{\text{Carga de ocupación (según Art. 4.2.4. OCUG) * 10.000}}{\text{Superficie bruta del terreno}}$$

La superficie bruta del terreno se comprende como (i) la superficie del terreno más (ii) la superficie fuera del predio hasta el eje del espacio público adyacente, con un máximo de 30 metros.

Finalmente, es importante señalar que existe obligación de ceder cuando el terreno está afecto a declaratoria de utilidad pública. En caso de que el terreno no esté afecto a declaratoria de utilidad pública, será el propietario quién decide si cede o aporta, *“... pero solo podrá hacerlo en aquellos casos en que la cesión que desee efectuar, tenga por finalidad habilitar o materializar los estudios, proyectos, obras o medidas contemplados en el plan de inversiones comunal o intercomunal.”* En estos casos, también se podrá realizar la cesión de terreno más el aporte respectivo, en caso de que se complete de esta manera la obligación de la ley.

Para más detalle de los aportes y de un ejemplo de cálculo con un caso genérico, se recomienda revisar la [CIRCULAR ORD. N° 444 DDU 447](#) de fecha 13.11.2020, de la División de Desarrollo Urbano y la presentación de la misma división, sobre el [Módulo de cálculo de aportes](#).

3.2. Captación de Aportes Viticura

La Ley de Aportes ha contado con 3 fases de implementación desde su publicación en el Diario Oficial en 2016. Respecto a los aportes, el inicio de la exigencia de aportes al espacio público comenzó el 18 de noviembre de 2020. Es decir, su exigencia se hizo efectiva a los permisos tramitados y aprobados con posterioridad a dicha fecha.

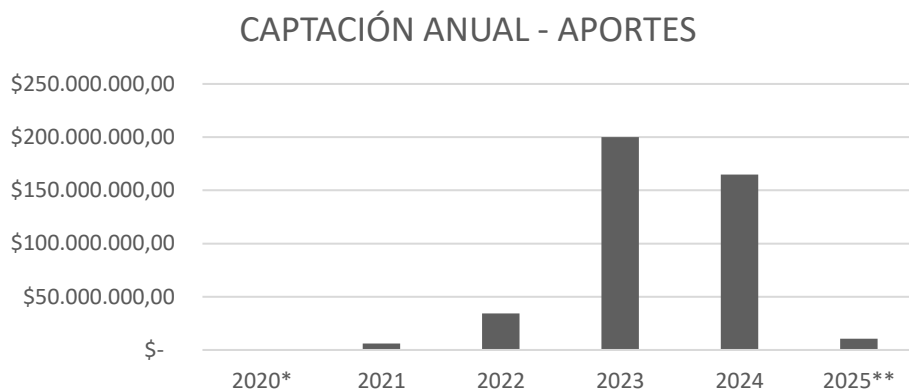
Según los registros a nivel municipal, a continuación, se muestra una síntesis desde la puesta en marcha de la captación de aportes (18 de noviembre de 2020) a la fecha.

Tabla 3: Captación anual – aportes Viticura

AÑO	Nº PERM.	CAPTACIÓN ANUAL
2020*	0	\$ 0
2021	12	\$ 5.953.231
2022	24	\$ 34.315.884
2023	42	\$ 200.034.801
2024	43	\$ 164.764.897
2025**	11	\$ 10.470.076
TOTAL	132	\$ 415.538.889

* Captación entre 18 de noviembre de 2020 y 31 de diciembre 2020

** Captación parcial 2025, considerando solo a 20 de mayo de 2025



De los datos anteriormente expuestos, es dable indicar que los años 2020, 2021 y 2022 resultan referenciales y no dan cuenta de una tendencia sobre la captación de aportes. Lo anterior, ya que el pago de los aportes es previo a la recepción de las construcciones y no al tramitar los respectivos permisos de edificación. En efecto, analizado los tiempos entre la aprobación de los distintos permisos y el pago realizado, el periodo de tiempo va desde los 8 meses en promedio para Modificación de Proyectos y Permisos de Obra Menor (MP y POM), hasta los 21 meses en promedio para permisos de Obra Nueva (ON).

Dada esas cifras y los proyectos que se desearían impulsar por medio el PIIMEP de Viticura, resulta necesario complementar el financiamiento con otras fuentes, ya sean del propio municipio o externas.

4. CARACTERIZACIÓN Y REVISIÓN DE BRECHAS COMUNALES

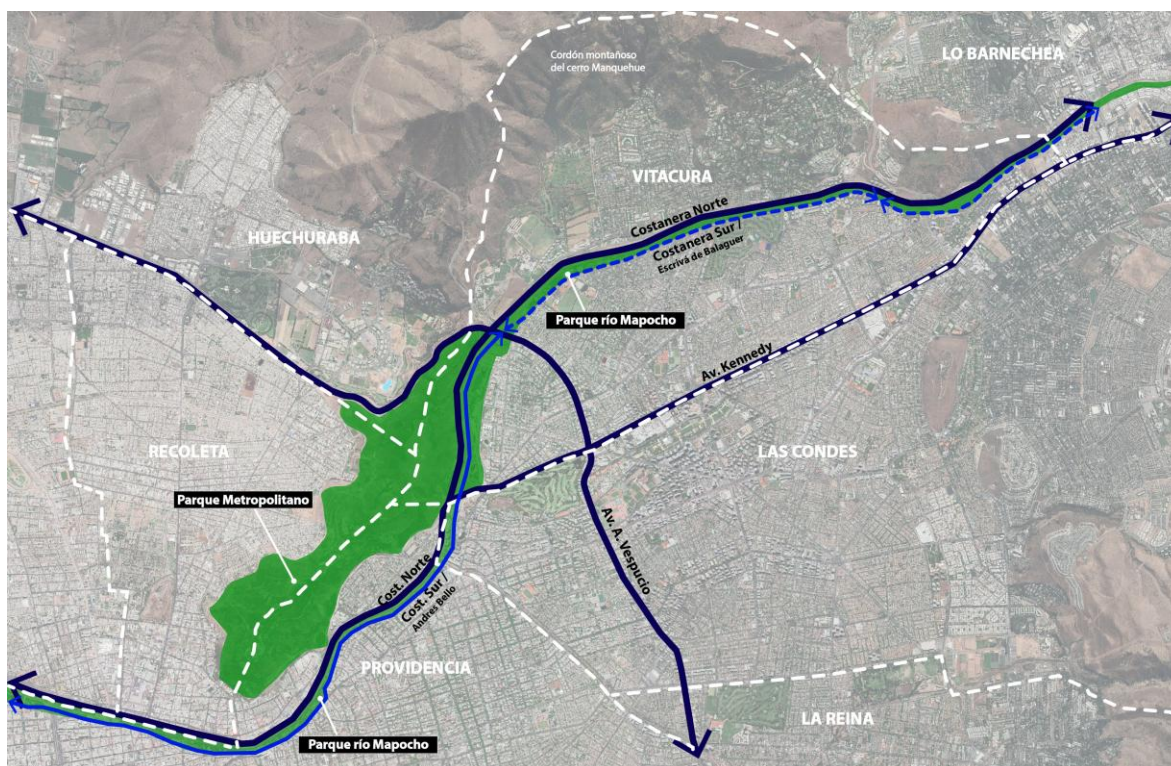
En el presente capítulo se expone una breve caracterización de la comuna incluyendo aspectos territoriales y de población; para luego abordar de manera particular las materias de movilidad y espacio público a partir de indicadores de desarrollo urbano, con el objetivo de identificar los principales desafíos y brechas presentes en el territorio comunal.

4.1. Caracterización comunal

La comuna de Vitacura se ubica en el sector nororiente de la capital, limitando con las comunas de Recoleta y Huechuraba por el este y noreste; Lo Barnechea por el oeste; y Las Condes y Providencia por el sur. Tiene una superficie de 2.851,6 ha, de las cuales 2.378,2 ha (equivalente al 83%) son área urbana, mientras que las 473,4 ha restantes corresponden al Área de Preservación Ecológica definida por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS).

En este contexto, se puede observar que su área urbana presenta, por un lado, una condición de borde, limitando por el norte con el Área de Preservación Ecológica conformada por el sector precordillerano y cordón montañoso del Cerro Manquehue; y por otro lado, una condición mediterránea, vinculándose con las comunas de Providencia, Las Condes y Lo Barnechea a través de autopistas y vías intercomunales (Av. Costanera Norte, Av. Vitacura, Av. Kennedy en sentido poniente – oriente; Av. Américo Vespucio, Av. Manquehue, Gerónimo de Alderete, Av. Padre Hurtado, Av. Tabancura, en sentido norte – sur).

Figura 5: Esquema contexto metropolitano



Fuente: Elaboración propia sobre imagen Google Earth.

La configuración del territorio comunal está marcada por la presencia de la cadena montañosa del Cerro Manquehue y el Río Mapocho; los cuales corresponden a hitos naturales de escala metropolitana, determinantes en el paisaje, valor ambiental y estructura urbana de la comuna. Ambos elementos, si bien pueden constituirse como barreras geográficas, presentan el potencial para integrarse y articular todo el sistema de movilidad y áreas verdes de la comuna.

A partir de los hitos geográficos se pueden reconocer dos sectores claramente definidos: (1) Sector al sur del Río Mapocho, que se caracteriza por ser un sector plano, con pendientes que no superan el 2% (pendiente promedio 1,85%), presenta una mayor intensidad de ocupación de suelo y concentra el 87% de la población comunal (de acuerdo a datos del censo 2017); y (2) Sector al norte del Río Mapocho, el cual presenta mayores pendientes y una menor intensidad de ocupación de suelo, caracterizándose en términos ambientales y geográficos por su proximidad al área de preservación ecológica y la cadena montañosa del Cerro Manquehue.

En términos de su tamaño, la comuna se caracteriza por su compacidad, presenta una extensión máxima en sentido oriente poniente de aproximadamente 8,5 km (distancia desde Puente Lo Salde hasta San Francisco); mientras que, en su sector al sur del río, no supera los 2,1km de ancho.

Figura 6 : Esquema estructura territorial comuna de Vitacura



Fuente: Elaboración propia

Vitacura presenta una estructura de barrios tipo “islas”, insertos al interior de una red estructurante de vías de distintas jerarquías, resultantes del proceso de crecimiento por extensión a partir de los loteos

residenciales que dieron origen a la comuna. Dicha estructura se entrelaza con el sistema de áreas verdes – recreativas; siendo además complementado por equipamiento de distinta índole ubicado en ejes principales y polos que conforman centralidades comunales e intercomunales. Esta condición favorece especialmente la ciclo-inclusividad y la caminata al interior de los barrios, ya que existe una oferta considerable de establecimientos de educación, salud, comercio y servicio, equipamientos deportivos y áreas verdes de distintas escalas próximos a los barrios.

Es así como la comuna de Vitacura se caracteriza por su rol preferentemente residencial, tranquila y verde, destacándose por ser una de las comunas con mejor índice de calidad de vida de la región².

Población

Respecto a la población, de acuerdo con los resultados publicados recientemente por el INE sobre el censo 2024, la comuna de Vitacura cuenta con un total de 86.420 habitantes, presentando un crecimiento bajo respecto al 2017, con una variación intercensal del 1,21%. Se destaca por el alto porcentaje de población mayor a 65 años, el más alto de la Región Metropolitana, llegando al año 2024 al 19,2% de su población total. Lo anterior se relaciona con el índice de envejecimiento³ de la comuna, el cual al año 2024 es de 110,7, muy por sobre la región que llega a 76,2, pero inferior a otras comunas del sector oriente de la capital como Las Condes (128,9) y Providencia (134,9). Por otro lado, presenta un porcentaje de población menor a 15 años de 17,4%, similar al contexto de la región y el país, y superior a comunas del sector oriente de la capital como Las Condes, Providencia, La Reina y Ñuñoa, siendo sólo superada por la comuna de Lo Barnechea con un 20,1%.

Tabla 4: Comparativos de datos de población comunas del sector oriente, Región RM y país.

Comuna	Censo 2017	Censo 2024*	Variación	Población censo 2024* por rango etario			
				0-14	15-64	65 mas	0-14 y 65 mas
Vitacura	85.384	86.420	1,21%	17,4%	63,4%	19,2%	36,6%
Las Condes	294.838	296.134	0,44%	14,1%	67,7%	18,1%	32,2%
Lo Barnechea	105.833	112.620	6,41%	20,1%	68,5%	11,4%	31,5%
Providencia	142.079	143.974	1,33%	11,9%	72,1%	16,0%	27,9%
Ñuñoa	208.237	241.467	15,96%	12,9%	72,3%	14,8%	27,7%
La Reina	92.787	89.870	-3,14%	16,3%	65,8%	17,9%	34,2%
RM	7.112.808	7.400.741	4,05%	17,3%	69,6%	13,2%	30,5%
País	17.574.003	18.480.432	5,16%	17,7%	68,3%	14,0%	31,7%

Fuente: Resultados Censo 2017 y 2024, INE.

² Índice de calidad de vida urbana del año 2024, elaborado por el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT) de la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Cámara Chilena de la Construcción (CChC).

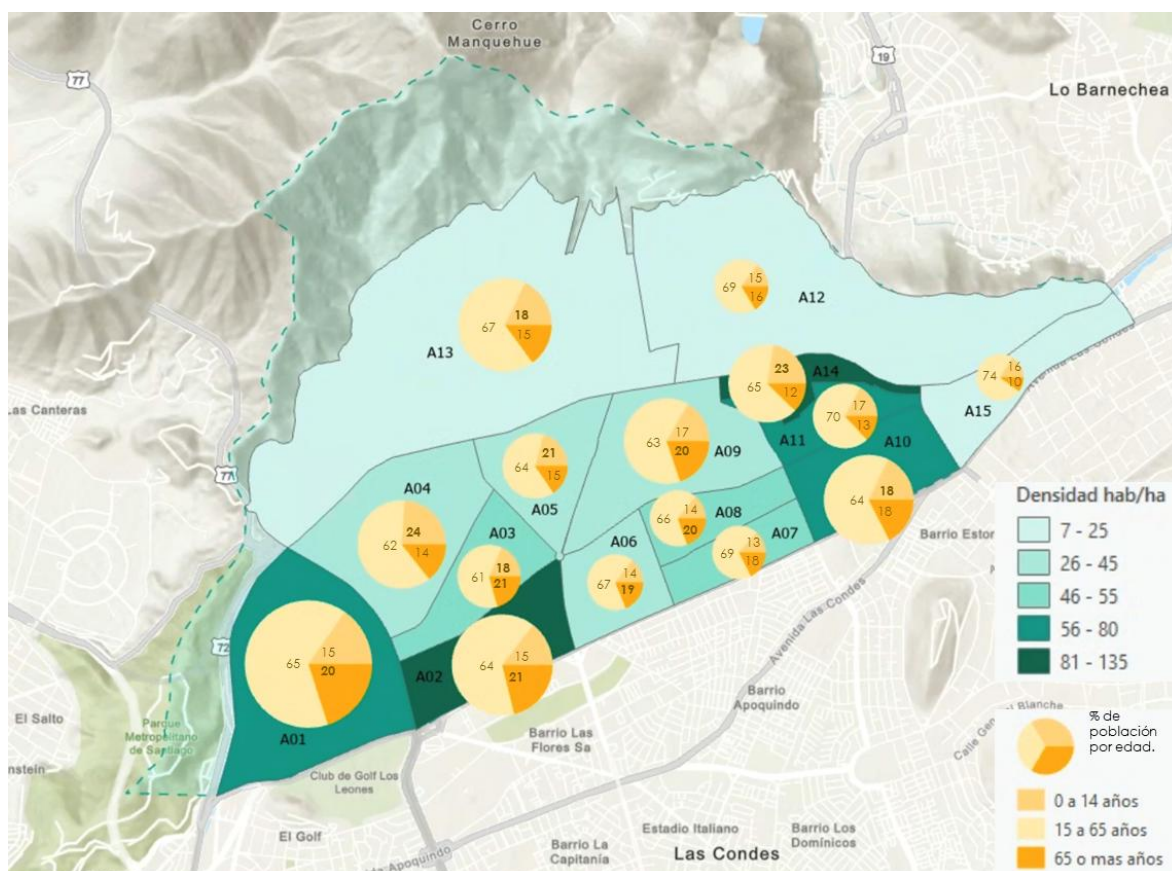
³ Índice de envejecimiento corresponde a la cantidad de personas de 65 o más por cada 100 personas menores de 15 años.

Nota: La información del Censo 2024 corresponde a la primera y segunda entrega de resultados por el INE, que se complementará con información a publicar el segundo semestre del 2025 y año 2026.

Adicionalmente, resulta relevante destacar que, tomando la población menor a 15 años y mayor a 64 años, Vitacura presenta el mayor porcentaje entre las comunas del sector oriente, por sobre los promedios de la RM y nacional, con un total de 36,6% según el censo del 2024. Dicha población corresponde a la población “dependiente” o “protegida” que, para efectos del presente estudio, se considera como aquella compuesta por los grupos que demandan condiciones específicas de accesibilidad, seguridad y servicios adecuados para su desplazamiento y permanencia en el espacio público, y que por lo tanto requieren de especial atención al momento de enfocar la inversión en movilidad y espacio público.

Con respecto a la distribución de la población en el territorio comunal, se realiza un análisis de la población por unidad vecinal, a partir de los microdatos disponibles a nivel de manzana del Censo 2017⁴.

Figura 7: Distribución de la población, densidades y porcentajes de población por rango etario, por unidad vecinal comuna de Vitacura.



⁴ De acuerdo a información entregada por el INE, los datos a nivel de manzana del censo 2024 serán publicados el segundo semestre del año 2025.

UV	Población total	Densidad	% ≤14 años	% 15 a 64	% ≥ 65 años	% ≤ 14 años y ≥ 65 años
A-1	15156	63	15,3%	64,7%	20,0%	35,3%
A-2	9371	93	14,6%	64,3%	21,2%	35,7%
A-3	3807	48	18,4%	60,8%	20,7%	39,2%
A-4	7250	44	23,9%	61,8%	14,3%	38,2%
A-5	4013	45	20,6%	63,9%	15,5%	36,1%
A-6	3030	41	14,5%	66,6%	18,9%	33,4%
A-7	2767	52	13,5%	69,0%	17,5%	31,0%
A-8	3011	55	14,0%	66,4%	19,6%	33,6%
A-9	6881	45	16,7%	63,6%	19,8%	36,4%
A-10	7601	78	17,8%	64,6%	17,6%	35,4%
A-11	3984	71	17,2%	69,6%	13,2%	30,4%
A-12	2716	7	14,7%	69,0%	16,3%	31,0%
A-13	8121	14	17,8%	67,3%	14,9%	32,7%
A-14	5540	135	22,3%	65,3%	12,3%	34,7%
A-15	2052	24	16,1%	73,9%	10,0%	26,1%
total	85300	-	18,4%	64,0%	17,6	36,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de Microdatos Censo 2017, INE.

A partir del análisis anterior, se identifican las unidades vecinales con mayor número de población que corresponden a la A-1 y A-2, así como aquellas que presentan la mayor densidad de población que corresponden a la A-14 y A-2. En cuanto a la distribución por edad, si bien se observa que en algunas unidades vecinales se da un mayor porcentaje de niños y en otras de adultos mayores, el porcentaje total de población protegida se mantiene por sobre un 30% en todas las unidades vecinales, a excepción de la A-15 con un 26,1%; siendo relativamente homogénea la distribución en el territorio comunal respecto a esta variable. En consecuencia, toman relevancia los sectores de la comuna que concentran mayor cantidad de población, y particularmente aquellos con mayores densidades, los cuales igualmente concentrarían la mayor cantidad de población protegida.

4.2. Identificación de brechas comunales

Con el objetivo de identificar las brechas a nivel comunal, se revisaron y analizaron indicadores de desarrollo urbano en materias de movilidad y áreas verdes. Para ello se consideraron datos del Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU), que corresponde a información oficial desarrollada por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) en conjunto con el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), así como otros indicadores disponibles elaborados tanto por el Municipio como por otras instituciones.

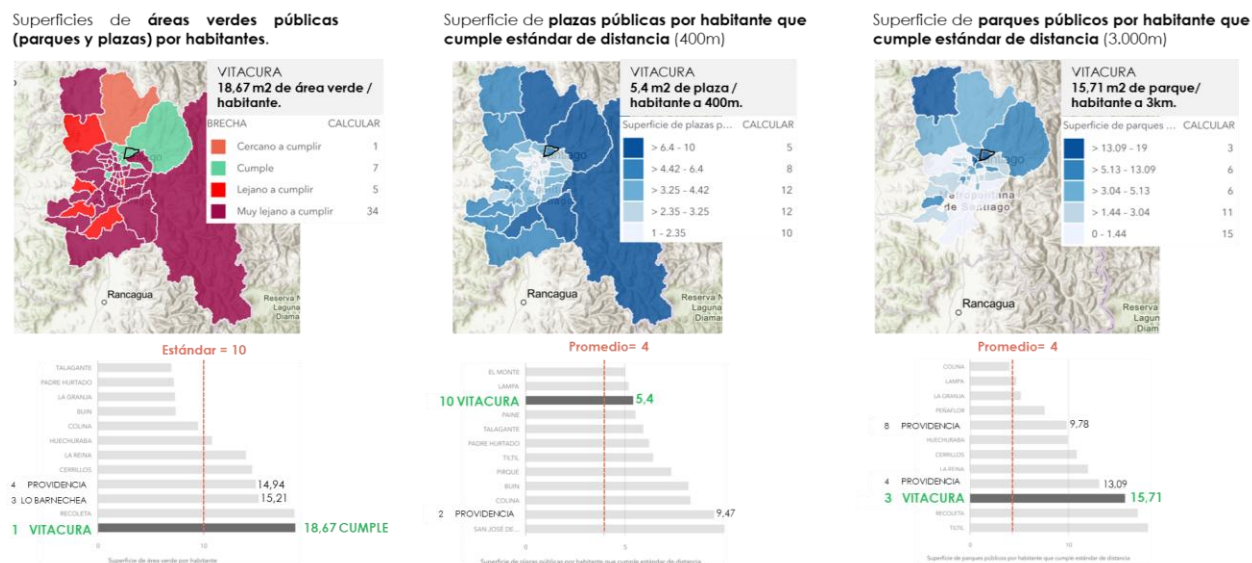
A continuación, se presenta una síntesis de la revisión y análisis de los indicadores, destacando las principales conclusiones en cada materia.

4.2.1. Áreas verdes

Con respecto a las áreas verdes, se revisaron los siguientes indicadores:

a) Superficie de áreas verdes por persona

Figura 8: Superficie de áreas verdes por habitante.



Fuente: SIEDU, con base en Catastro de Áreas Verdes INE 2018.

b) Accesibilidad y cobertura

Figura 9: Superficie de áreas verdes por habitante, por unidad vecinal.

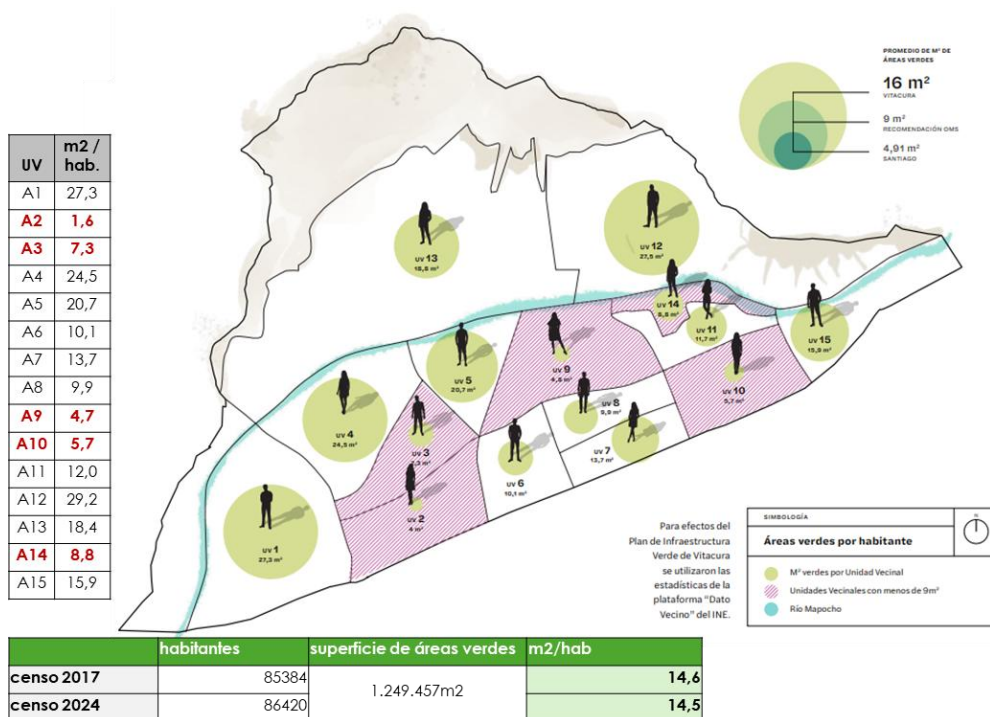
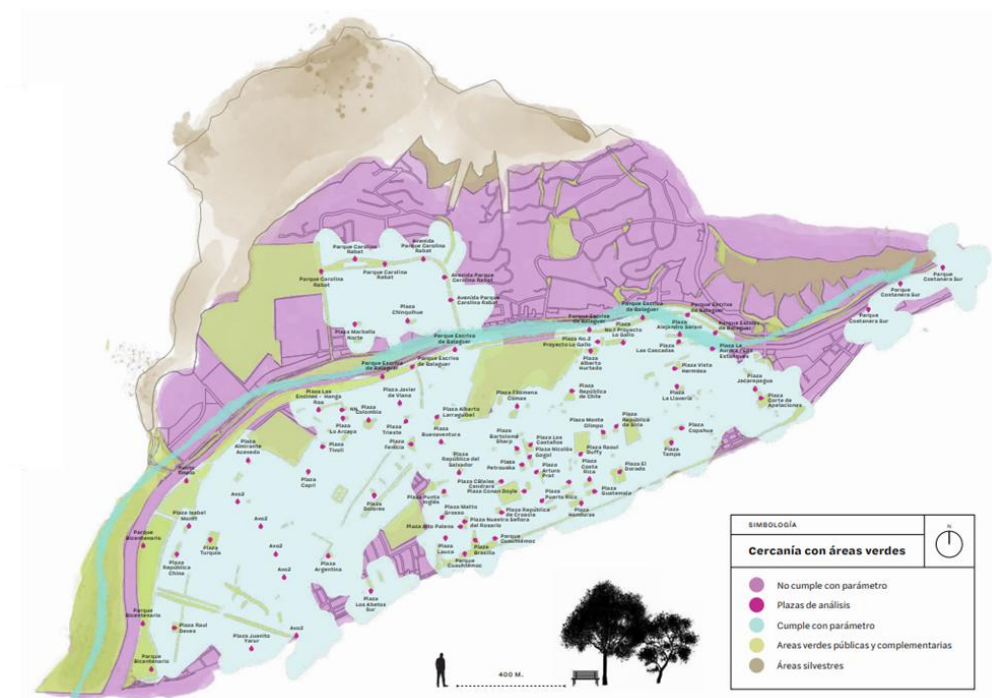


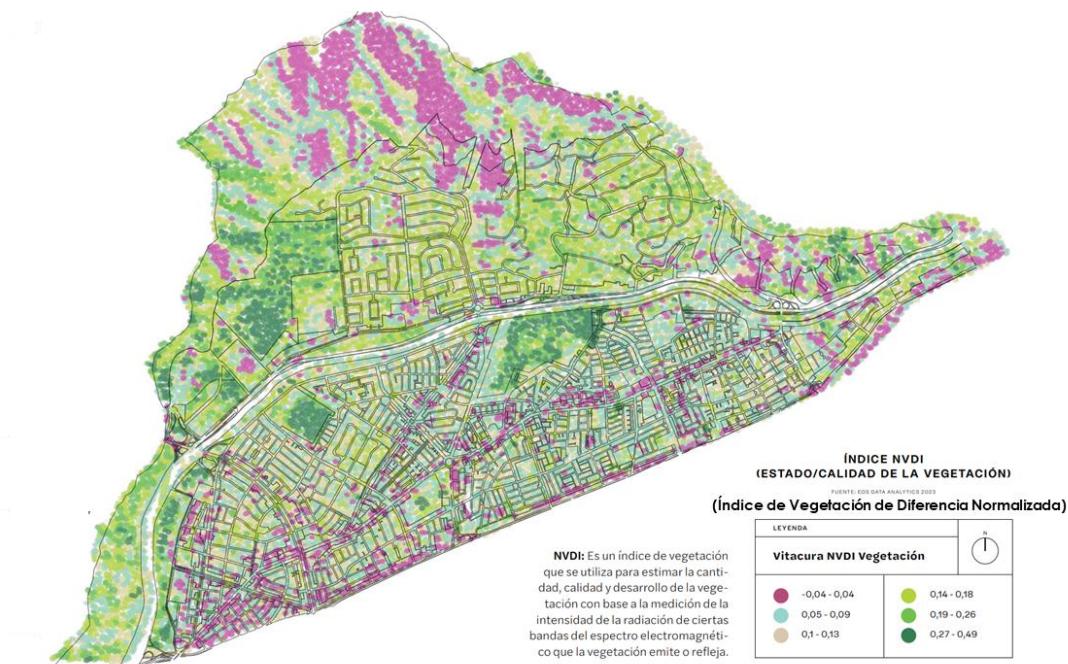
Figura 10: Cobertura de áreas verdes a distancia caminable de 400m.



Fuente: Plan de Infraestructura Verde Vitacura 2024.

c) Estado y calidad de la vegetación

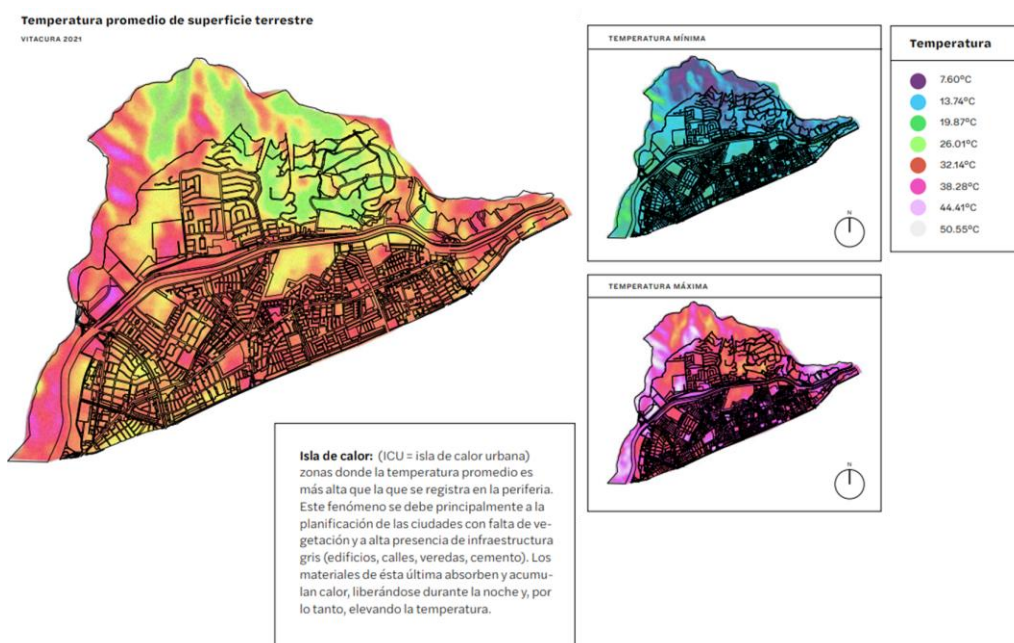
Figura 11: Estado y calidad de la vegetación comunal.

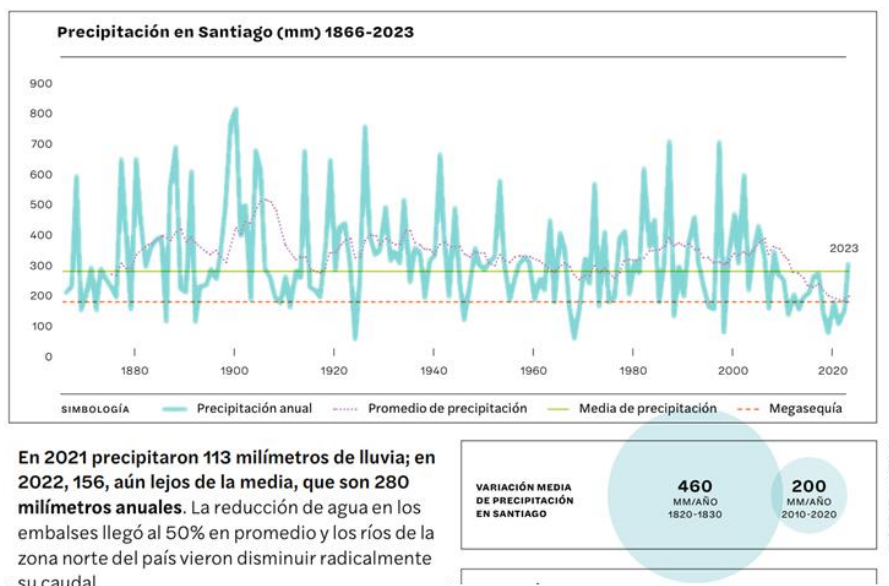


Fuente: Plan de Infraestructura Verde Vitacura 2024.

d) Temperatura ambiental y antecedentes hídricos

Figura 12: Temperatura ambiental y antecedentes hídricos





Fuente: Plan de Infraestructura Verde Vitacura 2024.

Del análisis de indicadores relacionados con áreas verdes se observa lo siguiente:

- En términos de superficie, a partir de los indicadores del SIEDU, se puede observar que Vitacura presenta un buen desempeño general en términos de dotación de áreas verdes por habitante, superando el estándar mínimo de 10m²/hab., y muy por sobre el promedio regional de 4m²/hab.
- Adicionalmente, si se consideran los estándares de cobertura territorial establecidos para plazas (400 metros) y parques (3000 metros), presenta indicadores de 5,4m²/hab. para el caso de las plazas y 15,71m²/hab. para el caso de parques, por sobre el promedio regional.
- Si bien la comuna presenta un buen desempeño a nivel general, de los datos presentados en el Plan de Infraestructura Verde Vitacura 2024, se evidencian algunas brechas territoriales importantes respecto a la distribución y calidad de la vegetación en algunos sectores a nivel comunal.
- 5 de las 15 Unidades Vecinales presentan déficit, con una superficie de áreas verdes por habitante bajo el estándar.
- Existen sectores sin cobertura adecuada, como se puede observar en algunos ejes como Av. Vitacura, Av. Kennedy, Av. Manquehue y Av. Alonso de Córdova.
- Se evidencian diferencias en el estado de la vegetación, particularmente en corredores urbanos clave, lo que reduce su potencial para mitigar efectos del cambio climático, como islas de calor, y limita su funcionalidad ecológica y social. En particular, se observan deficiencias en el estado de la vegetación o ausencia de ésta en sectores como Av. Vitacura, Gerónimo de Alderete, Av. Luis Pasteur y Av. Kennedy.
- Las áreas verdes en general se encuentran consolidadas y en buen estado, sin embargo, se debe avanzar en que éstas respondan a la resiliencia del territorio frente al cambio climático, incorporando aspectos como biodiversidad, eficiencia hídrica y confort térmico.

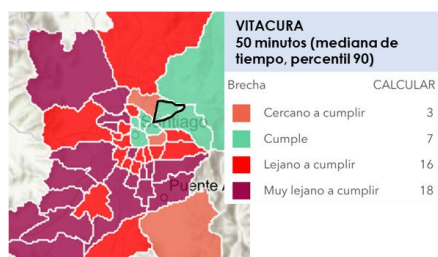
4.2.2. Movilidad

Respecto a la movilidad, se analizaron los siguientes indicadores:

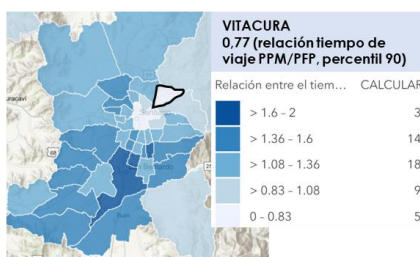
a) Tiempos de viaje a nivel general

Figura 13: Tiempo de viaje en hora punta y relación entre el tiempo de viaje en hora punta y fuera punta.

Tiempo de viajes en hora punta mañana (Viajes generados en la comuna en PPM)



Relación entre el tiempo de viaje en hora punta (PPM) respecto del tiempo de viaje fuera de hora punta (PPF)



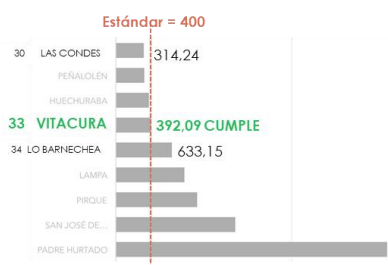
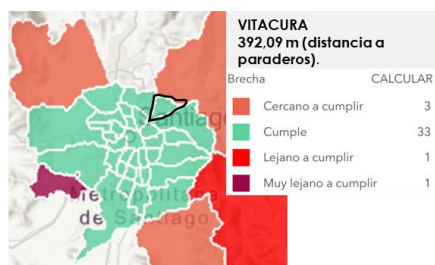
* Un valor alto sería un indicador de que la fluidez está fuertemente afectada en horas punta situación que alerta sobre posibles mejoras potenciales.

Fuente: SIEDU en base a Encuesta Origen – Destino (EOD), SECTRA 2012.

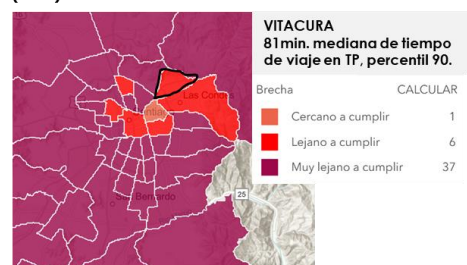
b) Transporte Público

Figura 14: Distancia a paraderos y tiempos de viaje de transporte público

Distancia a paraderos de transporte público



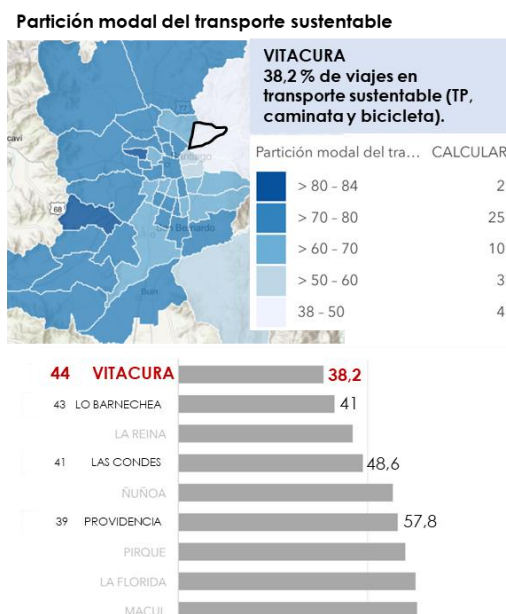
Tiempo de viajes en transporte público en hora punta (PPM)



Fuente: SIEDU con base en datos de SUBTRANS y Encuesta Origen – Destino (EOD), SECTRA 2012.

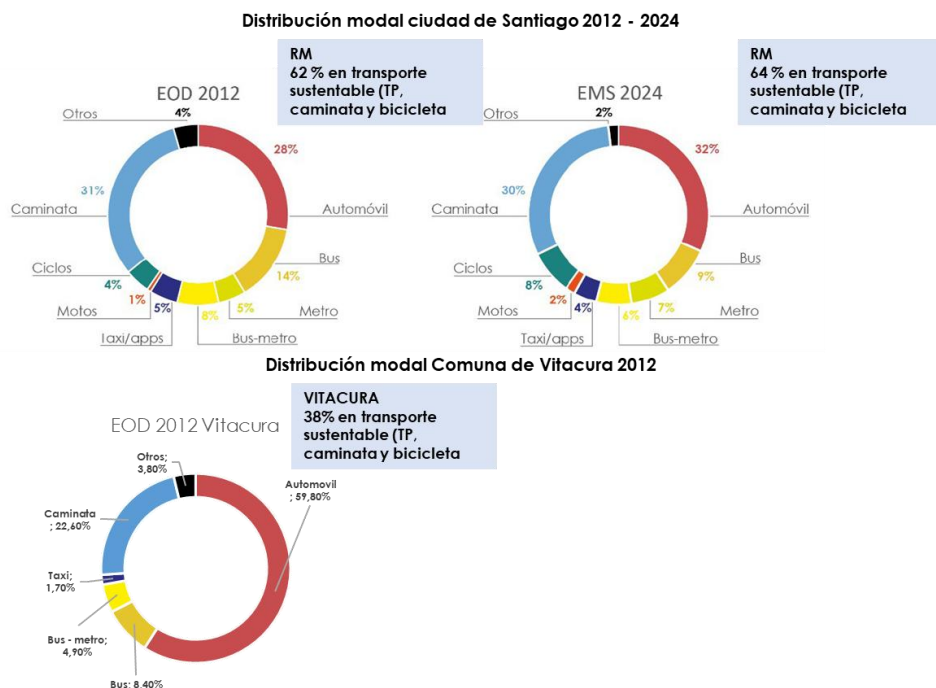
c) Partición modal

Figura 15: Partición modal del transporte sustentable



Fuente: SIEDU con base en Encuesta Origen – Destino (EOD), SECTRA 2012.

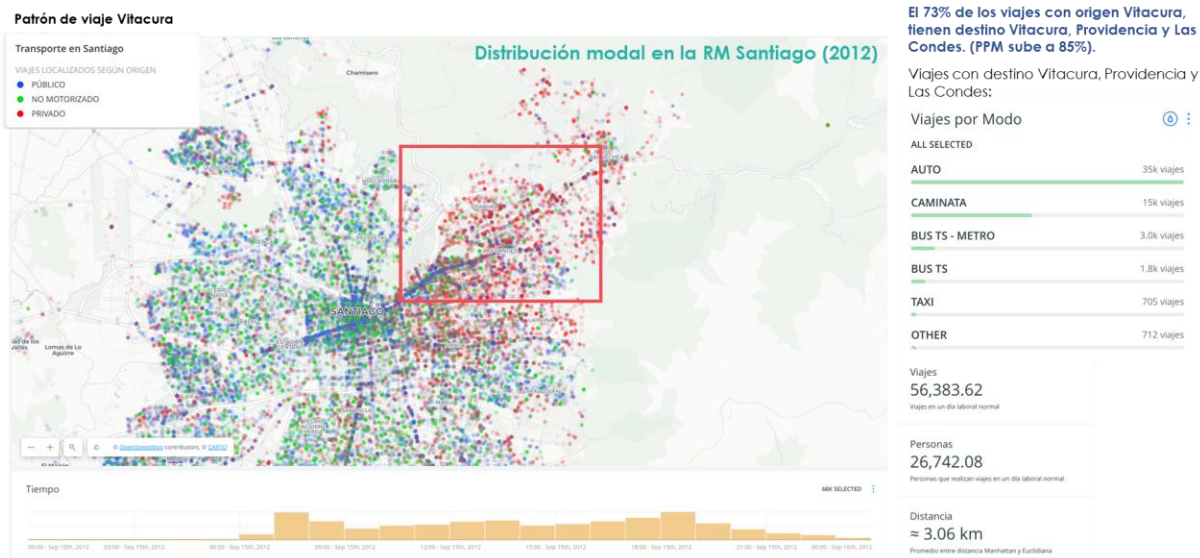
Figura 16: Comparativo participación modal Región Metropolitana y comuna de Vitacura.



Fuente: Elaboración propia con base en datos Encuesta Origen – Destino (EOD), SECTRA 2012 y Encuesta de Movilidad Santiago (EMS), CEDEUS 2024.

d) Patrones de viaje comunales

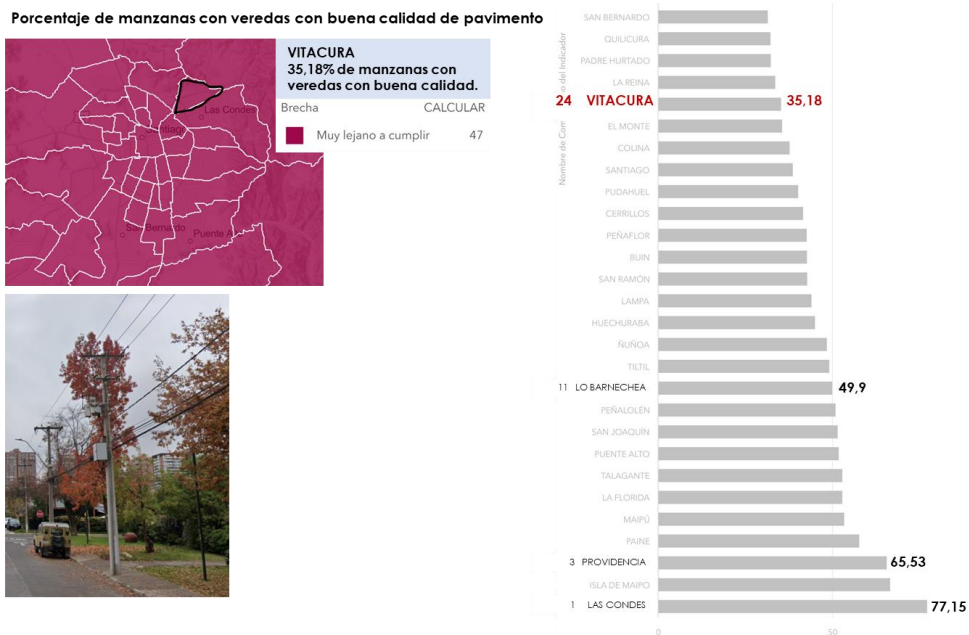
Figura 17: Patrón de viajes de Vitacura según Encuesta Origen – Destino (EOD), SECTRA 2024.



Fuente: Elaboración propia sobre Mapa: López, A. (2019). Mapa de viajes en el Gran Santiago. Recuperado el [06/05/2025] de <https://public.carto.com/builder/948f691b-bd73-417b-baac-1fc140f15257/embed>

e) Accesibilidad Universal

Figura 18: Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento



Fuente: SIEDU con base en catastro INE.

De la revisión de indicadores relacionados con la movilidad se observa lo siguiente:

- Vitacura presenta un tiempo de viaje en hora punta de 50 minutos (mediana de tiempo, percentil 90), considerando todos los modos, cumpliendo con el estándar del SIEDU (≤ 60 minutos).
- Respecto al transporte público, presenta una distancia mínima ponderada por población, de 398m, cumpliendo con el estándar de 400m establecido por el SIEDU. No obstante, presenta un tiempo de viaje en transporte público en hora punta de 81 minutos (mediana de tiempo, percentil 90), muy por sobre el estándar de 60 minutos establecido por el SIEDU, lo cual da cuenta de una brecha relevante en eficiencia del funcionamiento de este medio.
- En términos de la partición modal de transporte sustentable (caminata, bicicleta y transporte público), de acuerdo con los datos de la EOD del 2012, Vitacura presenta sólo un 38,2% de viajes por estos modos, encontrándose muy por debajo del promedio regional de 62%, dando cuenta de una fuerte dependencia del uso del automóvil particular.
- Lo anterior contrasta con el análisis de los patrones de viaje de la comuna, donde se observa el alto número de viajes que se realizan desde Vitacura a comunas vecinas o al interior de la propia comuna, los cuales llegan al 73% de los viajes diarios (85% en periodo punta mañana), con distancias promedio cercanas a 3 km de recorrido.
- Finalmente, en términos de la calidad de las veredas, de acuerdo con los datos del SIEDU, sólo el 35,18% de las manzanas de la comuna presenta veredas en buen estado en términos de accesibilidad universal.

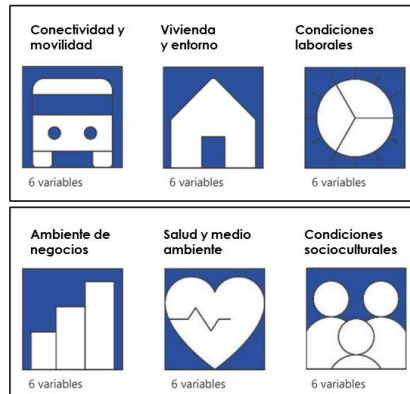
En síntesis, Vitacura muestra condiciones urbanas favorables para el desarrollo de una movilidad sustentable, dada su morfología compacta y alta concentración de viajes dentro del sector oriente de Santiago. No obstante, presenta brechas importantes respecto a la eficiencia del transporte público y la partición modal para transporte sustentable. Además, se debe atender el estándar de veredas a nivel comunal, donde igualmente se observa una brecha importante en términos de accesibilidad universal.

Adicionalmente, se revisó el Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU) del año 2024⁵, elaborado por la Cámara Chilena de la Construcción y el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica; el cual mide, en términos relativos, la calidad de vida urbana de las comunas del país, a partir de la medición de un conjunto de variables referidas a seis dimensiones que expresan el estado de la provisión de bienes y servicios públicos y privados.

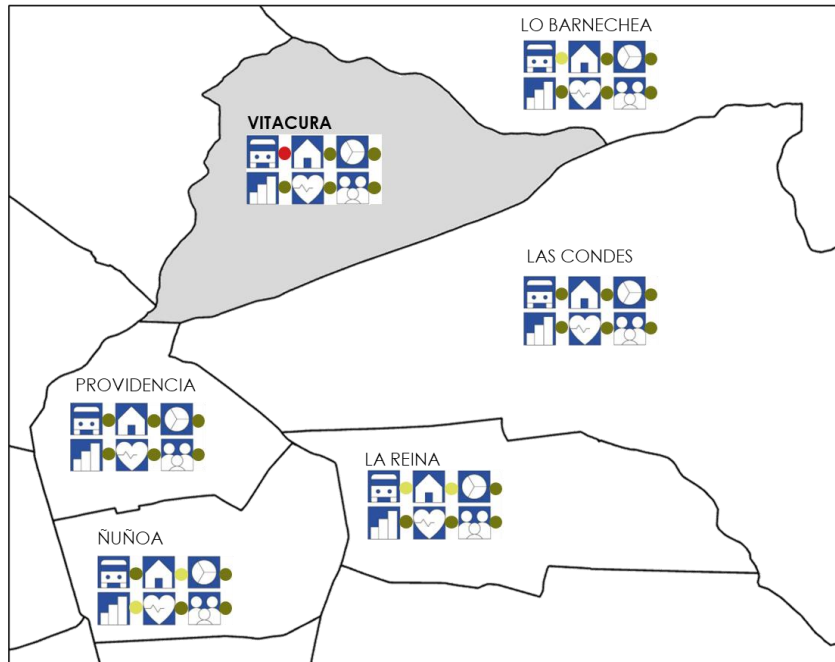
Figura 19: Índice de Calidad de Vida Urbana 2024, Dimensiones y resultados para comunas de Santiago Oriente.

⁵ CChC, IEUT-UC, 2024. “Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU)”. Disponible en el siguiente link: <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2025/04/20250428-ICVU-2024.pdf>

Dimensiones que componen el ICVU.



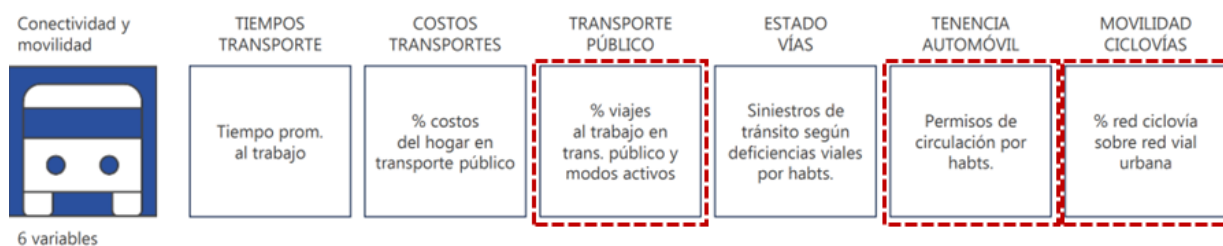
Resultados de la evaluación Comunas Santiago Oriente



Fuente: Elaboración propia con base el Informe del ICVU 2024.

De dicha revisión, resulta relevante destacar que, si bien la comuna de Vitacura presenta un muy buen desempeño en 5 de las 6 dimensiones revisadas, ubicándose entre las comunas con mejor calidad de vida a nivel nacional, presenta un nivel bajo en la dimensión “Conectividad y Movilidad”. Dicha dimensión mide variables como Transporte Público, Tenencia de Automóvil y Movilidad Ciclovías, entre otros aspectos, siendo coherente con las principales brechas previamente identificadas para la comuna.

Figura 20: Variables consideradas para la evaluación de la dimensión “Conectividad y Movilidad”



Fuente: Elaboración propia con base en el informe del ICVU 2024.

4.3. Definición de Objetivos y Ejes de Acción PIIMEP Vitacura

A partir de la caracterización comunal y el análisis de brechas en movilidad y áreas verdes, se definen los objetivos y ejes de acción que orientan la selección y priorización de iniciativas a incorporar en el PIIMEP de Vitacura.

Tabla 5: Síntesis definición de Objetivos y Ejes de Acción PIIMEP Vitacura.

Materia	Características e indicadores	Brechas Comunes	Objetivos	Ejes de Acción.
Movilidad	- Los tiempos de viaje en hora punta cumplen el estándar SIEDU del percentil más crítico (50 min). - La distancia a paraderos de transporte público cumple el estándar SIEDU (400m). - Dimensiones comunales abordables desde una movilidad sustentable activa (8,5km largo y 2,1km al sur del río). - El 73% de los viajes diarios (85% de los viajes en PPM), con origen en la comuna, se realizan a la misma comuna o las comunas vecinas de Las Condes y Providencia, con una distancia promedio de 3 km, encontrando una oportunidad para incentivar la movilidad de modos activos.	- Los tiempos de viaje en transporte público superan el estándar SIEDU (60 min), llegando a 81 min. - La partición modal respecto a movilidad en transporte sustentable es la más baja en la región (38% vs 62% RM). - Lo anterior, ha incidido en alcanzar un nivel “muy bajo” del Índice de Calidad de Vida Urbana de Vitacura, fundamentalmente por los parámetros de Transporte Público, Tenencia de Automóvil y Movilidad en Ciclovías. - La Accesibilidad Universal en veredas es deficiente, alcanzando solo un 35,18% de las veredas en buenas condiciones a nivel comunal.	Promover una movilidad sustentable, priorizando la caminata, bicicleta para actividades cotidianas mediante infraestructura dedicada. - Fomentar el uso de transporte público, a partir de la puesta en operación de metro en la comuna. - Consolidar espacios públicos seguros y accesibles con foco en los grupos prioritarios como adultos mayores, niños y personas con movilidad reducida.	Continuidad Plan de Ciclovías, Zonas 30 y Pasarelas. Elaborar un Estudio y/o Plan de Accesibilidad Universal. Elaborar un Estudio y/o Plan de Transporte Público.

Materia	Características e indicadores	Brechas Comunes	Objetivos	Ejes de Acción.
Áreas verdes y Espacios Públicos	- Existe una estructura territorial con base en hitos geográficos como el Río Mapocho y el Cerro Manquehue. - Existe una suficiencia respecto a los m² de áreas verdes en relación con total de los habitantes de la comuna (18,67m²/hab SIEDU o 16m²/hab PIV). - Igualmente, se superan los promedios determinados para la RM respecto a las plazas públicas y parques por habitante, dentro de estándar de distancia (400m y 3.000m respectivamente).	- Se evidencia un déficit en 5 de las 15 UVs existentes que están bajo los estándares de m²/hab (UVs 2, 4, 9, 10 y 14). - Se identifican sectores que no presenta cobertura (Av. Vitacura, Av. Alonso de Córdova y Av. Kennedy; junto Av. Vitacura, Av. Manquehue, Av. Kennedy y Av. A. Vespucio). - Se encuentran deficiencias en el estado de la vegetación o la ausencia de ésta en áreas como corredores importantes (Av. Vitacura, Gerónimo de Alderete, Av. Luis Pasteur, Av. Kennedy). - Áreas verdes no responden a la resiliencia del territorio frente al cambio climático (biodiversidad, eficiencia hídrica, confort térmico).	Mejorar la cobertura, accesibilidad y experiencia del uso del espacio público. - Mejorar las áreas verdes existentes, incorporando criterios de sustentabilidad ambiental y social. Consolidar una red integrada de áreas verdes y espacios públicos, articulada a través de corredores verdes y conectada a los hitos naturales.	Continuidad Plan de Infraestructura Verde.

5. REVISIÓN DE PLANES Y PROYECTOS COMUNALES

Tal como se señala en el numeral 1.2. del presente informe, Metodología de elaboración PIIMEP Comunal, se realiza un barrido por los planes comunales, identificando aquellos relacionados con las materias de movilidad y espacio público, a partir de los cuales se abordan las brechas comunales identificadas, en coherencia con los objetivos y lineamientos que orientan la planificación comunal.

De lo anterior, se identificaron los siguientes planes comunales:

- Plan de Ciclovías Vitacura
- Plan de Zonas 30 de Vitacura
- Plan de Conectividad Norte Sur, Sistema de Pasarelas Peatonales y Ciclistas sobre el Río Mapocho
- Plan de Infraestructura Verde de Vitacura
- Planes Integrales:
 - Plan Integral de Revitalización de Av. Vitacura – Tabancura
 - Plan de Desarrollo Integral Av. Parque Costanera Sur – Escrivá de Balaguer
 - Plan de Mejoramiento Integral de Mejoramiento de Espacios Públicos Av. Alonso de Córdova

A continuación, se presenta para cada uno de ellos una breve descripción, objetivos y lineamientos estratégicos, así como un listado de iniciativas que proponen y su avance al a fecha.

5.1. Plan de Ciclovías Comunal (2019-2020)⁶

En concordancia a los objetivos estratégicos del PLADECO 2016-2030 en cuanto a alcanzar una “Movilidad Urbana Sustentable” y un “Desarrollo Urbano Equilibrado”, el Municipio licita el “Estudio de Factibilidad Red de Ciclovías de Vitacura e Ingeniería de Detalles” en el año 2019. Dicho estudio fue desarrollado por la empresa Urbanismo y Territorio durante los años 2019 y 2020, y tuvo por objetivo principal el evaluar y definir una red definitiva de ciclovías para la comuna, además de elaborar los proyectos para la ejecución de una primera etapa de la red.

La relevancia del Plan radica no solo en que logra definir y priorizar una red definitiva de ciclovías, sino que también en que éste recoge, ordena y orienta lo que el Municipio había desarrollado paulatinamente en materia de movilidad peatonal y ciclista, en cuanto a las ciclovías, las zonas de tránsito calmado (Zonas 30) y la red de bicicletas públicas.

i. Estrategia Comunal Ciclo-Inclusividad

⁶ **Plan de Ciclovías Vitacura**, disponible en el siguiente link:

<https://vitacura.cl/municipalidad/planificacion-urbana/planes-de-movilidad-sustentable/planes-de-movilidad-sustentable/>

https://vitacura.cl/descargas/plano_regulador/pdf/2020/ADJ_004.pdf

El Plan de Ciclovías de Vitacura abordó los componentes de infraestructura y operación necesarios para dotar a la vialidad comunal con las condiciones necesarias para el tránsito de ciclistas, conforme lo indicado en la nueva Ley de Tránsito y lo establecido por el MINVU. Con ello, el Plan primeramente analiza las características y dinámicas del territorio comunal, concluyendo lo siguiente:

- Si bien Vitacura cuenta con vías de gran extensión tanto longitudinal como transversalmente, estas vialidades son de categoría mayor, presentando altos flujos, velocidades y la presencia de transporte público, por lo que no se cuenta actualmente con las condiciones para dar cumplimiento a la “Ley de Convivencia Vial”.
- La red local en la cual sería posible compartir calzadas entre vehículos motorizados y ciclistas no cuenta con suficientes alternativas, toda vez que no se observa la extensión necesaria para garantizar rutas directas y cómodas entre puntos de origen y destino.
- El entorno del río Mapocho y su extensión conllevan una oportunidad latente para consolidarlo como un eje estructurante para ciclistas, ruta asociada al parque de ribera del río, pero requeriría de conexiones que relacionen los distintos sectores de la comuna para acceder desde y a este eje.

Adicionalmente, el Plan reconoce, ordena y direcciona lo implementado hasta el momento en la comuna, considerando a futuro una red mixta que incorpora tres esquemas de circulación para infraestructura ciclo inclusiva:

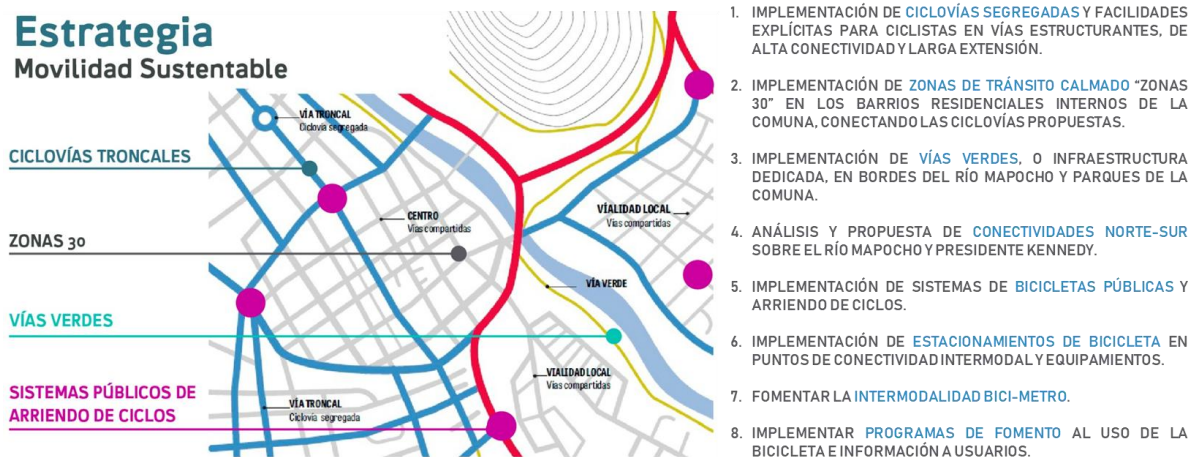
- Segregada: Ejecución de ciclovías en calzada o en niveles intermedios entre aceras y calzadas para vías de gran capacidad, altos flujos vehiculares y altas velocidades de diseño, donde se demuestra necesario segregar.
- Compartida: Incorporación de tránsito calmado de tránsito a 30 km/h en vías donde el flujo de vehículos es menor, a fin de incentivar el uso de la bicicleta en calzadas compartidas y reducir considerablemente la probabilidad y gravedad de accidentes.
- Verde: Ciclovías segregadas y apartadas en corredores verdes, parques de gran extensión y bordes de ríos, donde existe poca interferencia de vehículos motorizados y donde se presentan los viajes de mayor distancia.

Atendiendo las características comunales y a los tres esquemas ya mencionados, el municipio fomenta el uso de la bicicleta mediante el desarrollo de iniciativas de infraestructura de distinta índole

1. Implementación de **ciclovías segregadas** y facilidades explícitas para ciclistas en vías estructurantes, de alta conectividad y larga extensión.
2. Implementación de **zonas de tránsito calmado** “zonas 30” en los barrios residenciales Internos de la comuna, conectando las ciclovías propuestas.
3. Implementación de **vías verdes**, con infraestructura dedicada, en bordes del río Mapocho y Parques de la comuna.
4. Análisis y propuesta de **conectividades norte-sur** sobre el río Mapocho y Av. Presidente Kennedy.
5. Implementación de sistemas de **bicicletas públicas** y arriendo de ciclos.
6. Implementación de **estacionamientos de bicicleta** en puntos de conectividad intermodal y Equipamientos.

7. Fomentar la **intermodalidad bici-metro**.
8. **Programas de fomento** al uso de la bicicleta e información a usuarios.

Figura 21: Esquema estrategia de Movilidad Sustentable



Fuente: Elaboración propia

ii. Estructuración de la Red de Ciclovías

El Plan de Ciclovías se compone de la Red Definitiva de Ciclovías y las Iniciativas Estratégicas que complementan dicha red, las cuales corresponden a conexiones y ejes estratégicos relevantes considerados en la implementación del plan, y que aportan a la mejora de la conectividad tanto dentro de la comuna como de ésta con las comunas vecinas.

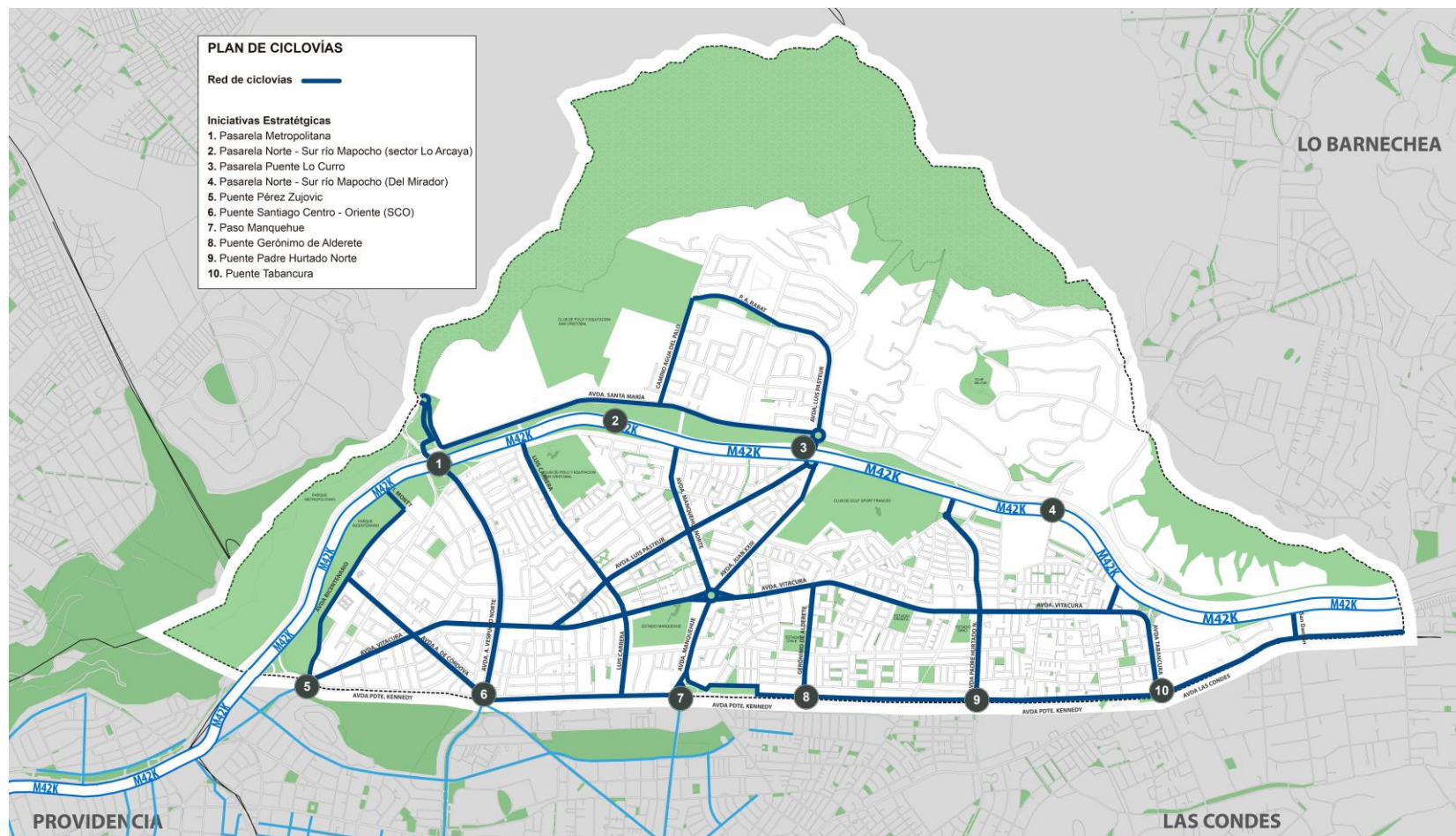
Como se observa en la imagen siguiente, el Plan de Ciclovías se compone de una red emplazada en las vías estructurantes de la comuna, complementándose con las denominadas zonas 30 que responden a una escala de vías locales, garantizando una mayor seguridad vial en los barrios residenciales.

Tal como se señala en el Plan de Ciclovías de Vitacura, para la definición de la red definitiva de ciclovías, se empleó una metodología de selección a partir de una matriz de atributos considerando los siguientes aspectos relevantes:

- Factibilidad física de construcción.
- Flujos de bicicletas en los ejes preliminares.
- Análisis de accidentes.
- Nivel de interferencia con otros medios de transporte.
- Análisis de impacto ambiental de la solución planteada.
- Identificación de ejes preferentes.
- Prioridad de implementación de ciclovías.

Los 5 primeros puntos provienen de la metodología para el diseño e implementación de ciclovías de la SECTRA, los cuales se complementaron con dos puntos adicionales que incorporan aspectos de la realidad comunal y demanda de usuarios en la Comuna, para lo cual se realizaron encuestas de interceptación a ciclistas en la comuna, así como también una consulta digital a vecinos de la comuna.

Figura 22: Plan de Ciclovías



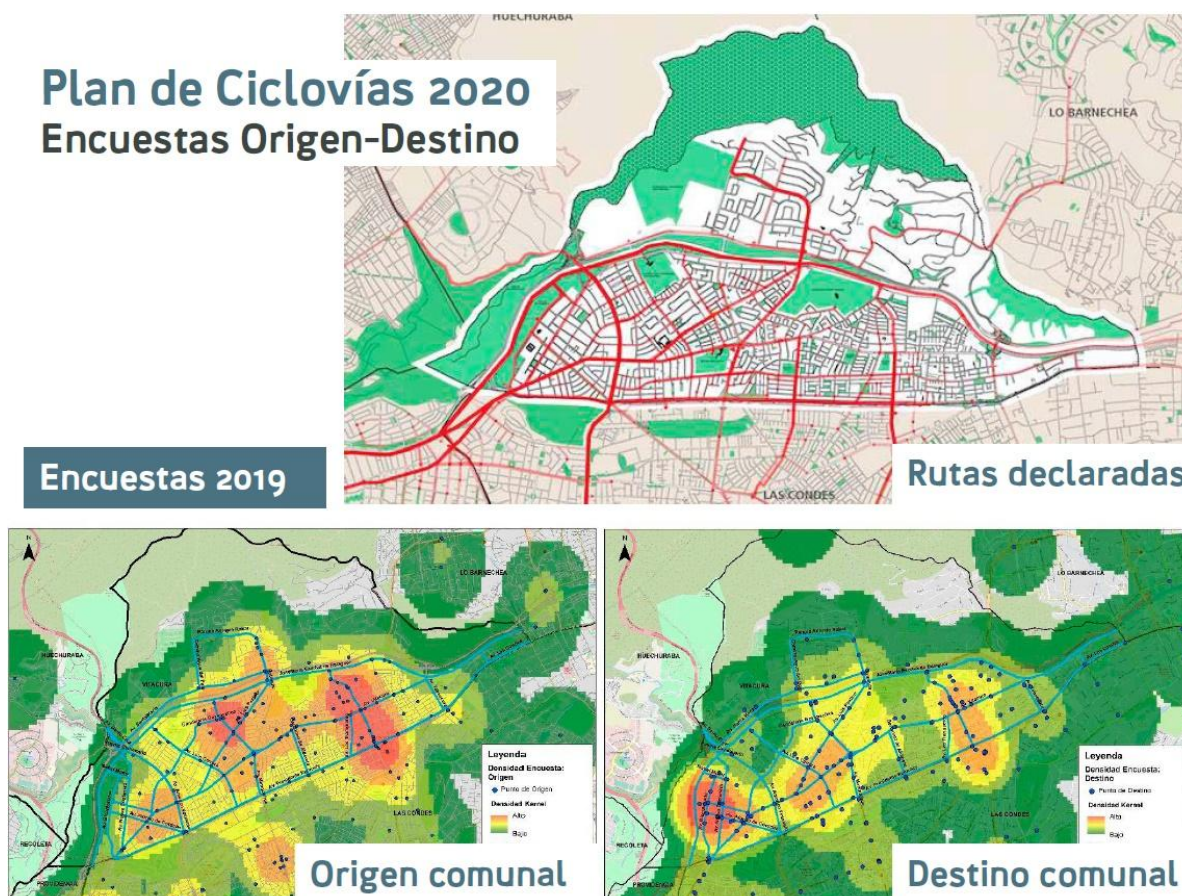
Fuente: Estudio de Factibilidad Red de Ciclovías de Vitacura e Ingeniería de Detalles.

La red propuesta considera la intervención de 20 calles que suman un total de 47,2km de ciclovía, a las cuales se suman 10 iniciativas estratégicas de conexión ubicadas en puntos donde se requiere ejecutar obras complementarias de conexión para dar continuidad a la red en sentido norte sur.

iii. Estrategia de implementación y priorización de la Red de Ciclovías

El Plan de Ciclovías incorpora una estrategia de implementación que tiene por objetivo otorgar la mayor cobertura de la red a nivel comunal en el corto y mediano plazo, basándose en la información de la encuesta sobre origen – destino y la preferencia de rutas ciclísticas a nivel comunal.

Figura 23: Esquemas síntesis de resultados encuestas sobre rutas ciclistas en la comuna de Vitacura.

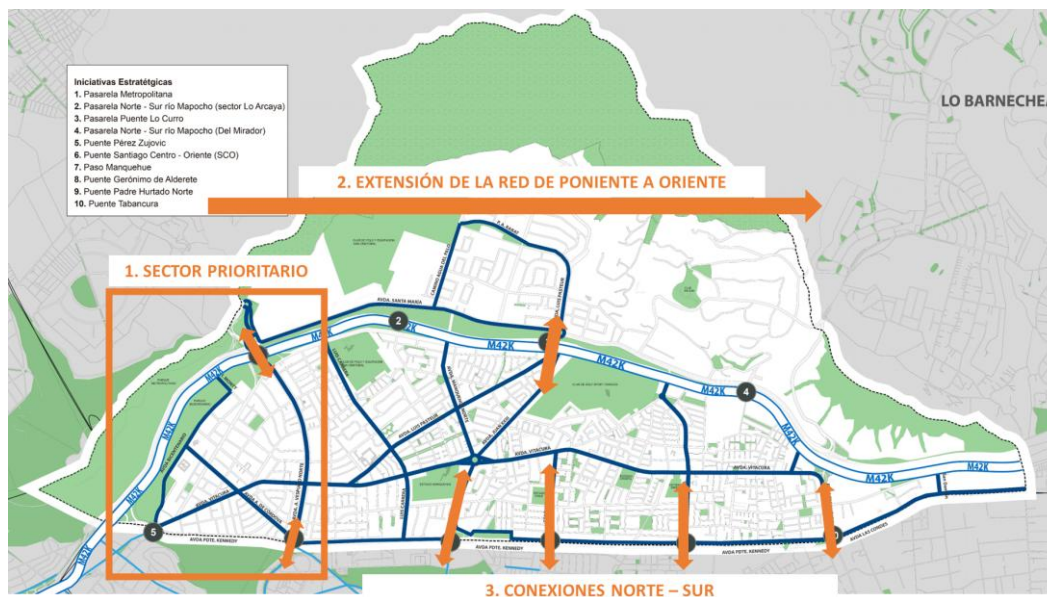


Fuente: Estudio de Factibilidad Red de Ciclovías de Vitacura e Ingeniería de Detalles

En función de lo anterior, se establecen los siguientes 3 criterios rectores para ejecutar la red:

- 1) Abordar los sectores con mayor demanda, partiendo por el sector al interior del anillo metropolitano de Av. Américo Vespucio.
- 2) Extender la cobertura hacia el sector oriente, recogiendo las mayores demandas a nivel comunal.
- 3) Potenciar la conectividad norte-sur, y la interconexión con las nuevas estaciones de metro.

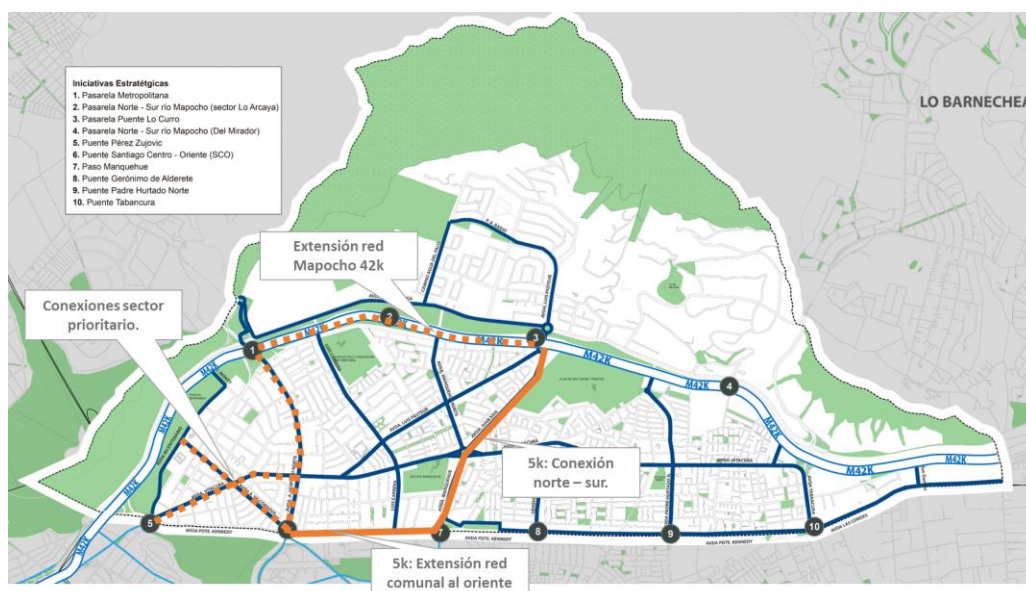
Figura 24: Estrategia de implementación Plan de Ciclovías Vitacura



Fuente: Estudio de Factibilidad Red de Ciclovías de Vitacura e Ingeniería de Detalles

En la estrategia, se define una primera red a ejecutar en el corto plazo respondiendo al objetivo de beneficiar a la mayor cantidad de usuarios de la comuna y generar la mayor conexión de la red, la cual comprende la extensión al oriente del cicloparque Mapocho 42k, la ejecución de ciclovías en el sector prioritario en Av. Alonso de Córdova y el primer tramo de Av. Vitacura, y la ejecución de 5km que conecten la red al oriente y en sentido norte sur, Av. Kennedy – Manquehue – Juan XXIII.

Figura 25: Red prioritaria para ejecutar en el corto plazo



Fuente: Estudio de Factibilidad Red de Ciclovías de Vitacura e Ingeniería de Detalles

Al año 2025, la ejecución de la red presenta el siguiente avance:

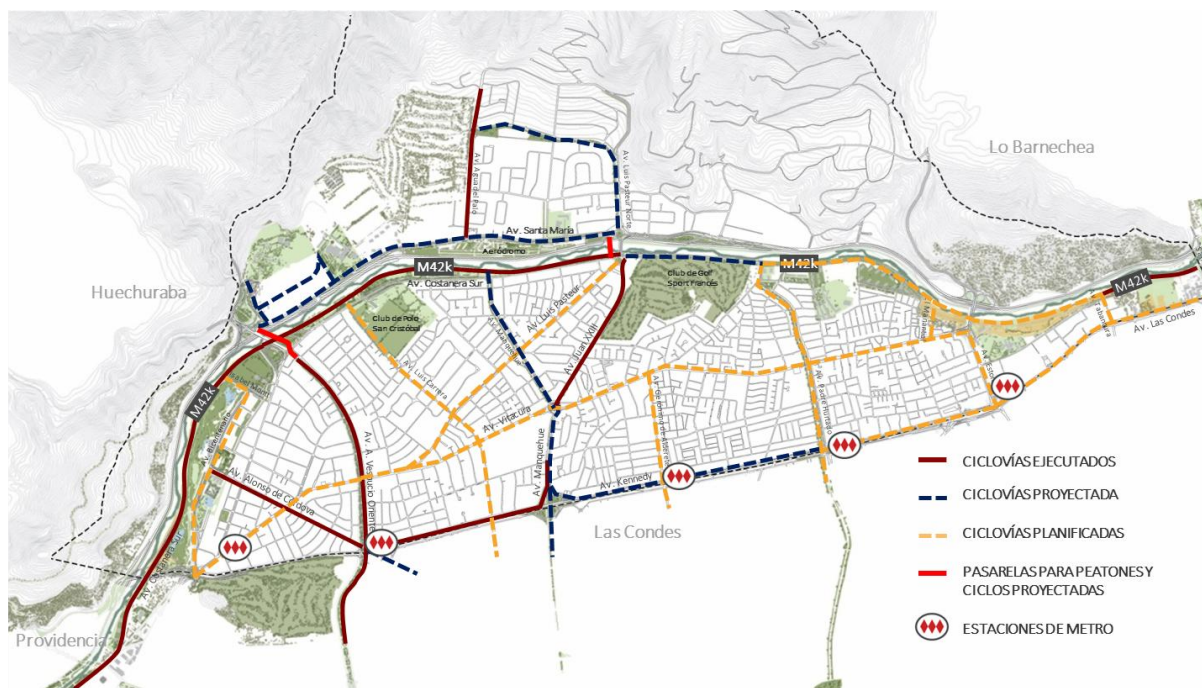
Tabla 6: Listado de iniciativas y avance Plan de Ciclovías

Red de Ciclovías	Tramos	Avance	Km
Agua del Palo		Ejecutado	0,85
Av. Alonso de Córdova		Ejecutado	1,41
Av. Américo Vespucio	Pirámide y Santa Cruz	Proyectado	0,55
Av. Américo Vespucio	Parque y pasarela	Ejecutado	1,80
Av. Bicentenario		Planificado	1,55
Av. Gerónimo de Alderete		Planificado	0,87
Av. Juan XXIII		Ejecutado	1,40
Av. Kennedy	Manquehue-P. Hurtado	Proyectado	2,31
Av. Kennedy	P. Hurtado-Tabancura	Planificado	1,40
Av. Kennedy	AVO-Manquehue	Ejecutado	1,48
Av. Las Condes		Planificado	2,00
Av. Luis Carrera		Planificado	2,16
Av. Luis Pasteur		Planificado	2,44
Av. Luis Pasteur Norte		Proyectado	1,83
Av. Manquehue	Las Hualtatas - rotonda	Proyectado	0,41
Av. Manquehue	Manquehue Norte	Proyectado	1,20
Av. Manquehue	Kennedy - Las Hualtatas	Ejecutado	0,37
Av. Padre Hurtado		Planificado	1,68
Av. Santa María		Proyectado	3,10
Av. Tabancura		Planificado	0,60
Av. Vitacura	1. lo Saldes - Av. A. Vespucio	Planificado	1,54
Av. Vitacura	2. Av. A. Vespucio - Av. Manquehue	Planificado	1,72
Av. Vitacura	3. Av. Manquehue - Gerónimo de Alderete	Planificado	0,82
Av. Vitacura	4. Gerónimo de Alderete - Padre Hurtado	Planificado	1,34
Av. Vitacura	5. Padre Hurtado - Av. Tabancura	Planificado	1,33
Cicloparque M42k	6 S. Francés	Proyectado	1,15
Cicloparque M42k	7 P. Lo Gallo-La Aurora	Planificado	1,53
Cicloparque M42k	9B Pamplona-San Damián	Planificado	0,44
Cicloparque M42k	8 La Aurora-Tabancura	Planificado	0,36
Cicloparque M42k	9A Tabancura-Pamplona	Planificado	0,66
Cicloparque M42k	1 al 2 P. Bicentenario	Ejecutado	2,20
Cicloparque M42k	3 al 5 Concesiones	Ejecutado	3,16
Cicloparque M42k	10 San Damián - S.F.Asís	Ejecutado	0,85
El Manantial		Planificado	0,27
Isabel Montt		Planificado	0,22

Fuente: Elaboración propia con base en el Avance del Plan de Ciclovías Vitacura.

En total, la red cuenta con 47,2 km de ciclovía, de los cuales, a abril del 2025, 13,52 km ya se encuentran ejecutados y 10,55 km de ciclovía se encuentra en etapa de proyecto.

Figura 26: Avance Plan de Ciclovías Vitacura



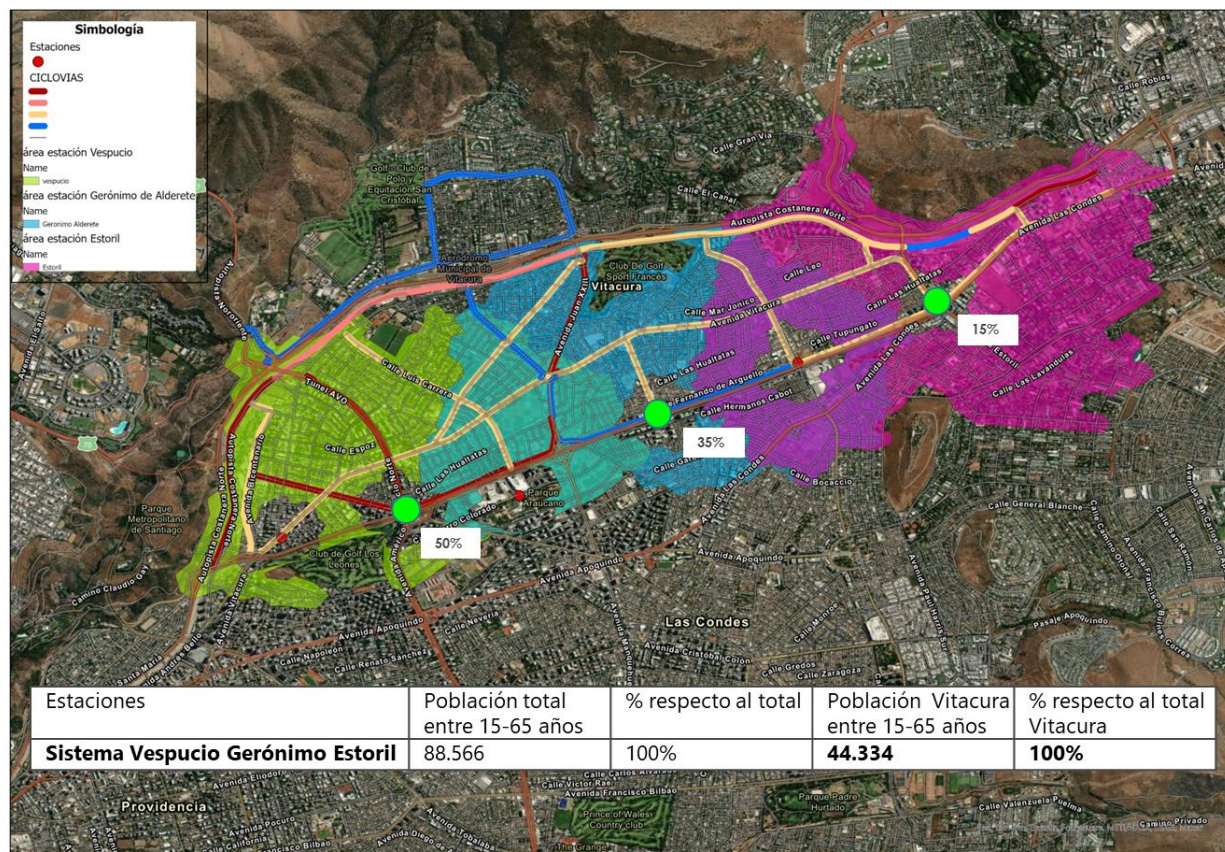
Fuente: Catastro de Avance comunal, abril 2025

iv. Biciestacionamientos

En el año 2024, se elabora una estrategia para abordar la integración entre el transporte público y la red de ciclovías, con el objetivo de fomentar la intermodalidad en la conectividad intercomunal de Vitacura, asociada a la nueva línea 7 de metro en construcción.

Con este objetivo se desarrolla un estudio denominado *“Biciestacionamientos para Vitacura: Integración entre transporte público, ciclovías, peatonalidad y conectividad intercomunal”*, para determinar los puntos a emplazar biciestacionamientos de larga estadía (BLE) en las nuevas estaciones. Se determinan las estaciones con mayor demanda, tomando en cuenta los siguientes parámetros: (1) la población comunal que vive dentro del área con mayor potencial para intermodalidad bicicleta – metro (distancias a más de 400m y menos de 2,5km de distancia a las estaciones), y (2) conexión con la red de ciclovías ejecutadas y proyectadas. En función de lo anterior, se determinó un sistema compuesto por 3 estaciones (Vespucio, Gerónimo de Alderete y Estoril) que concentren la oferta de estacionamientos de larga estadía en la comuna, abarcando la mayor cantidad de población comunal, y de la comuna de La Condes.

Figura 27: Biciestacionamientos de larga estadía comuna de Vitacura.



Fuente: Informe “Biciestacionamientos para Vitacura: Integración entre transporte público, ciclovías, peatonalidad y conectividad intercomunal”, Municipalidad de Vitacura.

5.2. Plan de Zonas 30 - 2013⁷

Cómo se señala en el capítulo 2 del presente informe, a partir de los lineamientos que orientan la planificación comunal, se incorporan de manera temprana los conceptos e ideas de las zonas de tránsito calmado, con el objetivo de promover la vida de barrio y la movilidad urbana sustentable, teniendo como foco la mejora de las condiciones de caminabilidad e integrándose como parte constituyente en la implementación del sistema de ciclovías comunal.

En este contexto, surge el denominado **Plan de Zonas 30**, el cual busca favorecer una sana convivencia entre los distintos medios de desplazamiento, motorizados y no motorizados, mejorar los espacios de circulación para peatones y ciclos acorde a la estructura de barrios y plazas de la comuna, y con ello

⁷ **Plan de Zonas 30**, disponible en el siguiente link:

<https://vitacura.cl/municipalidad/planificacion-urbana/planes-de-movilidad-sustentable/planes-de-movilidad-sustentable/>

https://vitanew.tchile.com/app/uploads/2025/05/250429_avance_plan_z30.pdf

promover la caminata al interior de los barrios, brindando mayor seguridad y reduciendo considerablemente la probabilidad y gravedad de accidentes.

Las Zonas 30 son un concepto que se refiere a la adaptación de vialidades para acoger tránsito mixto de vehículos y peatones. Dichas intervenciones se realizan en un conjunto de vías conformando unidades y sectores, interviniendo mediante deflexiones verticales y horizontales, junto con la incorporación de señalética, las cuales buscan garantizar velocidades de tránsito vehicular inferiores a 30 km/h, con el fin de propiciar una mejor convivencia entre los distintos modos de desplazamiento. Lo anterior, en concordancia con el concepto de Vitacura Barrios, contribuye a la vida de barrio y al tránsito seguro de medios activos.

El plan tiene los siguientes objetivos:

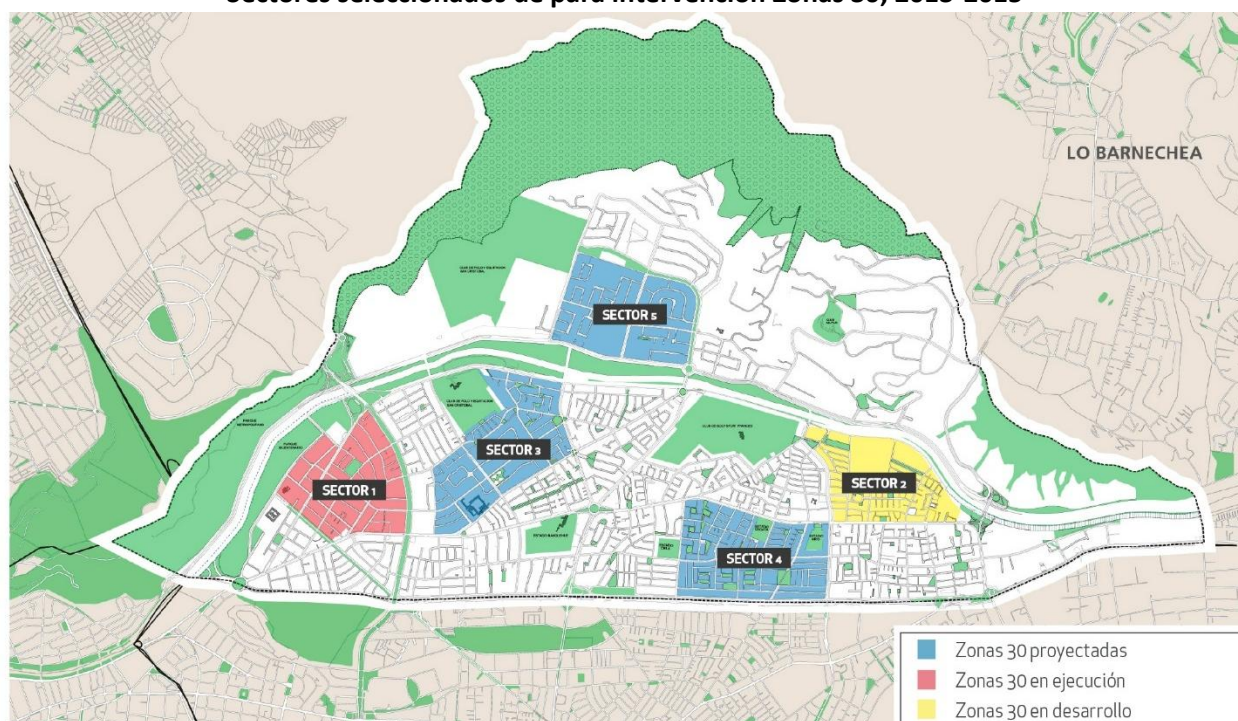
1. **Favorecer la convivencia entre modos de transporte motorizados y no motorizados**, mejorando la calidad de los espacios de circulación para peatones y ciclos, especialmente dentro de barrios residenciales.
2. **Promover la caminata y el uso de la bicicleta** como formas viables, seguras y cotidianas de transporte dentro de la comuna.
3. **Reducir la velocidad de circulación vehicular** en calles locales, estableciendo un límite de **30 km/h**, lo que disminuye significativamente la gravedad y probabilidad de accidentes.
4. **Mejorar la seguridad vial y la vida de barrio**, mediante intervenciones viales de bajo costo y alto impacto, como lomos de toro, chicanas, pasos peatonales a nivel de acera, entre otros.
5. **Desincentivar el ingreso de vehículos de paso** a calles residenciales, fomentando su uso exclusivo por residentes y visitas, y no como rutas de atajo.
6. **Dar prioridad al peatón y ciclista**, incorporando criterios de accesibilidad universal en las intervenciones físicas del espacio público.
7. **Consolidar una red de movilidad ciclo-inclusiva y caminable**, articulada con la red de ciclovías comunal y guiada por los lineamientos del **Manual de Vialidad Ciclo-Inclusiva (MINVU 2013)** y la **Ley N° 21.088 de Convivencia de Modos**.
8. **Avanzar hacia una movilidad urbana sustentable**, en línea con el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2016–2030) y la Política Nacional de Desarrollo Urbano, priorizando la calidad de vida urbana, la equidad en el acceso y la conectividad a escala de barrio.

El Plan en un principio ejecutó intervenciones en 4 sectores residenciales, seleccionados por su cercanía a equipamiento y áreas verdes, su densidad de población, el potencial de conexión entre ciclovías propuestas y la velocidad de tránsito. Posteriormente, el año 2015 se realiza una actualización incorporando un Sector adicional.

- Sector 1 - Plaza Turquía: Este sector si bien presenta un tránsito mayor del deseado, posee un importante afluente de habitantes hacia las áreas verdes circundantes (Parque Bicentenario), plaza Turquía y el eje comercial, Av. Nueva Costanera.
- Sector 3 - Jardín del Este y alrededores: El sector 2 se emplaza en el barrio Jardín del Este y sus alrededores. Se propone crear corredores lentos internos, conectando la red de ciclovías comunal con otros puntos importantes del sector.

- Sector 4 - Villa El Dorado y Los Castaños: La propuesta considera una articulación de los barrios aledaños a Las Hualtatas, proporcionando cobertura y acceso a las múltiples áreas verdes del sector, al igual que equipamientos municipales y deportivos.
- Sector 5 - Santa María de Manquehue: Este sector considera la unificación de los 4 grandes bloques residenciales articulados por Av. Lo Recabarren y Av. Carolina Rabat, en torno a las áreas verdes circundantes. Este barrio presenta muy baja densidad y vías aptas para el tránsito mixto
- Sector 2 – Del Zodiaco y alrededores: Sector considera el tratamiento de 37 intersecciones y 11 tramos del entorno del colegio Sagrados Corazones de Manquehue y el barrio Del Zodiaco.

Sectores seleccionados de para intervención Zonas 30, 2013-2015



Fuente: Plan Maestro de Ciclovías y Zonas 30, Informe Ejecutivo 2015.

Al año 2019, la planificación incorporó diversos sectores y subsectores, con lo que se puede compilar las siguientes iniciativas de zonas 30 que abarcan gran parte del territorio comunal, especialmente en barrios consolidados de baja altura y densidad.

Listados de iniciativas Plan de Zonas 30

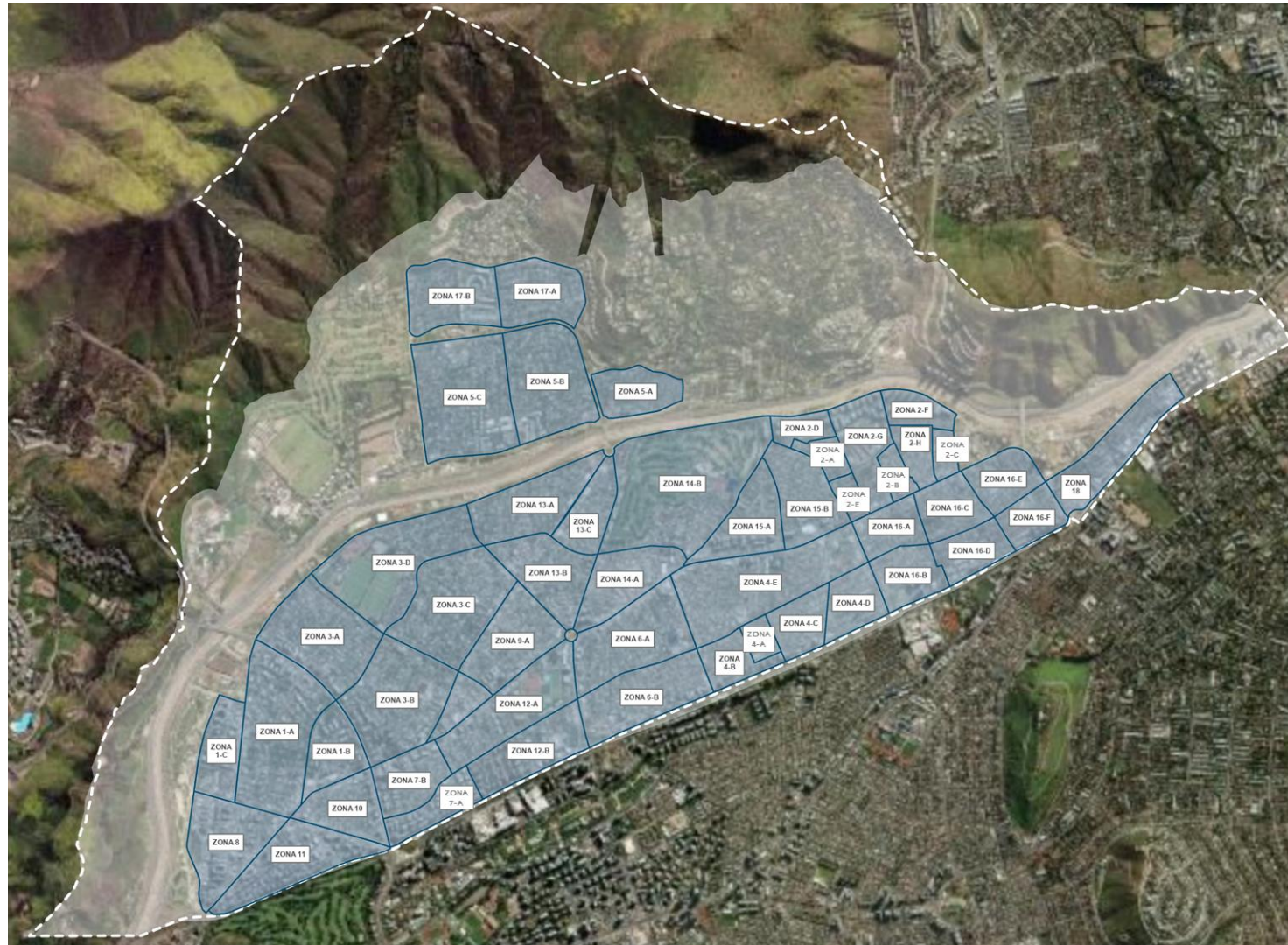
N°	NOMBRE ZONA O SUBZONA	DELIMITACIÓN	SUP. Ha (Aprox.)	N° CRUCES TOTALES
1	Z30-1A	Cuadrante delimitado por Av. Américo Vespucio, Candelaria Goyenechea, Av. Alonso de Córdova y Av. Nueva Costanera.	54	41
2	Z30-1B	Cuadrante delimitado por Candelaria Goyenechea, Av. Américo Vespucio y Av. Vitacura.	19	13
3	Z30-1C	Cuadrante delimitado por Isabel Montt, Av. Nueva Costanera, Av. Alonso de Córdova y Av. Bicentenario.	18	14

4	Z30-2A	Cuadrante delimitado por Av. Las Tranqueras-La Querencia - Los Manzanales, Padre Damián De Veuster, La Siembra y Av. Padre Hurtado.	7	15
5	Z30-2B	Cuadrante delimitado por Taurus, Psje. Apolo 3-Psje. Sagitario, Av. Vitacura y Virgo.	6	16
6	Z30-2C	Cuadrante delimitado por Los Estanques, La Aurora, Av. Vitacura y La Llavería.	6	17
7	Z30-2D	Cuadrante delimitado por Av. San Josemaría Escrivá de Balaguer - Costanera Sur, Padre Damián De Veuster, Av. Las Tranqueras - La Querencia - Los Manzanales y Av. Padre Hurtado.	8	11
8	Z30-2E	Cuadrante delimitado por La Siembra, Padre Damián De Veuster, Av. Vitacura y Av. Padre Hurtado.	5	10
9	Z30-2F	Cuadrante delimitado por Av. San Josemaría Escrivá de Balaguer - Costanera Sur, La Autora, Los Estanques y Del Mirador.	11	21
10	Z30-2G	Cuadrante delimitado por Av. San Josemaría Escrivá de Balaguer - Costanera Sur, Del Mirador, Turus, Virgo, Av. Vitacura y Padre Damián De Veuster.	23	22
11	Z30-2H	Cuadrante delimitado por Los Estanques, La Llavería, Av. Vitacura y Del Mirador.	10	27
12	Z30-3A	Cuadrante delimitado por Av. San Josemaría Escrivá de Balaguer - Costanera Sur, Av. Luis Carrera, Candelaria Goyenechea y Av. Américo Vespucio.	41	48
13	Z30-3B	Cuadrante delimitado por Candelaria Goyenechea, Av. Luis Carrera, Av. Luis Pasteur y Av. Américo Vespucio.	46	30
14	Z30-3C	Cuadrante delimitado por Candelaria Goyenechea – Joaquín Cerda, Av. Manquehue Norte, Av. Luis Pasteur y Av. Luis Carrera.	45	37
15	Z30-3D	Cuadrante delimitado por Av. San Josemaría Escrivá de Balaguer - Costanera Sur, Av. Manquehue Norte, Joaquín Cerda – Candelaria Goyenechea y Av. Luis Carrera.	50	33
16	Z30-4A	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, Wisconsin, Fernando de Argüello y Texas.	6	22
17	Z30-4B	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, Texas, Fernando de Argüello, Wisconsin, Av. Presidente Kennedy y Gerónimo de Alderete.	13	27
18	Z30-4C	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, Av. Las Tranqueras, Av. Presidente Kennedy y Wisconsin.	15	27
19	Z30-4D	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas. Av. Padre Hurtado, Av. Presidente Kennedy y Av. Las Tranqueras.	16	21
20	Z30-4E	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, Av. Padre Hurtado, Las Hualtatas y Gerónimo de Alderete.	55	98
21	Z30-5A	Cuadrante delimitado por Vía Blanca, Los Parronales, Av. Santa María y Av. Luis Pasteur.	18	14
22	Z30-5B	Cuadrante delimitado por Av. Parque Antonio Rabat, Av. Luis Pasteur, Av. Santa María y Carolina Rabat.	41	24
23	Z30-5C	Cuadrante delimitado por Av. Parque Antonio Rabat, Carolina Rabat, Av. Santa María y Agua del Palo.	53	26
24	Z30-6A	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, Gerónimo de Alderete, Las Hualtatas y Av. Manquehue.	38	39
25	Z30-6B	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, Gerónimo de Alderete, Av. Presidente Kennedy y Av. Manquehue.	33	40
26	Z30-7A	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, Pedro Canisio, Av. Presidente Kennedy y Av. Américo Vespucio.	14	20
27	Z30-7B	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, Pio XI, Las Hualtatas y Av. Américo Vespucio.	19	24
28	Z30-8	Cuadrante delimitado por Av. Alonso de Córdova, Av. Vitacura y Av. Bicentenario - Av. Dag Hammarskjöld.	32	27
29	Z30-9A	Cuadrante delimitado por Av. Luis Pasteur, Av. Manquehue Norte, Av. Vitacura y Av. Luis Carrera.	29	55
30	Z30-9B	Cuadrante delimitado por Av. Luis Pasteur, Av. Luis Carrera y Av. Vitacura.	9	14
31	Z30-10	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, Av. Américo Vespucio y Av. Alonso de Córdova.	20	22

32	Z30-11	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, Av. Alonso de Córdova y Av. Presidente Kennedy.	33	35
33	Z30-12A	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, Av. Manquehue, Las Hualtatas y Pío XI.	36	15
34	Z30-12B	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, Av. Manquehue, Av. Presidente Kennedy y Pedro Canisio.	26	18
35	Z30-13A	Cuadrante delimitado por Av. San Josémaría Escrivá de Balaguer - Costanera Sur, Av. Luis Pasteur, Joaquín Cerda y Av. Manquehue Norte.	30	36
36	Z30-13B	Cuadrante delimitado por Joaquín Cerda, Av. Juan XXIII, Av. Manquehue Norte.	27	23
37	Z30-13C	Cuadrante delimitado por Av. Luis Pasteur, Av. Juan XXIII y Joaquín Cerda.	17	23
38	Z30-14A	Cuadrante delimitado por Carmen Fariña, El Aromo, Av. Vitacura y Av. Juan XXIII.	25	38
39	Z30-14B	Cuadrante delimitado por Av. San Josémaría Escrivá de Balaguer - Costanera Sur, Av. Padre Hurtado, El Aromo, Carmen Fariña y Av. Juan XXIII.	79	25
40	Z30-15A	Cuadrante delimitado por El Aromo, Lo Gallo y Av. Vitacura.	24	51
41	Z30-15B	Cuadrante delimitado por El Aromo, Av. Padre Hurtado, Av. Vitacura, Lo Gallo.	26	39
42	Z30-16A	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, Lo Matta, Las Hualtatas y Av. Padre Hurtado.	15	24
43	Z30-16B	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, Los Matta, Av. Presidente Kennedy y Av. Padre Hurtado.	17	32
44	Z30-16C	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, La Aurora, Las Hualtatas y Lo Matta.	17	31
45	Z30-16D	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, La Aurora, Av. Presidente Kennedy y Lo Matta.	15	32
46	Z30-16E	Cuadrante delimitado por Av. Vitacura, Av. Tabancura, Las Hualtatas y La Aurora.	16	21
47	Z30-16F	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, Av. Tabancura, Av. Presidente Kennedy y La Aurora.	13	25
48	Z30-17A	Cuadrante delimitado por La Vendimia, Av. Parque Antonio Rabat y Carolina Rabat.	25	11
49	Z30-17B	Cuadrante delimitado por La Vendimia, Carolina Rabat, Av. Parque Antonio Rabat y Agua del Palo.	28	15
50	Z30-18	Cuadrante delimitado por Las Hualtatas, San Damián, Av. Las Condes y Av. Tabancura.	28	16

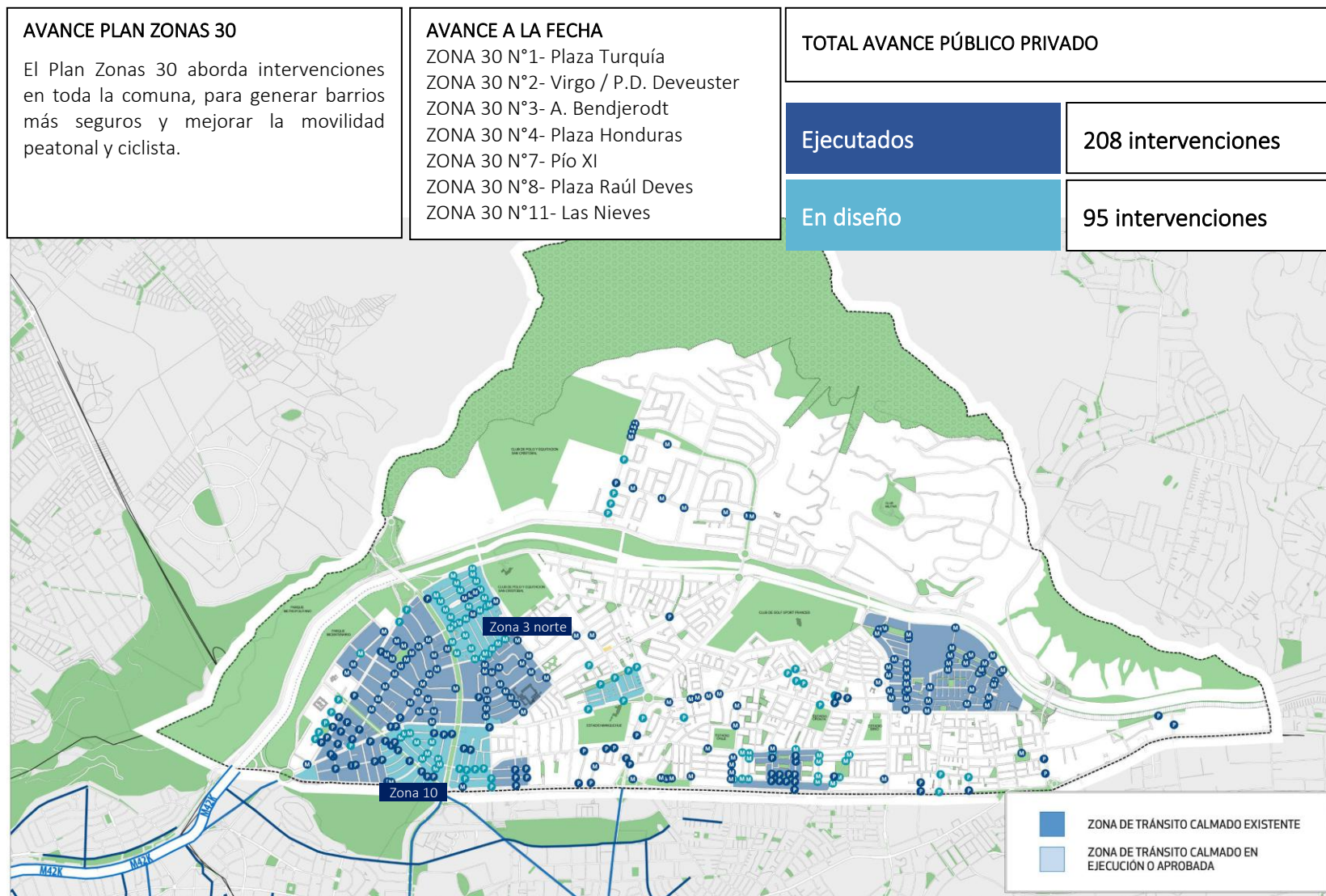
Fuente: Elaboración propia en base a planificación de Zonas 30 comunal.

Figura 28: Delimitación y cobertura Zonas 30 Vitacura



Fuente: Elaboración propia

Figura 29: Avance Plan de Zonas 30 Vitacura



Fuente: Catastro de avances Zonas 30, abril 2025.

5.3. Plan de Conectividad Norte - Sur, Sistema de Pasarelas Peatonales y Ciclistas sobre el Río Mapocho⁸

El Plan de Conectividad Norte - Sur busca hacerse cargo de la insuficiencia en conectividad peatonal y ciclista entre ambos frentes del río Mapocho. Actualmente, la comuna cuenta con solo dos cruces peatonales en sus 10,4 km de extensión a lo largo de todo el río. Dichas conexiones adolecen de las condiciones necesarias de seguridad y espacio adecuado, siendo esta una de las problemáticas territoriales en la planificación y operatividad comunal.

Frente a la problemática anterior, se plantea mejorar las condiciones para el cruce de peatones y ciclistas en los dos puntos donde hoy existe cruce peatonal, junto con determinar nuevos sectores que acojan nuevas demandas de cruce. Para ello se definen los siguientes objetivos:

- Dar continuidad norte – sur a la red de ciclovías y paseos de la comuna, con la infraestructura suficiente y adecuada para la circulación de ciclos, peatones y todo tipo de usuarios que utilicen medios no motorizados.
- Integrar ambos bordes del río Mapocho y mejorar la accesibilidad de los barrios residenciales, colegios, parques, y equipamientos deportivos, beneficiando a la mayor cantidad de población a distancias caminables de los cruces. Para ello, se definen áreas de influencia, intentando cubrir toda la extensión del río.
- Coordinar la construcción de pasarelas con otras iniciativas, de manera que su ejecución vaya en línea con los avances del Plan de Ciclovías, Mapocho 42k y nuevos proyectos cercanos.

El presente Plan se integra a los Planes de Ciclovías y Zonas 30, que responden al objetivo estratégico “Movilidad Urbana Sustentable” del PLADECO 2016-2030 Vitacura. Este es un plan estratégico para dar continuidad a los distintos proyectos de ciclovías y parques (Mapocho 42k, ciclovías por ejes norte – sur); además de vincular ambos frentes del río, abriendo la ribera norte y conectándose, tanto visual como físicamente, con los cerros Alvarado, Manquehue y Parque Metropolitano de Santiago.

Tabla 7: Iniciativas – Plan de Pasarelas Vitacura.

N°	NOMBRE	TIPOLOGÍA	DESCRIPCIÓN
1	Pasarela Metropolitana	Movilidad peatonal y ciclista	Propuesta de una nueva pasarela en el Puente Centenario que responde a la necesidad de una conexión peatonal y ciclista entre el Parque Metropolitano de Santiago, el Parque Américo Vespucio Norte, Parque de Ribera Sur San Josemaría Escrivá de Balaguer (M42K) y el entorno del Colegio Saint George. Este punto neurálgico de la comuna requiere de una solución integral para resolver la gran

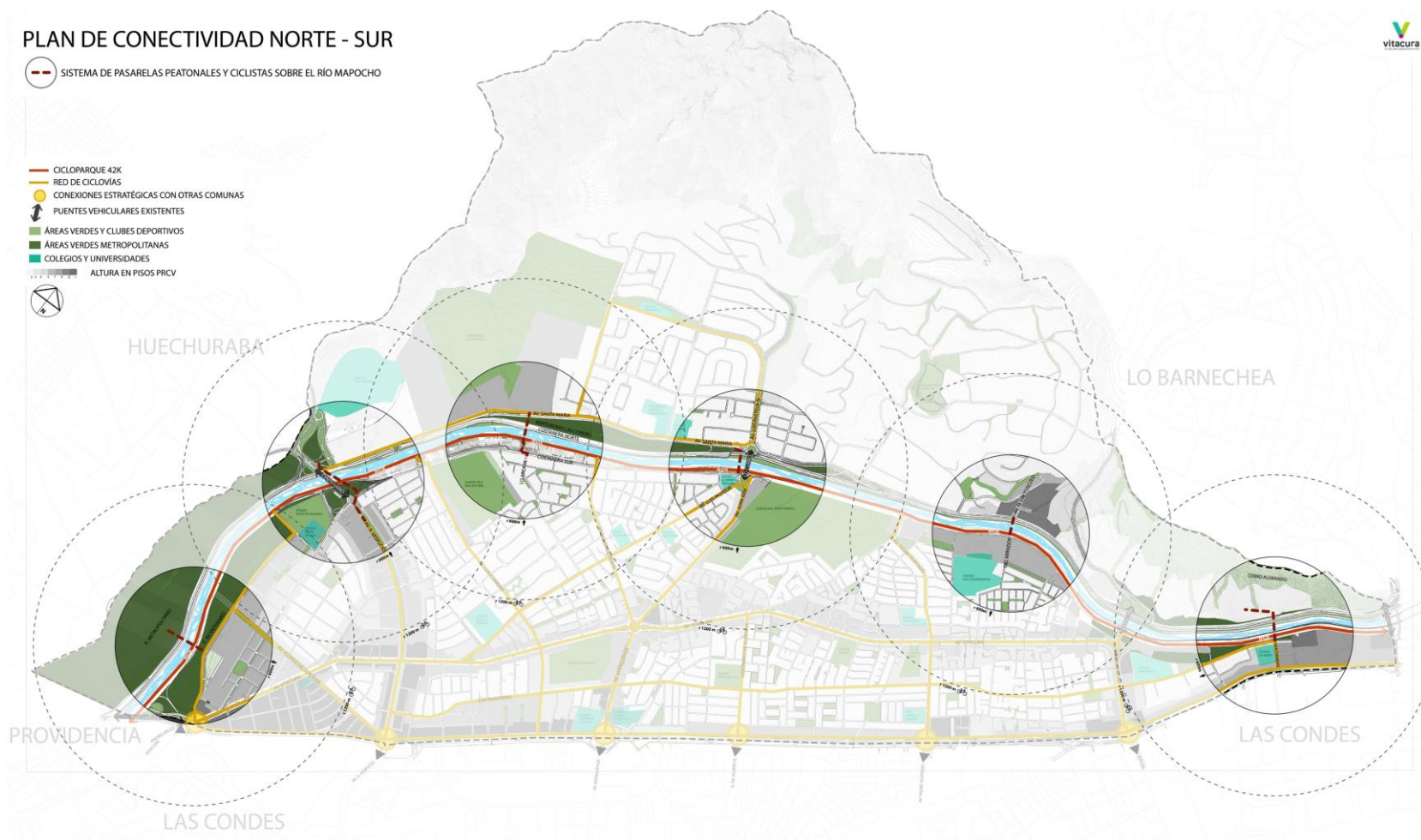
⁸ Plan de Pasarelas, disponible en el siguiente link:

<https://vitacura.cl/municipalidad/planificacion-urbana/planes-de-movilidad-sustentable/planes-de-movilidad-sustentable/>
<https://bucket.vitacura.cl/descargas/plano-regulador/2022/plan-pasarelas-072022.pdf>

			cantidad de movimientos peatonales y ciclistas para dar conectividad a la red y los programas recreativos del entorno. Se considera una iniciativa estratégica de corto plazo.
2	Pasarela Lo Curro	Movilidad peatonal y ciclista	Se propone ejecutar una pasarela independiente del Puente Lo Curro, con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad de los vecinos que transitan diariamente por el sector y que, hoy, no cuentan con un espacio adecuado para desplazarse. Si bien hoy en día existen una serie de proyectos de mejora vial en el área - asociados principalmente a mitigaciones viales de proyectos inmobiliarios -, estos no consideran la alta demanda de cruces peatonales seguros entre ambas riberas, situación que en la actualidad se da en medio del Puente Lo Curro. Esta obra vendría a subsanar esta carencia y permitiría mejorar la conectividad del proyecto de ciclovía que se ejecutará en el corto plazo, dando además continuidad al M42k sobre el Puente Lo Curro. Se considera una iniciativa estratégica de corto plazo.
3	Pasarela Bicentenario	Movilidad peatonal y ciclista	Iniciativa que nace de la idea de conectar el Parque Bicentenario con el Parque Metropolitano de Santiago, integrándose al sistema de parques de Providencia, y superando la barrera que presenta la autopista Costanera Norte, el río Mapocho y la Costanera Sur. Se busca dar continuidad entre los parques, generando un hito de integración y recreación para la ciudad, que mantenga un lenguaje armónico e integrado con el paisaje urbano de ambos parques.
4	Pasarela El Crepúsculo	Movilidad peatonal y ciclista	Se propone generar un cruce exclusivo para peatones y ciclistas entre los puentes Lo Curro y Tabancura, respondiendo a la concentración de densidad de población en torno a Av. El Crepúsculo y Costanera Sur, tanto existente como proyectada. Además, se busca dar accesibilidad directa a los equipamientos del sector y al Colegio Sagrados Corazones de Manquehue, pudiendo conectarse con Av. Padre Hurtado y Av. Tabancura a través de la extensión del cicloparque Mapocho 42k en este tramo.
5	Pasarela Lo Arcaya	Movilidad peatonal y ciclista	Con el objetivo de conectar directamente la red de ciclovías y parques con los sectores de mayor densidad habitacional del área norte de la comuna, se propone una nueva conexión peatonal y ciclista norte - sur sobre el río Mapocho, específicamente en el sector de Lo Arcaya, lugar en que es factible vincular ambos frentes sin ver afectada dicha conexión por la ubicación actual del aeródromo.
6	Pasarela Cerro Alvarado	Movilidad peatonal y ciclista	Iniciativa, a nivel de idea, que busca dar accesibilidad peatonal y ciclista al cerro Alvarado, conectando de esta forma el sistema de Parques Metropolitanos, cuando éste se habilite como tal. Adicionalmente, en este punto se podría dar accesibilidad a los proyectos ubicados al poniente del Parque.

Fuente: Elaboración propia con base en Plan de Conectividad Norte – Sur, Sistema de Pasarelas Peatonales y Ciclistas sobre el Río Mapocho

Figura 30: Sistema de Pasarelas Peatonales y Ciclistas sobre el Río Mapocho



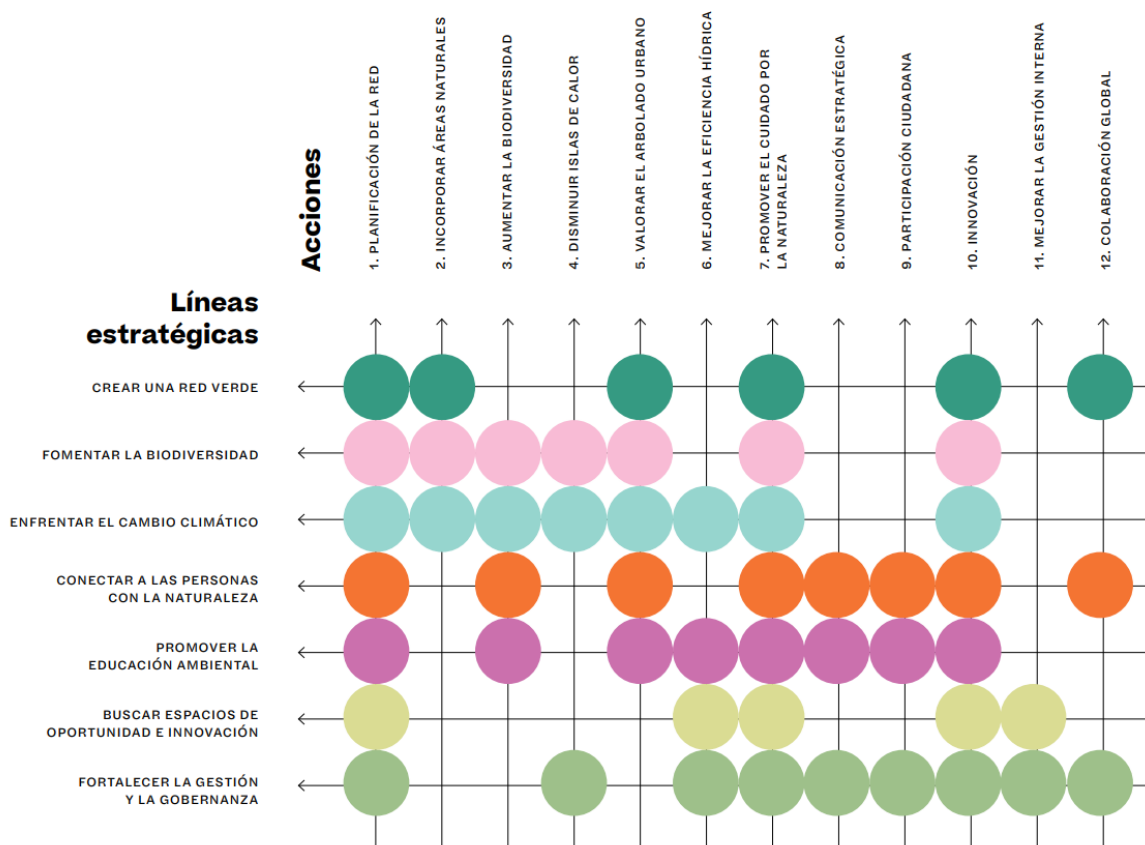
Fuente: Plan de Conectividad Norte – Sur, Sistema De Pasarelas Peatonales y Ciclistas sobre el Río Mapocho.

5.4. Plan de Infraestructura Verde Comunal⁹

El Plan de Infraestructura Verde (PIV) de Vitacura, publicado el año 2024, es una estrategia comunal que busca integrar la naturaleza en el desarrollo urbano, mediante la creación de una red verde continua y funcional, compuesta por áreas verdes públicas y privadas, parques, cerros, jardines, techos y fachadas vegetales, entre otros elementos; incorporando biodiversidad y soluciones basadas en la naturaleza, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas, las prestaciones ambientales y la resiliencia ante el cambio climático.

Para el desarrollo del PIV se realizó una recopilación y análisis de distintos antecedentes relacionados con la infraestructura verde comunal, tales como temperatura, hidrología, topografía, biodiversidad, riesgos, entre otros aspectos; así como también un trabajo participativo, tanto al interior del municipio como con la comunidad, a través de encuestas y talleres de trabajo. En función de lo anterior, se definieron siete líneas estratégicas relacionadas a acciones específicas, a partir del cuales nacen las iniciativas que conforman el PIV y que buscan abordar los principales desafíos identificados durante la elaboración del Plan.

Figura 31: Esquema de líneas estratégicas y acciones Plan de Infraestructura Verde - Vitacura



⁹ Plan de Infraestructura Verde Vitacura, disponible en el siguiente link:

https://sustentable.vitacura.cl/wp-content/uploads/2024/07/Plan-de-Infraestructura-Verde_compressed.pdf

Fuente: Plan de Infraestructura Verde Vitacura.

Una de las principales acciones del PIV corresponde al diseño de una trama verde urbana que integre las distintas tipologías de áreas verdes de la comuna, incorporando la vegetación como un elemento esencial del tejido urbano. Se busca que los distintos elementos del paisaje interactúen entre sí e incorporando biodiversidad. Es así como se plantea la planificación de una red a partir de una serie de elementos insertos en la trama urbana y relacionados entre sí: (1) **Núcleos**, que corresponden a áreas verdes extensas, tales como los cerros; (2) **Corredores Verdes**, que corresponden a elementos lineales que conectan todo el sistema, como bandejones, medianas centrales, ciclovías verdes, calles arboladas y antejardines; y (3) **Nodos**, que cumplen un rol central para la comunidad, así como también un rol ecológico y que corresponden a los parques, plazas, plazoletas e isletas.

Figura 32: Esquema de corredores verdes Plan de Infraestructura Verde Vitacura



Fuente: Plan de Infraestructura Verde Vitacura.

De acuerdo con el documento del PIV, con un horizonte de ejecución al 2025, se contemplaron 35 iniciativas de distintas categorías, las cuales se van complementando con otras iniciativas, asociadas principalmente a consolidar la Red de Corredores Verdes.

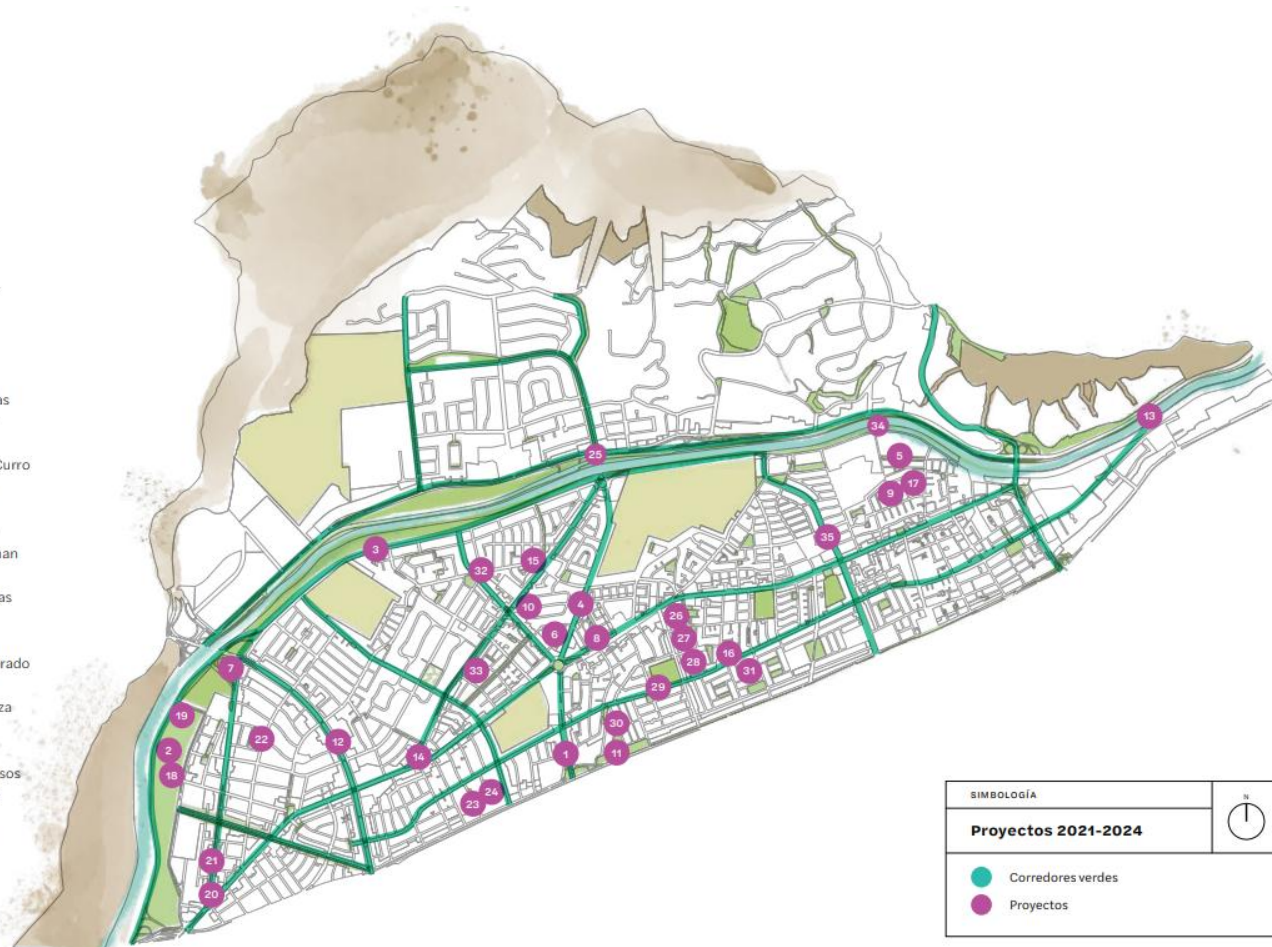
Figura 33: Plan de Infraestructura Verde Vitacura, iniciativas 2021 – 2024.

La Red Verde de Vitacura

Este plano muestra los proyectos que integran la gran red verde.

Proyectos 2021-2024

1. Corredor Mediana Manquehue
2. Bosque Urbano Parque Bicentenario
3. Ciclovia 42 K
4. Ciclovia Juan XXIII
5. Plaza Alejandro Serani
6. Plaza Buenaventura
7. Plaza Centenario
8. Plaza El Salvador
9. Plaza Vista Hermosa
10. Plaza El Líbano
11. Parque Cuauhtémoc
12. Parque Américo Vespucio
13. Parque Costanera Sur
14. Punto de biodiversidad Luis Pasteur
15. Punto de Biodiversidad Joaquín Cerda
16. Patio Colegio Antártica Chilena
17. Huerto Urbano
18. Jardines Educativos Parque Bicentenario
19. Plantación Sector Sur Parque Bicentenario
20. Veredones Nueva Costanera
21. Plaza Raúl Devés
22. Veredones Plaza Turquía
23. Plaza Las Hualtatas
24. Plaza Los Abetos
25. Punto de Biodiversidad Lo Curro
26. Plaza Bartolomé Sharp
27. Plaza Petroushka
28. Plaza Arthur Connan Doyle
29. Arborización de Las Hualtatas
30. Plaza Brasilia
31. 4 Plazas Villa el Dorado
32. Punto de Biodiversidad Plaza Colombia
33. Plaza Dolores
34. Jardines Biodiversos Parque Escrivá de Balaguer
35. Mediana Padre Hurtado



Fuente: Plan de Infraestructura Verde Vitacura

5.5. Planes de desarrollo integral

Los planes de desarrollo integral surgen con el objetivo de abordar sectores específicos de la comuna que presentan desafíos en materias de consolidación y/o mejoramiento urbano, y que requieren de una mirada holística para promover un desarrollo urbano sustentable. El objetivo es establecer una visión de desarrollo para estos sectores, bajo la cual se alineen las distintas iniciativas que en ellos se desarrollen, incluyendo tanto la coordinación de iniciativas que en ellos convergen, como también procesos de participación ciudadana que involucren y respondan a las necesidades de los vecinos, fomentando el sentido de pertenencia y compromiso compartido hacia el entorno urbano de la comuna.

Dichos planes integran múltiples iniciativas estratégicas pertenecientes al PLADECO y demás planes comunales, abordando dimensiones tanto del urbanismo, como de la gestión del espacio público y sus bordes. En dicho sentido, consideran un estudio completo de la zona o avenida en cuestión, proponiendo medidas de seguridad, sustentabilidad y otros lineamientos específicos para el mejoramiento de los espacios públicos, en armonía con el desarrollo de los bordes.

5.5.1. Plan Integral de Revitalización Av. Vitacura - Tabancura¹⁰

El Plan de Revitalización del Eje Vitacura – Tabancura tiene por objetivo abordar las condiciones actuales de deterioro que presenta la avenida principal de la comuna. Para ello, se desarrolla un estudio en profundidad sobre el espacio público y el entorno inmediato de la avenida, planteando lineamientos claros sobre la necesidad de abordar el deterioro existente en algunos sectores puntuales y la oportunidad de generar proyectos que detonen la mejora de la calidad del eje y, en consecuencia, de la comuna en general.

En este contexto, el presente plan busca encauzar el mejoramiento integral de la avenida, generando las directrices para que, tanto los proyectos públicos como privados, aporten en la mejora y consolidación de los espacios públicos, con foco tanto en la circulación peatonal como en la incorporación de movilidad ciclista. La propuesta del plan busca unificar y dar continuidad al espacio público a lo largo de toda la extensión del eje de Av. Vitacura - Av. Tabancura, definiendo un perfil único como imagen objetivo, considerando los aspectos de movilidad y espacio público.

En materia de movilidad, se define y reserva el espacio para la apropiada y segura convivencia entre los distintos modos y medios de transporte, como son los automóviles particulares, el transporte público, los ciclos y peatones, considerando el espacio necesario para la incorporación, a futuro, de un transporte público alternativo y más sustentable con el medio ambiente.

En cuanto al espacio público, se contempla incorporar elementos paisajísticos y parámetros urbanísticos que consoliden la imagen del eje y den continuidad a la avenida en la totalidad de su extensión. Las orientaciones en diseño de este deben apuntar primeramente al peatón, generando un ordenamiento de los distintos espacios que, en ciertos sectores, se utilizan como estacionamientos informales o con

¹⁰ Plan Integral de Revitalización Av. Vitacura – Tabancura, disponible en el siguiente link:

<https://vitacura.cl/municipalidad/planificacion-urbana/estudios-urbanos/>
https://vitanew.tchile.com/app/uploads/2024/05/MEMORIA_PR_AV.VITACURA_26.pdf

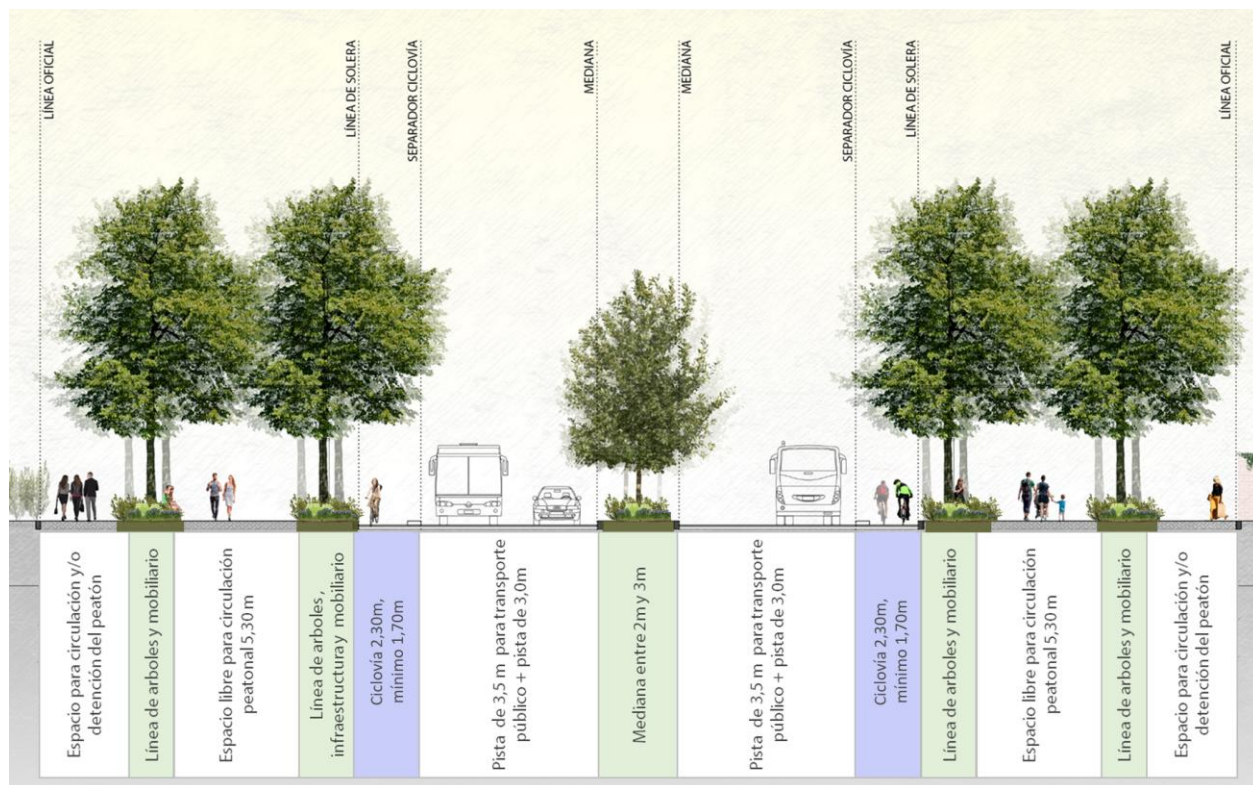
elementos que no contribuyen a un recorrido peatonal fluido y continuo, incidiendo negativamente en la seguridad del espacio.

La definición del perfil se plantea con base en los siguientes objetivos:

- Asegurar, desde hoy, las fajas de circulación para los distintos medios de transporte: peatón, ciclista, posibilidad de tranvía u otro medio de transporte público alternativo.
- Establecer las dimensiones del espacio público que mejoren la circulación del peatón, los espacios de detención y el desarrollo de las distintas actividades que presentes en la vía.
- Definir distancias en el perfil del espacio público para la instalación de elementos paisajísticos y mobiliario urbano (árboles, alumbrado público, servicios), para evitar la reconstrucción y problemas de coordinación a futuro.

Para alcanzar los objetivos anteriores, se plantea un desarrollo por etapas, buscando consolidar el perfil a partir de dos fuentes: (1) el desarrollo de proyectos privados que cedan y materialicen la faja afecta a utilidad pública, y (2) la ejecución del proyecto de soterramiento de servicios, que trae aparejado la materialización de una ciclovia y del espacio público; dejando la posibilidad, a futuro, de implementar un tranvía u otro medio de transporte alternativo por el centro de la vía, trasladando la ciclovia hacia el interior de la primera línea de árboles y dejando el espacio disponible en la calzada.

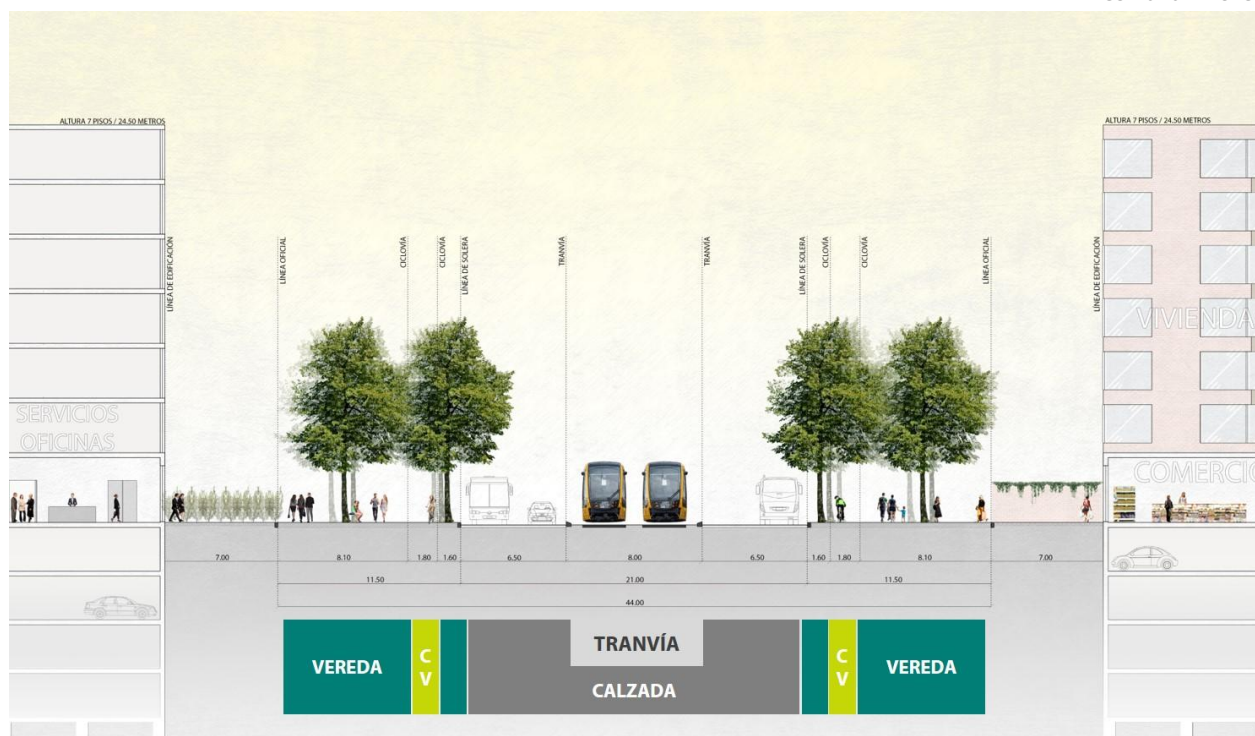
Figura 34: Perfil objetivo Av. Vitacura



Fuente: Plan de Revitalización del Eje Vitacura

Situación actual





Fuente: Plan de Revitalización Av. Vitacura – Tabancura.

Para la consolidación del perfil, se requiere de la ejecución de los proyectos de ciclovía y espacio público en los distintos tramos de la avenida. Estas iniciativas se deben realizar en coordinación con el Plan de Ciclovías y el Plan de Soterramiento Comunal, de manera de ir otorgando la factibilidad técnica y presupuestaria para cada tramo.

Tabla 8: Listados de iniciativas asociadas a la consolidación del perfil

N°	NOMBRE	TIPOLOGÍA	DESCRIPCIÓN
1	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 1a	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Puente Pérez Zujovic y Av. Alonso de Córdova, el que actualmente cuenta con un espacio público disponible de 25m de ancho, una calzada de 15m y una mediana de 1m. El perfil proyectado (P1) plantea disminuir la mediana actual a 0,3m, con el objetivo de dar cabida a la ciclovía de 2,3m, en ambos costados de la vía, sin requerir de la cesión de espacio público. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
2	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 1b	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Av. Alonso de Córdova y El Mañío, el cual ya cuenta con soterramiento de servicios, presentando actualmente un espacio público disponible de 25m de ancho, una calzada de 15m y una mediana de 1m. El perfil proyectado (P1) plantea disminuir la mediana actual a 0,3m, con el objetivo de dar cabida a la ciclovía de 2,3m, en ambos costados de la vía, sin requerir de la cesión de espacio público.
3	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 2	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre El Mañío y Av. Américo Vespucio, el cual ya cuenta con soterramiento de servicios, presentando actualmente un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 15m y una mediana que varía entre 1 y 2m. El perfil proyectado (P2) plantea mantener tanto la mediana como la calzada existente, incorporando ciclovía unidireccional en ambos frentes de 2,3m.
4	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 3	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Av. Américo Vespucio y Av. Luis Pasteur, el que actualmente cuenta con un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 15m y una mediana que varía entre 1 y 2m. Se proyecta un perfil (P3) que considera ampliar la calzada a 16m, con una mediana de 3m y una ciclovía unidireccional por ambos frentes de 2,3m de ancho.

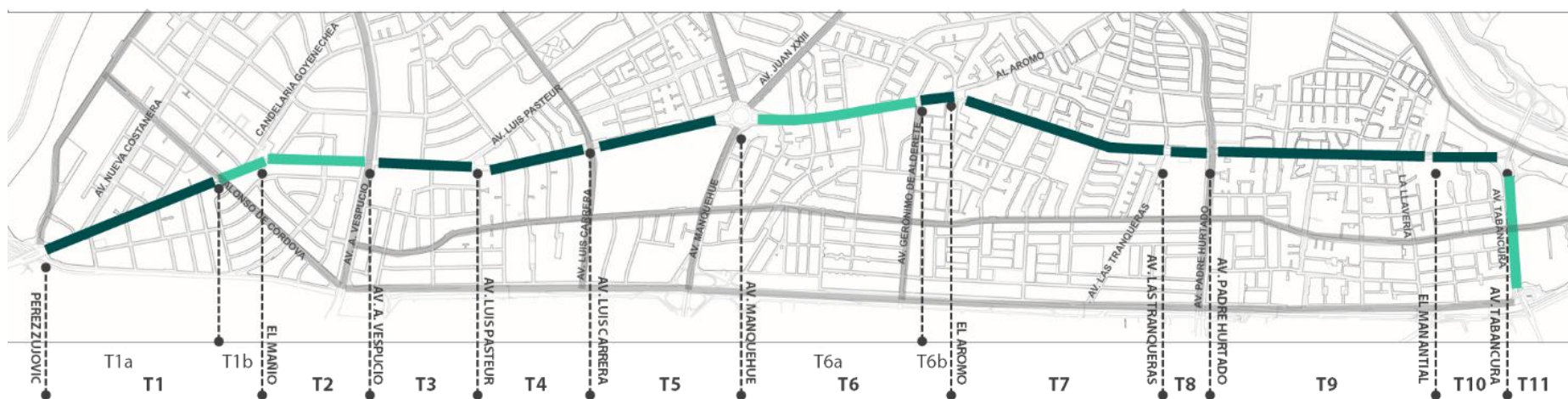
			La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
5	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 4	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Av. Luis Pasteur y Av. Luis Carrera, el que actualmente cuenta con un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 15m y sin mediana. Se proyecta un perfil (P3) que considera construir ampliar la calzada a 16m, con una mediana de 3m y una ciclovía unidireccional por ambos frentes de 2,3m de ancho. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
6	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 5	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Av. Luis Carrera y Lo Arcaya, el que actualmente cuenta con un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 15m y una mediana de 1m. Se proyecta un perfil (P2) que considera ampliar la mediana a 2m, mantener la calzada en 15m y una ciclovía unidireccional por ambos frentes de 2,3m de ancho. Se contemplan virajes izquierda, sectores en los cuales se incrementa de manera puntual la mediana a 3m, aumentando el ancho de calzada a 16m y variando el ancho de la ciclovía entre 2,3 y 2m. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
7	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 6a	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Rafael Maluenda y Gerónimo de Alderete, el cual ya cuenta con soterramiento de servicios, presentando actualmente un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 15m y una mediana que varía entre 1 y 2m. El perfil proyectado (P2) plantea mantener, tanto la mediana como la calzada existente, incorporando ciclovía unidireccional en ambos frentes de 2,3m. Se contemplan virajes izquierda, sectores en los cuales se incrementa de manera puntual la mediana a 3m, aumentando el ancho de calzada a 16m y variando el ancho de la ciclovía entre 2,3 y 2m.
8	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 6b	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Gerónimo de Alderete y Miguel Comas / El Aromo, el cual presenta un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 15m y una mediana que varía entre 1 y 2m. El perfil proyectado (P2) plantea mantener tanto la mediana como la calzada existente, incorporando una ciclovía unidireccional en ambos frentes de 2,3m. Se contemplan virajes izquierda, sectores en los cuales se incrementa de manera puntual la mediana a 3m, aumentando el ancho de calzada a 16m y variando el ancho de la ciclovía entre 2,3 y 2m. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
9	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 7	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre El Aromo y Av. Las Tranqueras, el que actualmente cuenta con un espacio público disponible entre 27,5 y 30m de ancho, una calzada de 15m y sin mediana. Se proyecta un perfil (P3) que considera construir una mediana de 3m, ampliar la calzada a 16m y una ciclovía unidireccional por ambos frentes de 2,3m de ancho. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
10	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 8	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Av. Las Tranqueras y Av. Padre Hurtado, el que actualmente cuenta con un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 17m y una mediana de 3m. Se proyecta un perfil (P3) que considera mantener la mediana en 3m, disminuir la calzada a 16m y una ciclovía unidireccional por ambos frentes de 2,3m de ancho. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
11	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 9	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Av. Padre Hurtado y El Manantial, el cual cuenta con un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 15m y una mediana de 2m. El perfil proyectado (P2) plantea mantener tanto la mediana como la calzada existente, incorporando ciclovía unidireccional en ambos frentes de 2,3m. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
12	Espacio Público Eje Vitacura - Tramo 10	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre El Manantial y Av. Tabancura, el cual cuenta con un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 15m y una mediana de 2m. El perfil proyectado (P4) plantea mantener tanto la mediana como la calzada existente, incorporando ciclovía una ciclovía bidireccional de 3m. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.
13	Espacio Público Eje Tabancura - Tramo 11	Movilidad / Espacio Público	Tramo entre Av. Vitacura y Av. Presidente Kennedy, con un espacio público disponible de 30m de ancho, una calzada de 22m y una mediana de 3m. El perfil proyectado (P5) plantea mantener las dimensiones de la calzada y mediana existente, incorporando una ciclovía bidireccional de 3m. La materialización del presente tramo se encuentra asociado al soterramiento de servicios.

Fuente: Elaboración propia con base en Plan de Revitalización Av. Vitacura – Tabancura

Figura 36: Tramos perfil Eje Vitacura – Tabancura, Plan de Revitalización Eje Vitacura

TRAMOS SOTERRADOS
Proyecto de Ciclovía y Espacio Público

TRAMO NO SOTERRADO
Proyecto de soterramiento, ciclovía y espacio público.



Fuente: Plan de Revitalización Av. Vitacura – Tabancura

5.5.2. Plan de Desarrollo Integral Av. Parque Costanera Sur – Escrivá de Balaguer ¹¹

El Plan Integral define una visión de desarrollo para Costanera Sur, que propone generar **un corredor verde continuo a lo largo de toda la ribera sur del río Mapocho**, en los cerca de 10,4 km de extensión que tiene el río en su tramo al interior de la comuna de Vitacura. Cabe señalar que este elemento, no sólo tiene una extensión longitudinal (oriente – poniente), sino que también un ancho en sentido transversal (norte – sur), que comprende el río y el sistema de parques que lo acompaña; la Avenida Costanera Sur – Escrivá de Balaguer con sus aceras y espacios públicos asociados; y los barrios principalmente de carácter residencial que bordean la avenida hacia el sur. Por lo tanto, su consolidación debe responder tanto al valor ambiental de este elemento a nivel metropolitano y comunal, como a su relación, inserción e integración en el contexto comunal y local.

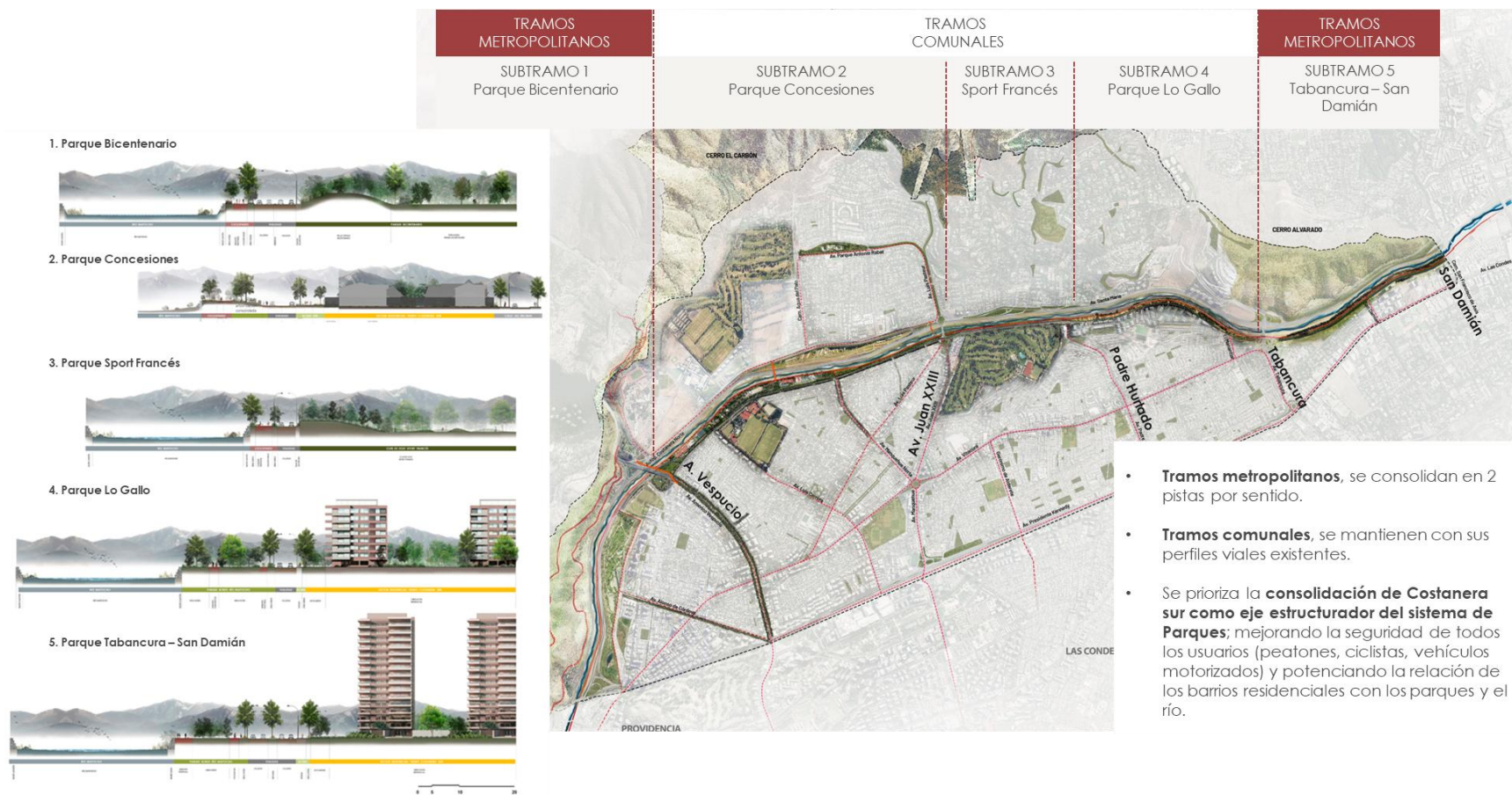
En consecuencia, el plan busca consolidar la ribera sur del río Mapocho en sus distintos tramos, a partir de **2 ejes principales de acción, en los cuales se enmarcan todas las iniciativas en desarrollo: (1) Dar continuidad al sistema de parques; (2) Consolidar una “Avenida Parque” con un diseño que refuerce su carácter local, incremente la permeabilidad desde los barrios residenciales al parque, y mejore la seguridad para todos los usuarios.**

En el contexto comunal, se observa que la avenida presenta distintos tramos en función de sus características particulares: tramos exteriores o metropolitanos (desde Puente Lo Salde hasta Av. Américo Vespucio y desde Av. Tabancura hasta San Damián), que cumplen un rol de conexión intercomunal, con un perfil de 2 pistas por sentido que acompaña el parque de borde; y los tramos interiores (entre Av. Américo Vespucio hasta Av. Tabancura), que enfrentan barrios residenciales y cumple un rol de conexión comunal. Para los tramos interiores se busca mantener los anchos de calzada actual, priorizando la consolidación y continuidad del parque de borde, en especial en algunos sectores con anchos muy acotados donde el ensanche de la calzada pondría en riesgo su continuidad y la permanencia de su arbolado consolidado.

Cabe señalar que, si bien la Avenida Costanera Sur (vialidad troncal) nace desde la planificación metropolitana (PRMS), junto a la Costanera Norte (vialidad expresa), es esta última la que cumple el rol principal de conexión intercomunal hacia el oriente de la ciudad, al consolidarse como una autopista desvinculada del contexto urbano, generando una barrera entre la ciudad y el río Mapocho, e imposibilitando una futura consolidación del parque metropolitano río Mapocho de la ribera norte. Por su parte, Av. Costanera Sur queda inserta en el sistema de parques de la ribera sur, relacionándose estrechamente con los barrios y sectores al sur del río. La visión antes descrita está en línea con lo planteado en la Imagen bjetivo desarrollada por Marcial Echeñique, la cual plantea *“Concentrar los flujos de paso en vías expresas dejando las troncales y colectoras para tráfico que tiene origen o destino en la comuna y para distribuir los viajes intracomunales”*. En función de lo anterior, se definen perfiles de espacio público para los distintos tramos de la avenida en su paso por la comuna.

¹¹ **Plan de Desarrollo Integral Av. Parque Costanera Sur – Escrivá de Balaguer**, disponible en el siguiente link: <https://vitacura.cl/vecinos/participacion-ciudadana/casa-de-la-paz/>

Figura 37: Consolidación de Costanera Sur en sus distintos tramos, Plan de Desarrollo Integral Av. Parque Costanera Sur – Escrivá de Balaguer.



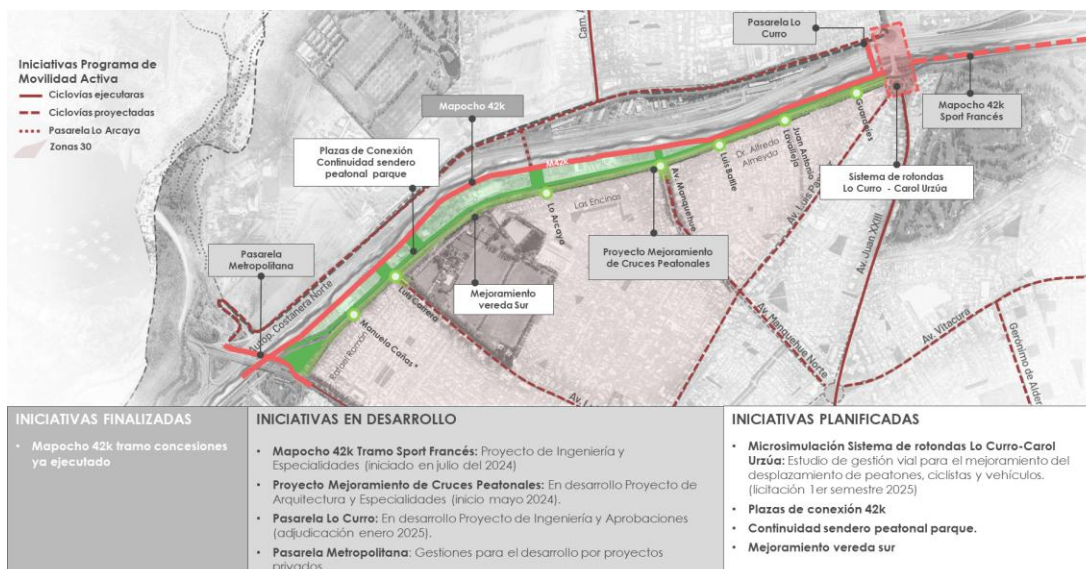
Fuente: Plan de Desarrollo Integral Av. Parque Costanera Sur – Escrivá de Balaguer.

Figura 38: Imagen objetivo y objetivos urbanísticos para la avenida en el tramo desde Puente Centenario hasta Rotonda Carol Urzúa.



Para la consolidación de la imagen objetivo se busca ejecutar una serie de iniciativas de movilidad y espacio público en el sector, las que se presentan a continuación, indicando su estado de avance a la fecha.

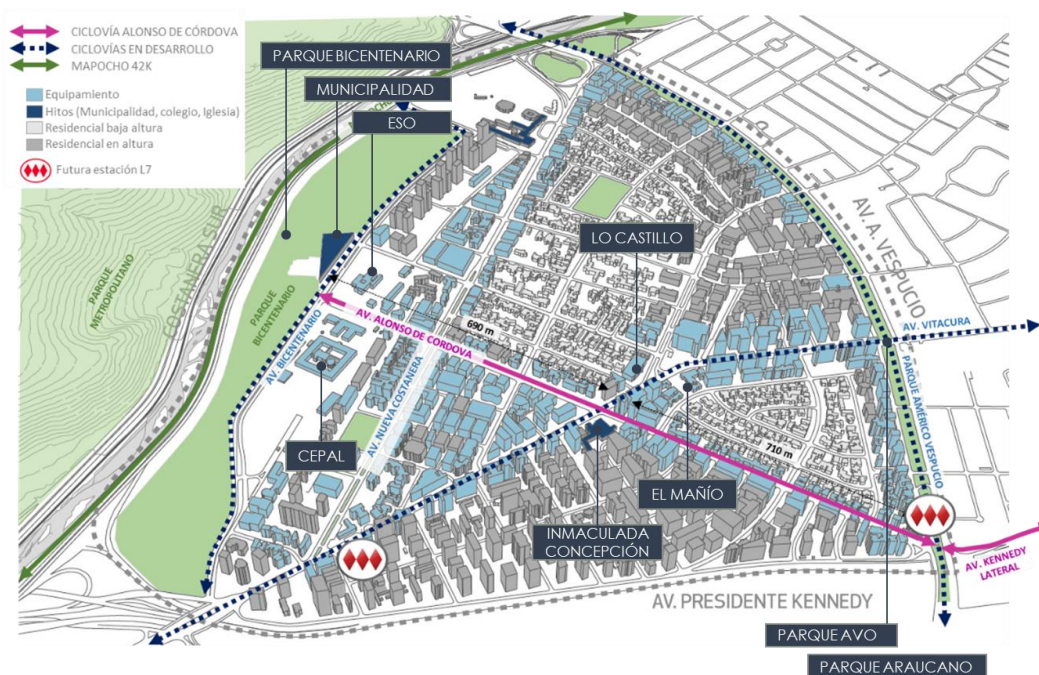
Figura 39: Esquema iniciativas Av. San Josemaría Escrivá de Balaguer – Plan Integral



5.6. Plan de Mejoramiento Integral de Av. Alonso de Córdova¹²

El plan para la avenida Alonso de Córdova tiene por objetivo mejorar el espacio público de la avenida, teniendo en cuenta la coordinación temporal con otros proyectos en curso. Estos incluyen la construcción de la Línea 7 del Metro de Santiago, el soterramiento de servicios y las mejoras en el espacio público de proyectos privados.

Figura 40: Esquema de contexto urbano Av. Alonso de Córdova



Fuente: Memoria Plan de Mejoramiento Integral de Av. Alonso de Córdova

El plan se enfoca en abordar los desafíos actuales que enfrenta la avenida, especialmente en lo que respecta a la calidad de sus espacios públicos, con el propósito de mejorar las condiciones para los diversos usuarios y residentes del área. Para dicho efecto y tras un proceso de participación, se define una visión de desarrollo y una imagen objetivo para la avenida, formulándose una propuesta integral de mejoramiento del espacio público existente, reestructurando el espacio entre líneas oficiales, mediante la redistribución de ciclovías, aceras y calzadas, al tiempo que se integran elementos de paisajismo sostenible, mobiliario urbano y materialidad que otorgue identidad a la avenida.

¹² **Plan de Mejoramiento de Espacio Público Av. Alonso de Córdova**, disponible en el siguiente link: <https://vitacura.cl/vecinos/participacion-ciudadana/mejoramiento-alonso-cordova/>

Este proceso busca transformar la avenida en un boulevard con amplias aceras, un entorno de uso mixto y un diseño urbano organizado, así como una gestión eficiente de los servicios que ofrece, permitiendo alcanzar cinco objetivos estructurados en tres ejes temáticos.

Figura 41: Objetivos Plan de Mejoramiento Integral Av. Alonso de Córdova.

OBJETIVOS	
MOVILIDAD SUSTENTABLE	MEDIO AMBIENTE
1	Preservar el espacio público como boulevard, en su contexto de vía comercial/recreativa/servicios.
2	Priorizar los desplazamientos, permanencia y accesibilidad universal de peatones.
3	Establecer un espacio público con alto estándar de diseño urbano y seguro para todos los modos de transporte.
4	Consolidar áreas verdes y arbolado de manera que contribuyan a la sustentabilidad y la habitabilidad de las aceras.
5	Fomentar la intermodalidad entre modos de transporte, priorizando la integración con el servicio de METRO.

Fuente: Memoria Plan de Mejoramiento Integral de Av. Alonso de Córdova

A la fecha de elaboración del presente documento, se encuentra en desarrollo el proyecto de arquitectura y especialidades para la renovación de la calle, el cual aborda las estrategias de acción relacionadas con la infraestructura de la vía.

6. PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO COMUNAL DE VITACURA, 2025

6.1. Evaluación y priorización de iniciativas

Para la evaluación y priorización de iniciativas que conformarán el PIIMEP comunal, se definió una metodología con base en un análisis multicriterio, considerando para cada una de las temáticas y planes analizados lo siguiente:

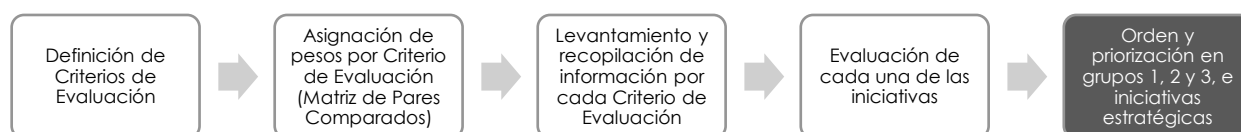


Tabla 9: Síntesis de Criterios de Evaluación por Plan y/o Materia

Zonas 30 (Movilidad)	Ciclovías (Movilidad)	Infraestructura Verde (Espacios Públicos)
• Estado de avance de la zona según intervenciones ya ejecutadas. (Fuente: Catastro) • Avances en diseño para ejecución. • Registro de accidentes en los últimos 4 años (Fuente: CONASET) • Proximidad a metro, nuevas estaciones de la línea 7. • Densidad de población. (Fuente: Censo 2017) • Equipamientos (Educación, Salud, Culto, Municipal). (Fuente: Catastro). • Requerimientos de vecinos desde el 2018 (Fuente: UNE Vitacura)	• Coherencia con estrategia del plan: (1) Anillo Metropolitano, (2) conexión oriente – poniente, (3) conexión norte – sur. • Continuidad o conexión de la red con tramos ya ejecutados. • Conexión con estaciones de metro, nueva línea 7. • Avances en diseño para ejecución. • Registro de accidentes en los últimos 4 años (Fuente: CONASET) • Requerimientos de vecinos desde el 2018 (Fuente: UNE Vitacura)	• Conformación de corredores verdes. • Cumplimiento de líneas estratégicas del PIV. • Avances en diseño para ejecución. • Inversión previa de iniciativas del PIV por UVs (Fuente: PIM SECPLA). • Aporte a UVs con déficit de m2/hab. (Fuente: Censo 2017 y superficie de áreas verdes). • Requerimientos de vecinos desde el 2018 (Fuente: UNE Vitacura)
Pasarelas (Movilidad)	Transporte Público (Movilidad)	Accesibilidad Universal (Movilidad)
(*) Se seleccionan 2 iniciativas que presentan algún grado de avance. Se consideran iniciativas estratégicas por el alto costo de inversión y coordinación. Se incorporan al plan sin priorización.	(**) Se define una iniciativa, considerada prioritaria para abordar a la brecha comunal. (Estudio: Levantamiento de necesidades para la mejora del Transporte Público Comunal, incluyendo puesta en operación Línea 7 metro.)	(**) Se define una iniciativa, considerada prioritaria para abordar a la brecha comunal. (Estudio: Catastro, diagnóstico del estado de veredas y definición de iniciativas prioritarias de intervención.)

*Se incorporan como iniciativas estratégicas, dada su gran relevancia y mayores costos asociados, considerando la oportunidad de su ejecución y/o disponibilidad de recursos complementarios.

**Se incorporan como iniciativas prioritarias.

En términos generales, la definición de los criterios de evaluación responde a hacer comparables para su selección y priorización las distintas iniciativas que conforman los planes, resultando aplicable para las 50 iniciativas que componen el Plan de Zonas 30, las 36 iniciativas que conforman el Plan de Ciclovías y las 118 iniciativas del Plan de Infraestructura Verde. Para dichos planes se contempló lo siguiente:

- La definición de los criterios de evaluación se realizó en función de (1) la caracterización y brechas comunales descritos en los capítulos anteriores, junto con los objetivos del PIIMEP comunal en materias de movilidad y espacios públicos, (2) estrategias y objetivos específicos de cada uno de los Planes Comunales y (3) la incorporación de requerimientos de vecinos.
- En cuanto a la asignación de pesos por criterio de evaluación, se elaboró una matriz de pares comparados, con base en la importancia de cada criterio por sobre el otro, determinando así las ponderaciones que en su adición alcanzan 100 pts.
- En relación con la evaluación, cada una de las iniciativas se evalúa respecto a cada criterio, de manera particular, y según rangos de calificación o mediante la verificación de cumplimiento de éste, obteniendo así una calificación con puntuación máxima según las ponderaciones previamente señaladas.
- Se realiza la evaluación por cada materia, definiendo así grupos de iniciativas con prioridad 1, 2 y 3.
- Finalmente, se identifican aquellas iniciativas que, por su mayor costo, necesidad de coordinación y/o requerimiento de ser ejecutadas en conjunto con otros proyectos; son categorizadas como iniciativas estratégicas, sin ser priorizadas, para ser ejecutadas cuando se den las condiciones para ello.

Distinto de lo anterior resulta tanto para las iniciativas del Plan de Pasarelas como para las temáticas de Transporte Público y Accesibilidad Universal en que no se definieron criterios de evaluación.

Para el Plan de Pasarelas, debido a los altos montos de inversión necesarios para su ejecución, como por la complejidad en las gestiones y coordinación, para el PIIMEP se consideraron las dos iniciativas que presentan actualmente algún grado de avance, las cuales se incorporan directamente y sin priorizar, considerándolas como iniciativas estratégicas.

Respecto a las temáticas de Transporte Público y Accesibilidad Universal, materias de movilidad que presentan brechas a nivel comunal, pero que no cuentan con planes o iniciativas previamente definidas; se incorporan directamente al PIIMEP como iniciativas de prioridad 1, apuntando a (i) el desarrollo de un estudio de levantamiento de necesidades para la mejora del Transporte Público Comunal, incluyendo la puesta en operación de la línea 7 de Metro y (ii) la elaboración de un catastro y diagnóstico del estado de veredas, conducente a la definición de iniciativas de accesibilidad universal prioritarias de intervención.

A continuación, para el caso de las iniciativas del Plan de Zonas 30, del Plan de Ciclovías y del Plan de Infraestructura Verde, se sintetizan (a) los criterios de evaluación definidos, (b) sus ponderaciones o pesos asignados, (c) la evaluación de cada una de las iniciativas por cada plan y (d) el listado y priorización a considerar como parte del PIIMEP comunal.

6.1.1. Evaluación, selección y priorización de iniciativas del Plan Zonas 30 (PZ30)

a. Criterios de evaluación iniciativas PZ30

Para las iniciativas del Plan de Zonas 30 se definieron los siguientes siete criterios de evaluación:

Tabla 10: Criterios de Evaluación – Iniciativas PZ30

Nombre / Peso	Descripción	Evaluación	Rangos	%	Pts.
CE01-Z30 ESTADO DE AVANCE 25,64 pts. Max.	A partir del catastro de cruces intervenidos, se definió el porcentaje de avance para cada una de las Zonas o Subzonas 30, buscando priorizar aquellas que no presenten avances o que tienen avances menores dentro de la planificación.	Se evalúa cada Zona o SubZona 30 según rangos de porcentaje de avance, determinado éste por los cruces ejecutados y/o comprometidos como mitigaciones de proyectos, respecto del total potencial a materializar.	Avance < 25%	100%	25,64
			25% ≤ Avance < 50%	67%	17,09
			50% ≤ Avance < 75%	33%	8,55
			Avance ≥ 75 %	0%	0,00
CE02-Z30 DISEÑO PARA EJECUCIÓN 16,24 pts. Max.	Se consideran las Zonas o Subzonas 30 que cuentan con avances previos en materia de definición de anteproyectos y/o proyectos para pronta ejecución, con la finalidad de dar continuidad a la inversión municipal.	Se evalúa si la Zona o SubZona 30 cuenta o no cuenta con diseño previo.	Sí	100%	16,24
			No	0%	0,00
CE03-Z30 REGISTRO DE ACCIDENTES 14,53 pts. Max.	Se evalúan los tipos de accidentes con base en información obtenida del observatorio de seguridad vial CONASET, con la finalidad de priorizar las Zonas o SubZonas 30 que presentan mayor número de accidentes, tanto dentro como en sus bordes.	Se evalúan los siguientes tipos de siniestros: (i) tipo atropello (entre 2019 y 2023), (ii) con participación de bicicleta (entre 2018 y 2022), (iii) individuales (entre 2019 y 2023)	Atropellos ≥ 10	100%	8,80
			10 < Atropellos ≤ 05	66%	5,81
			05 < Atropellos ≤ 01	33%	2,90
			Sin Atropellos	0%	0,00
			Acc. Bici. ≥ 10	100%	2,80
			10 < Acc. Bici. ≤ 05	66%	1,85

			05 < Acc. Bici. ≤ 01	33%	0,92
			Sin Acc. Bici.	0%	0,00
			Acc. Auto ≥ 50	100%	1,50
			50 < Acc. Auto ≤ 25	75%	1,12
			25 < Acc. Auto ≤ 10	50%	0,75
			10 < Acc. Auto ≤ 01	25%	0,37
			Sin Acc. Auto	0%	0,00
CE04-Z30 PROXIMIDAD A METRO 14,53 pts. Max.	Con el objetivo de atender el impacto de la llegada del Metro a la Comuna, el criterio considera si la Zona o SubZona 30 se encuentra próxima a las estaciones de la Línea 7, dentro del territorio comunal.	Se evalúa coberturas caminables de 900, 600 y 300 metros a cada una de las estaciones, priorizando los sectores inmediatamente contiguos a las estaciones.	Contiguo a Estación	100%	14,53
			Cob. 600m en más de ½ Z30	83%	12,06
			Cob. 600m y 900m en más de ½ Z30	67%	9,74
			Cob. 900m superpuesta de 2 estaciones en más de ½ Z30	50%	7,27
			Cob. 900m. en más de ½ Z30	33%	4,79
			Cob. 900m. en menos de 1/3 de Z30	17%	2,47
			Sin proximidad	0%	0,00
CE05-Z30 DENSIDAD DE POBLACIÓN 14,53 pts. Max.	Buscando priorizar las iniciativas en las áreas más densas de la comuna, se considera para la evaluación la densidad de población (hab/ha) para cada Zona o SubZona 30, a partir de los datos censales por manzana disponibles (Censo INE 2017).	Se evalúa cada Zona o SubZona 30 en cuanto a las densidades de población que presentan, priorizando las zonas más densas de la comuna, en rangos.	Den. > 200 hab/ha	100%	14,56
			200 < Den. ≤ 100	75%	10,90
			100 < Den. ≤ 50	50%	7,27
			Den. > 50 hab/ha	25%	3,63
CE06-Z30			Tiene Equip. Educa.	100%	4,03

EQUIPAMIENTO 7,41 pts. Max.	Con el objetivo de atender prioritariamente Zonas o SubZonas 30 que cuenten con equipamiento comunal con atención a la población dependientes y/o protegidas (menores a 15 años y mayores de 64 años), se catastran los equipamientos por cada una de ellas.	Se evalúa cada Zona o SubZona 30, si éstas presentan uno o más equipamientos de los tipos Educación, Salud, Culto y Municipal. Cada equipamiento cuenta con una ponderación considerando la frecuencia de uso, si atiende preferentemente a la población protegida/dependiente preferentemente.	Sin Equip. Educación	0%	0,00
			Tiene Equip. Salud	100%	1,85
			Sin Equip. Salud	0%	0,00
			Tiene Equip. Culto	100%	0,90
			Sin Equip. Culto	0%	0,00
			Tiene Equip. Muni.	100%	0,34
			Sin Equip. Municipal	0%	0,00
CE07-Z30 REQUERIMIENTOS DE VECINOS 7,12 pts. Max	Con el objetivo de atender solicitudes desde la comunidad, se consideran las Zonas o SubZonas 30 que cuentan con requerimientos ingresados desde la ciudadanía al municipio, mediante sistema UNE Vitacura.	Se evalúa cada Zona o SubZona 30 en cuanto a la cantidad de requerimientos para la implementación de dispositivos de Zonas 30, de personas distintas, en 4 rangos.	3 o más solicitudes	100%	7,12
			2 solicitudes	67%	4,75
			1 solicitud	33%	2,37
			Sin solicitudes	0%	0,00

b. Asignación de pesos por criterio – Iniciativas PZ30

Para la matriz de pares comparados, se otorgó un valor comparando cada uno de los criterios entre sí, determinando así su grado de importancia mediante 3 valores: Valor 1 = Igual de importante, valor 2 = Más importante y valor 3 = Mucho más importante. En adición, el valor máximo a alcanzar entre los 7 criterios es de 100 pts.

Tabla 11: Matriz de pares comparados – Iniciativas Zonas 30

CEs-Z30	CE01-Z30 Avance	CE02-Z30 Diseño	CE03-Z30 Acciden.	CE04-Z30 Metro	CE05-Z30 Densidad	CE06-Z30 Equip.	CE07-Z30 Rec. Vec.	+	Ptos. Max. Evaluación
CE01-Z30 Avance	1	2	2	2	2	3	3	15	25,64
CE02-Z30 Diseño	1/2	1	1	1	1	2	3	10	16,24
CE03-Z30 Accidentes	1/2	1	1	1	1	2	2	9	14,53
CE04-Z30 Metro	1/2	1	1	1	1	2	2	9	14,53
CE05-Z30 Densidad	1/2	1	1	1	1	2	2	9	14,53
CE06-Z30 Equip.	1/3	1/2	1/2	1/2	1/2	1	1	4	7,41
CE07-Z30 Req. Vec.	1/3	1/3	1/2	1/2	1/2	1	1	4	7,12
								59	100,00

c. Evaluación – Iniciativas PZ30

A partir de los literales anteriores, en la tabla a continuación se presentan los resultados obtenidos para cada una de las iniciativas del Plan de Zonas 30.

Tabla 12: Resultados de Evaluación – Iniciativas PZ30

N°	Nombre Z30	CE01 Z30	CE02 Z30	CE03 Z30	CE04 Z30	CE05 Z30	CE06 Z30	CE07 Z30	PTS.
1	Zona 03A	25.64	16.24	5.80	0.00	10.90	0.00	0.00	58.58
2	Zona 04E	25.64	0.00	13.09	4.79	7.27	5.27	2.35	58.41
3	Zona 10	17.18	16.24	5.80	14.53	3.63	0.00	0.00	57.38
4	Zona 11	8.46	0.00	8.70	14.53	14.53	4.93	4.77	55.92
5	Zona 16F	25.64	0.00	3.65	14.53	10.90	0.00	0.00	54.72
6	Zona 04D	25.64	0.00	2.52	14.53	3.63	5.27	0.00	51.59
7	Zona 16E	25.64	0.00	4.03	9.74	7.27	4.03	0.00	50.69
8	Zona 12A	25.64	0.00	13.09	0.00	7.27	2.75	0.00	48.75
9	Zona 06B	17.18	0.00	8.70	14.53	3.63	4.03	0.00	48.07
10	Zona 07B	17.18	0.00	5.42	9.74	14.53	0.00	0.00	46.87
11	Zona 18	17.18	0.00	5.05	14.53	3.63	5.88	0.00	46.27
12	Zona 16B	25.64	0.00	0.75	14.53	3.63	0.34	0.00	44.89
13	Zona 15B	17.18	0.00	11.70	2.47	7.27	5.27	0.00	43.88
14	Zona 09A	25.64	0.00	8.33	0.00	7.27	0.00	2.35	43.58
15	Zona 04C	17.18	0.00	5.05	7.27	7.27	6.78	0.00	43.54
16	Zona 13B	25.64	0.00	5.80	0.00	7.27	4.03	0.00	42.73
17	Zona 04B	17.18	0.00	3.65	14.53	7.27	0.00	0.00	42.63
18	Zona 03C	25.64	0.00	8.33	0.00	3.63	4.93	0.00	42.53

19	Zona 12B	17.18	0.00	4.03	4.79	10.90	4.93	0.00	41.83
20	Zona 16A	25.64	0.00	2.15	9.74	3.63	0.00	0.00	41.15
21	Zona 06A	17.18	0.00	8.70	9.74	3.63	1.85	0.00	41.10
22	Zona 13C	25.64	0.00	3.65	0.00	7.27	4.03	0.00	40.59
23	Zona 15A	25.64	0.00	5.42	0.00	7.27	1.85	0.00	40.18
24	Zona 16C	25.64	0.00	3.65	2.47	7.27	0.90	0.00	39.93
25	Zona 13A	25.64	0.00	5.42	0.00	3.63	4.03	0.00	38.72
26	Zona 14A	25.64	0.00	5.80	0.00	7.27	0.00	0.00	38.70
27	Zona 14B	25.64	0.00	2.15	0.00	3.63	0.00	7.12	38.54
28	Zona 07A	0.00	0.00	8.70	14.53	10.90	0.00	2.35	36.48
29	Zona 17A	25.64	0.00	4.68	0.00	3.63	0.00	2.35	36.30
30	Zona 16D	17.18	0.00	3.28	7.27	7.27	0.00	0.00	34.99
31	Zona 09B	25.64	0.00	5.42	0.00	3.63	0.00	0.00	34.70
32	Zona 03D	25.64	0.00	5.05	0.00	3.63	0.00	0.00	34.32
33	Zona 01C	17.18	0.00	2.52	2.47	7.27	0.00	0.00	29.44
34	Zona 03B	8.46	0.00	10.10	2.47	3.63	4.03	0.00	28.69
35	Zona 05B	17.18	0.00	3.65	0.00	3.63	4.03	0.00	28.49
36	Zona 08A	0.00	0.00	5.80	14.53	3.63	0.00	2.35	26.31
37	Zona 17B	17.18	0.00	4.68	0.00	3.63	0.00	0.00	25.49
38	Zona 05C	8.46	0.00	5.05	0.00	3.63	5.88	0.00	23.02
39	Zona 05A	17.18	0.00	1.77	0.00	3.63	0.00	0.00	22.58
40	Zona 01A	0.00	0.00	8.70	2.47	7.27	0.00	0.00	18.44
41	Zona 01B	0.00	0.00	5.80	4.79	7.27	0.34	0.00	18.20
42	Zona 02D	8.46	0.00	1.77	0.00	7.27	0.34	0.00	17.84
43	Zona 02E	0.00	0.00	5.42	4.79	7.27	0.34	0.00	17.82
44	Zona 04A	0.00	0.00	0.37	9.74	7.27	0.00	0.00	17.37
45	Zona 02A	8.46	0.00	0.37	0.00	7.27	0.00	0.00	16.10
46	Zona 02F	0.00	0.00	0.03	0.00	14.53	0.00	0.00	14.56
47	Zona 02G	0.00	0.00	2.15	0.00	7.27	4.93	0.00	14.34
48	Zona 02B	0.00	0.00	0.37	0.00	10.90	0.00	0.00	11.27
49	Zona 02C	0.00	0.00	3.28	0.00	7.27	0.00	0.00	10.54
50	Zona 02H	0.00	0.00	3.28	0.00	7.27	0.00	0.00	10.54

d. Priorización – Iniciativas PZ30

Finalmente, para establecer la priorización de las iniciativas a incorporar en el PIIMEP comunal, se tienen los siguientes puntajes de corte:

- P_1: Grupo Iniciativas Prioridad 1: Sobre 55 pts. / 4 iniciativas
- P_2: Grupo Iniciativas Prioridad 2 / 45 y 55 pts. / 7 iniciativas
- P_3: Grupo Iniciativas Prioridad 3 / Entre 40 y 45 pts. / 12 iniciativas

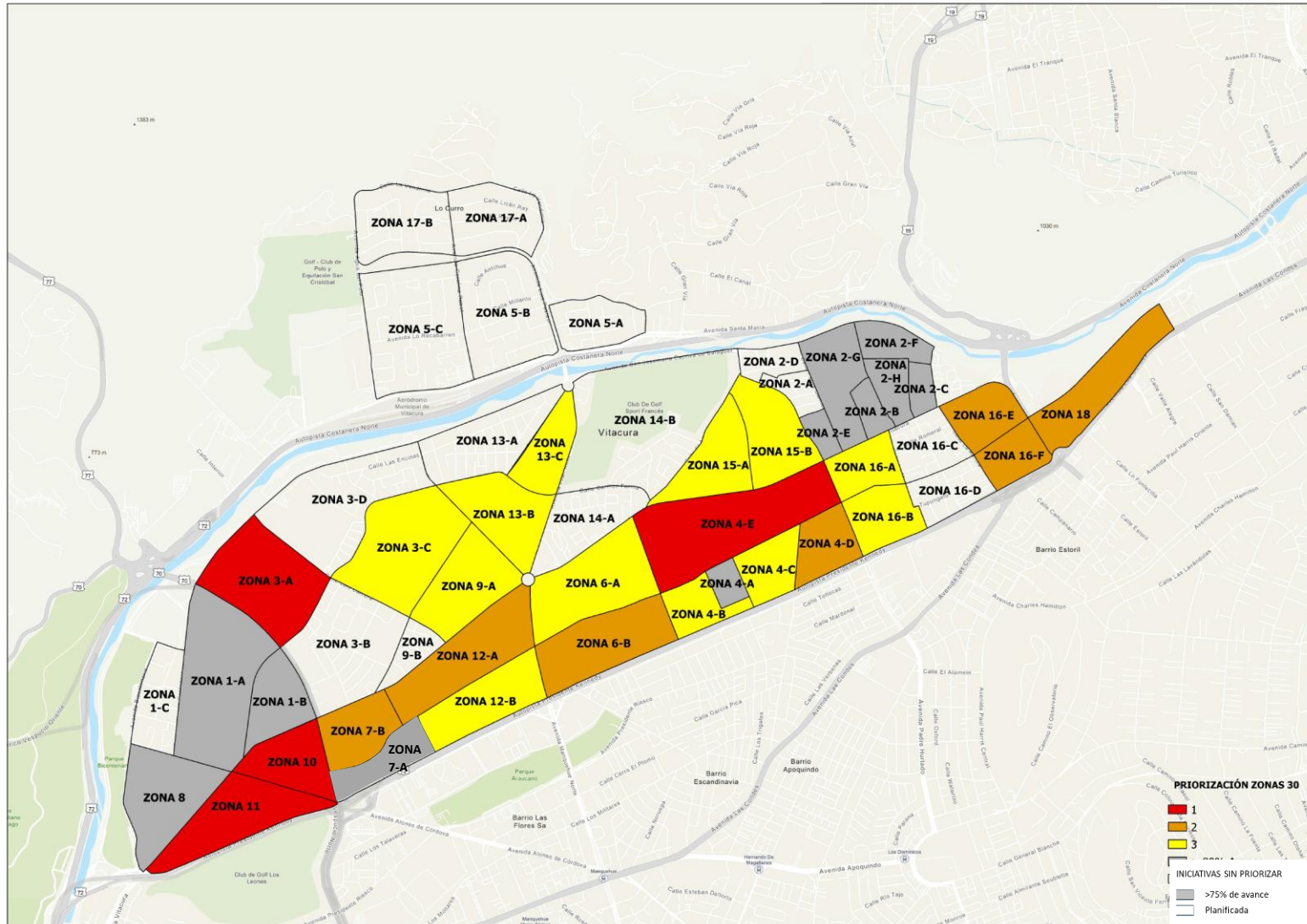
- No incluidos en PIIMEP / Bajo 40 pts. / 27 iniciativas

Tabla 13: Priorización de Iniciativas de Movilidad / PZ30 – PIIMEP Vitacura 2025

COD	INICIATIVA	PRIORIDAD
Z30-3A	Zona 3A	P_1
Z30-4E	Zona 4E	
Z30-10	Zona 10	
Z30-11	Zona 11	
Z30-16F	Zona 16F	P_2
Z30-4D	Zona 4D	
Z30-16E	Zona 16E	
Z30-12A	Zona 12A	
Z30-6B	Zona 6B	
Z30-7B	Zona 7B	
Z30-18	Zona 18	
Z30-16B	Zona 16B	P_3
Z30-15B	Zona 15B	
Z30-9A	Zona 9A	
Z30-4C	Zona 4C	
Z30-13B	Zona 13B	
Z30-4B	Zona 4B	
Z30-3C	Zona 3C	
Z30-12B	Zona 12B	
Z30-16 ^a	Zona 16A	
Z30-6A	Zona 6A	
Z30-13C	Zona 13C	
Z30-15A	Zona 15A	

A continuación, se grafica en el plano las zonas 30 de prioridad 1, 2 y 3, incorporadas en el PIIMEP, y aquellas no priorizadas, identificando entre estas últimas las que presentan un avance mayor al 75% ya sea por intervenciones ejecutadas o que cuenten con proyectos comprometidos como mitigaciones de desarrollos inmobiliarios asociados a Informes de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) o Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU).

PRIORIZACIÓN ZONAS 30 – PIIMEP 2025



Fuente: Elaboración propia

6.1.2. Evaluación, selección y priorización de iniciativas del Plan Ciclovías (PCV)

a. Criterios de Evaluación Iniciativas PCV

Para las iniciativas del Plan de Ciclovías se definieron los siguientes seis criterios de evaluación:

Tabla 14: Criterios de Evaluación – Iniciativas PCV

Nombre / Peso	Descripción	Evaluación	Rangos	%	Pts.
CE01-CV ESTRATEGIA PCV 29,23 pts. Max.	El PCV plantea una estrategia de priorización, dada por (i) materializar el sector prioritario (Vespucio, Kennedy y Costanera Sur), (ii) extender la red de poniente a oriente y (iii) establecer conexiones norte sur. El presente criterio evalúa la coherencia de las iniciativas con dicha estrategia.	Se evalúa el cumplimiento o no de la estrategia de concreción del PCV.	Cumple con la estrategia.	100%	29.23
			No cumple con la estrategia.	0%	0.00
CE02-CV CONTINUIDAD DE LA RED 29,23 pts. Max.	Con la finalidad de conectar las ciclovías o los tramos ya ejecutados, el presente criterio prioriza las iniciativas que aportan a generar continuidad de la red a nivel comunal.	Se evalúa en su nivel de aporte a la continuidad de la red en tres niveles de cumplimiento.	Aporta a la continuidad de la red.	100%	29.23
			Aporta parcialmente a la continuidad de la red.	50%	14.62
			No aporta a la continuidad de la red.	0%	0.00
CE03-CV ACCESIBILIDAD A	Buscando el fomento de la intermodalidad de ciclos Metro, el presente criterio prioriza las iniciativas que	Se evalúan las iniciativas mediante el cumplimiento o no, de si las ciclovías propuestas dan	Da accesibilidad directa a Metro.	100%	15.59

METRO 15,59 pts. Max.	conectan la comuna con las futuras estaciones de Línea 7 de Metro.	accesibilidad directa a las estaciones de Metro.	No da accesibilidad directa a Metro.	0%	0.00
CE04-CV DISEÑO PARA EJECUCIÓN 15,59 pts. Max.	Con la finalidad de dar continuidad a la inversión municipal, el presente criterio busca priorizar las iniciativas que cuentan con grados de avance en diseño (anteproyectos o proyectos para ejecución).	Se evalúa el cumplimiento si las iniciativas cuentan o no, con diseño previo para su posterior ejecución.	Cuenta con diseño.	100%	15.59
			No cuenta con diseño.	0%	0.00
CE05-CV REGISTRO DE ACCIDENTES 7,41 pts. Max.	Buscando propiciar mayor seguridad a la movilidad en los ejes principales de la comunales, se evalúan los tipos de accidentes con base en información obtenida del Observatorio de Seguridad Vial, CONASET.	Se evalúan los siguientes tipos de siniestros, mediante rangos de calificación: (i) con participación de bicicleta (entre 2018 y 2022) / Max. 5,56 pts. (ii) individuales (entre 2019 y 2023) / máx. 1.85 pts.	Acc. Bici. ≥ 3	100%	5.56
			$1 < \text{Acc. Bici.} \leq 2$	50%	2.78
			Sin Acc. Bici.	0%	0.00
			Acc. Auto ≥ 50	100%	1.85
			$50 < \text{Acc. Auto} \leq 25$	75%	1.39
			$25 < \text{Acc. Auto} \leq 10$	50%	0.93
			$10 < \text{Acc. Auto} \leq 01$	25%	0.46
			Sin Acc. Auto	0%	0.00
CE06-CV REQUERIMIENTOS DE VECINOS 2,95 pts. Max	Con el objetivo de atender solicitudes desde la comunidad, se consideran los requerimientos para ejecución y/o mejoramiento de ciclovías dentro de la comuna, ingresados desde la ciudadanía al Municipio,	Se evalúa cada iniciativa en cuanto a la cantidad de requerimientos para la implementación o mejoramiento de ciclovías, de personas distintas, en cuatro rangos.	Tres o más solicitudes.	100%	2.95
			Dos solicitudes.	67%	1.98
			Una solicitud.	33%	0.97
			Sin solicitudes.	0%	0.00

	mediante sistema UNE Vitacura (2018 a la fecha).				
--	--	--	--	--	--

b. Asignación de pesos por criterio – Iniciativas PCV

Para la Matriz de Pares Comparados, se otorgó un valor comparando cada uno de los criterios entre sí, determinando así su grado de importancia mediante cuatro valores: Valor 1 = Igual de Importante, Valor 3 = Poco más Importante, Valor 5 = Más importante y valor 7 = Mucho más importante. En adición, el valor máximo a alcanzar entre los 6 criterios es de 100 pts.

Tabla 15 Matriz de pares comparados – Iniciativas PCV

CEs-CV	CE01-CV Estrategia	CE02-CV Cont. Red	CE03-CV Metro	CE04-CV Diseño	CE05-CV Acciden.	CE06-CV Req. Vec.	+	Pts. Max. Evaluación
CE01-CV Estrategia	1	1	3	3	5	7	20.00	29.23
CE02-CV Cont. Red	1	1	3	3	5	7	20.00	29.23
CE03-CV Metro	1/3	1/3	1	1	3	5	10.67	15.59
CE04-CV Diseño	1/3	1/3	1	1	3	5	10.67	15.59
CE05-CV Accidentes	1/5	1/5	1/3	1/3	1	3	5.07	7.41
CE06-CV Req. Vec.	1/7	1/7	1/5	1/5	1/3	1	2.02	2.95
							68.42	100.00

c. Evaluación – Iniciativas PCV

A partir de los literales anteriores, en la tabla a continuación se presentan los resultados obtenidos para cada una de las iniciativas del Plan de Ciclovías de Vitacura.

Tabla 16: Resultados de Evaluación – Iniciativas PCV

N°	Ciclovía	Tramos	CE01 CV	CE02 CV	CE03 CV	CE04 CV	CE05 CV	CE06 CV	PTS.
1	Av. Alonso de Córdova		29,23	29,23	15,59	15,59	6,94	2,95	99,54
2	Av. Vitacura	1. Lo Saltes - Av. A. Vespucio.	29,23	29,23	15,59	0,00	7,41	2,95	84,41
3	Av. Kennedy	Av. Manquehue -Av. P. Hurtado.	29,23	14,62	15,59	15,59	4,17	0,00	79,19
4	Av. Manquehue	Las Hualtatas – R. Irene Frei.	29,23	29,23	0,00	15,59	4,63	0,00	78,68

5	Av. Vitacura	2. Av. A. Vespucio - Av. Manquehue	29,23	29,23	0,00	0,00	6,94	2,95	68,36
6	Cicloparque M42k	6. R. Carol Urzúa - Av. Padre Hurtado.	29,23	14,62	0,00	15,59	0,00	2,95	62,39
7	Av. Vitacura	3. Av. Manquehue - Gerónimo de Alderete.	29,23	14,62	0,00	0,00	6,94	2,95	53,74
8	Av. Manquehue	Manquehue Norte.	0,00	29,23	0,00	15,59	6,94	0,00	51,76
9	Av. Padre Hurtado		29,23	0,00	15,59	0,00	4,63	0,00	49,45
10	Gerónimo de Alderete		29,23	0,00	15,59	0,00	4,17	0,00	48,99
11	Av. Las Condes		29,23	0,00	15,59	0,00	3,70	0,00	48,52
12	Av. Santa Cruz	Pirámide – Av. Santa María.	29,23	0,00	0,00	15,59	0,46	0,97	46,26
13	Av. Tabancura		29,23	0,00	15,59	0,00	1,39	0,00	46,21
14	Av. Kennedy	Av. Padre Hurtado - Av. Tabancura.	29,23	0,00	15,59	0,00	0,46	0,00	45,28
15	Av. Vitacura	4. G. de Alderete – Av. P. Hurtado.	29,23	0,00	0,00	0,00	6,94	2,95	39,13
16	Av. Santa María		0,00	14,62	0,00	15,59	4,17	0,97	35,35
17	Av. Vitacura	5. Padre Hurtado - Av. Tabancura.	29,23	0,00	0,00	0,00	1,39	2,95	33,57
18	Cicloparque M42k	7. Parque Lo Gallo- La Aurora.	29,23	0,00	0,00	0,00	3,70	0,00	32,93
19	Cicloparque M42k	9B. Pamplona-San Damián.	29,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,23
20	Cicloparque M42k	8. La Aurora – Tabancura.	29,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,23
21	Cicloparque M42k	9A. Av. Tabancura – Pamplona.	29,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,23
22	Av. Luis Pasteur		0,00	14,62	0,00	0,00	7,41	0,00	22,02
23	Cicloparque Antonio Rabat		0,00	0,00	0,00	15,59	0,46	0,00	16,05
24	Av. Luis Carrera		0,00	14,62	0,00	0,00	1,39	0,00	16,00
25	San Damian		0,00	14,62	0,00	0,00	0,00	0,00	14,62
26	Av. Bicentenario		0,00	0,00	0,00	0,00	2,78	0,00	2,78
27	El Manantial		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28	Isabel Montt		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

d. Priorización – Iniciativas PCV

Finalmente, para establecer la priorización de las iniciativas a incorporar en el PIIMEP comunal, se definen los siguientes puntajes de corte y consideraciones:

- P_1: Grupo Iniciativas Prioridad 1: Sobre 50 pts. / 8 iniciativas, además de 2 iniciativas con 49 pts. Lo anterior, debido a que las iniciativas (i) Av. Vitacura, tramo Av. Américo Vespucio y Av. Manquehue, y (ii) Cicloparque Mapocho 42k, tramo Rotonda Carol Urzúa y Av. Padre Hurtado, requieren costos de mayor envergadura y gestiones asociadas, ya que deben contemplar el soterramiento de servicios y la ejecución de calzada de Av. Costanera Sur respectivamente, siendo relevantes para la red, pero de difícil concreción.
- P_2: Grupo Iniciativas Prioridad 2 / Entre 49 y 39 pts. / 4 iniciativas.
- P_3: Grupo Iniciativas Prioridad 3 / Entre 30 y 39 pts. / 4 iniciativas.
- No incluidos en PIIMEP / Bajo 30 pts. / 10 iniciativas.

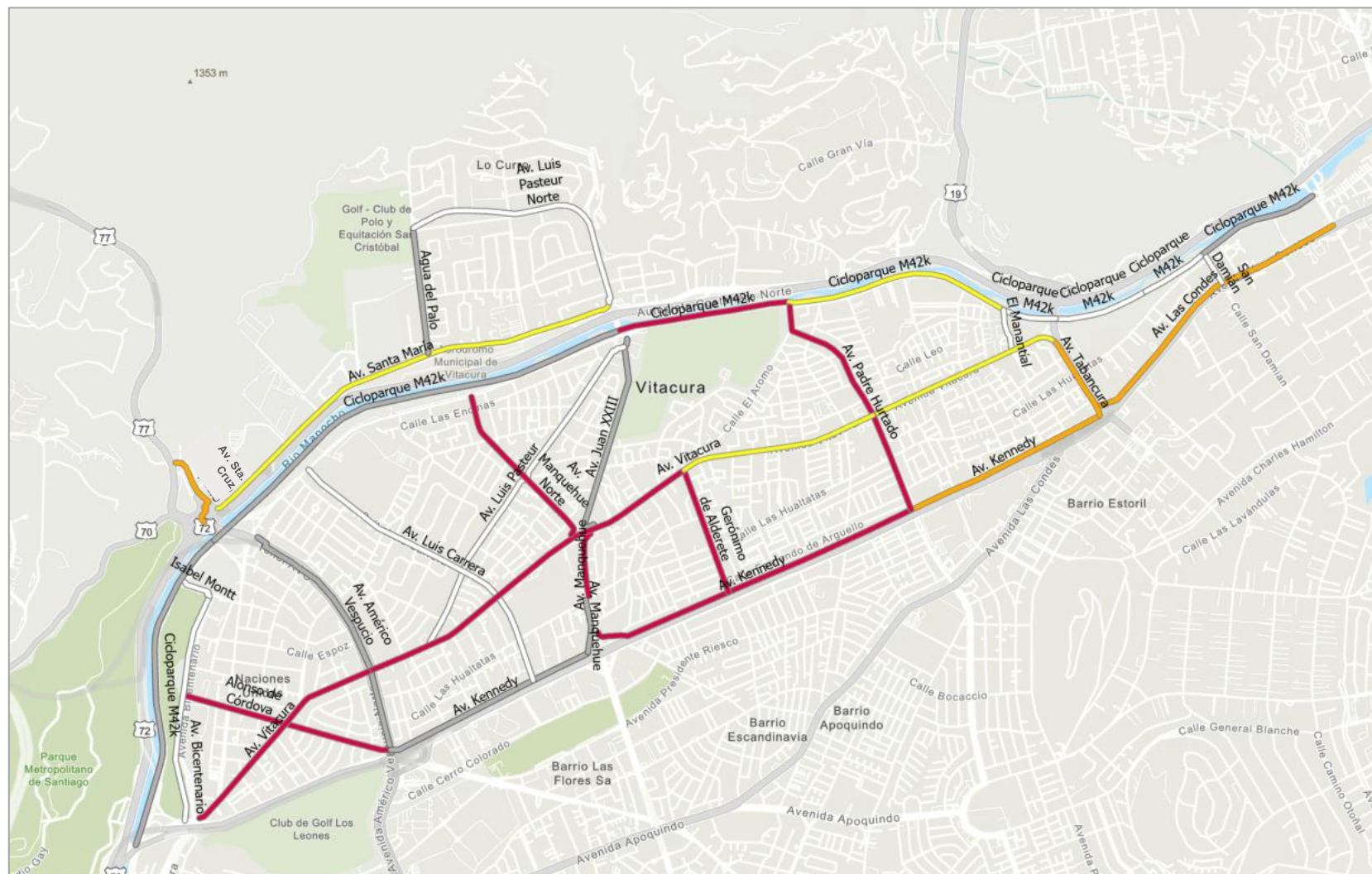
Tabla 17: Priorización de Iniciativas de Movilidad / PCV – PIIMEP Vitacura 2025

COD	INICIATIVA	PRIORIDAD
CVPI-1	Ciclovía Av. Alonso de Córdova	P_1
CVPI-2	Ciclovía Av. Vitacura , tramo Lo Saldes - Av. Vitacura.	
CV-1	Ciclovía Av. Kennedy , tramo Av. Manquehue - Av. Padre Hurtado.	
CV-2	Ciclovía Av. Manquehue , tramo Las Hualtatas - Rotonda Irene Frei.	
CVPI-3	Ciclovía Av. Vitacura , tramo Av. Américo Vespucio - Av. Manquehue.	
CP-1	Cicloparque M42k , tramo Rotonda Carol Urzúa - Av. Padre Hurtado.	
CVPI-4	Ciclovía Av. Vitacura , tramo Av. Manquehue - Gerónimo de Alderete.	
CV-3	Ciclovía Av. Manquehue , Manquehue Norte.	
CV-4	Ciclovía Av. Padre Hurtado .	
CV-5	Ciclovía Gerónimo de Alderete .	P_2
CV-6	Ciclovía Av. Las Condes .	
CV-7	Ciclovía Av. Santa Cruz , tramo La Pirámide - Av. Sta. María.	
CVPI-5	Ciclovía Av. Tabancura .	
CV-8	Ciclovía Av. Kennedy , tramo Av. Padre Hurtado - Av. Tabancura.	P_3
CVPI-6	Ciclovía Av. Vitacura , tramo Gerónimo de Alderete - Av. Padre Hurtado.	
CV-9	Ciclovía Av. Santa María .	

CVPI-7 **Ciclovía Av. Vitacura**, Av. Padre Hurtado - Av. Tabancura.

CP-2 **Cicloparque M42k**, tramo Parque lo Gallo - La Aurora.

PRIORIZACIÓN ZONAS 30 – PIIMEP 2025



Fuente: Elaboración propia

6.1.3. Iniciativas del Plan de Infraestructura Verde (PIV)

a. Criterios de evaluación iniciativas PIV

Para las iniciativas del Plan de Infraestructura Verde (PIV) se definieron seis criterios de evaluación

Tabla 18: Criterios de Evaluación – Iniciativas PIV

Nombre / Peso	Descripción	Evaluación	Rangos	%	Pts.
CE01-AVs: CONFORMACIÓN DE CORREDORES VERDES 30,54 pts. Max.	Desde el PIV, la conformación de Corredores Verdes (principalmente en vías estructurantes de la comuna) es fundamental para su implementación en el territorio comunal. Por lo anterior, el presente criterio considera la relación y/o aporte de cada iniciativa a la estructuración de dichos corredores.	Se evalúa el cumplimiento de cada iniciativa en cuanto a si esta materializa o no corredores verdes comunales.	Materializa Corredor Verde.	100%	30,54
			No materializa Corredor Verde.	0%	0,00
CE02-AVs: RELACIÓN CON LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PIV 22,62 pts. Max.	A partir de los objetivos del PIV, el presente criterio considera cómo cada iniciativa, de acuerdo con las acciones del plan, tiene mayor o menor relación con las 7 líneas estratégicas propuestas por este. (Ver capítulo 5.4 del presente documento.)	Se evalúa cada iniciativa respecto al mayor o menor cumplimiento de las 7 líneas estratégicas del PIV.	Iniciativa asociada a 7 L.E.	100%	22,62
			Iniciativa asociada a 6 L.E.	86%	19,46
			Iniciativa asociada a 5 L.E.	71%	16,06
			Iniciativa asociada a 4 L.E.	57%	12,90
			Iniciativa asociada a 3 L.E.	43%	9,73
			Iniciativa asociada a 2 L.E.	29%	6,56
CE03-AVs:	Con la finalidad de dar continuidad a la inversión	Se evalúa si las iniciativas cuentan o no, con diseño previo elaborado o en	Cuenta con diseño.	100%	22,62

DISEÑO PARA EJECUCIÓN	municipal, el presente criterio busca priorizar las iniciativas que cuentan con avances en diseño (anteproyectos o proyectos para ejecución).	desarrollo para su posterior ejecución.	No cuenta con diseño.	0%	0,00
22,62 pts. Max.					
CE04-AVs: INVERSIÓN PREVIA DE INICIATIVAS DEL PIV EN UNIDADES VECINALES 10,18 pts. Max.	Con la finalidad de considerar el parámetro de equidad en la inversión dentro del territorio comunal, se registran las inversiones previas y ejecutadas en el marco del PIV por cada Unidad Vecinal (UV), entre 2021 y 2024.	Se evalúan tanto (i) la cantidad de iniciativas ejecutadas en áreas verdes, plazas y parques. Así como también (ii), los costos con presupuesto municipal utilizados para su materialización, priorizando las UVs que presentan menor inversión a la fecha en el marco de la ejecución del PIV.	Inic. Ejec. ≤ 3	50%	5,09
			3 < Inic. Ejec. ≤ 6	33%	3,36
			7 < Inic. Ejec. ≤ 10	17%	1,73
			Inic. Ejec. > 10	0%	0,00
			Inic. Ejec. ≤ \$250M	50%	5,09
			\$250M < Inic. Ejec ≤ \$500M	33%	3,36
			\$500M < Inic. Ejec ≤ \$1.000M	17%	1,73
			Inic. Ejec. > \$1.000M	0%	0,00
CE05-AVs: INICIATIVAS EN O ASOCIADAS A UNIDADES VECINALES DEFICITARIAS EN SUP. ÁREAS VERDES 9,05 pts. Max.	Buscando atender de forma prioritaria las UVs con brecha de m²/persona (menor a 9m²/p), se identifican y dan prioridad a las iniciativas que se encuentran dentro o están asociadas a dichas UVs.	Se evalúa cada iniciativa del PIV respecto si esta se encuentra dentro o relacionado a las UVs deficitarias de m² de área verde por persona (2, 3, 9, 10 y 14).	Dentro o asociadas a UVs deficitarias.	100%	9,05
		Dentro de UVs que cumplen estándar.	0%	0,00	
CE06-AVs: REQUERIMIENTOS DE VECINOS	Con el objetivo de atender solicitudes desde la comunidad, se consideran los	Se evalúa cada iniciativa del PIV en cuanto a si cuenta o no con requerimientos	Presenta solicitud.	100%	4,98

4,98 pts. Max	requerimientos ingresados al Municipio, mediante sistema UNE Vitacura, entre 2018 y 2025.	generales de mejoramiento de las áreas verdes comunales.	Sin solicitudes.	0%	0,00
----------------------	---	--	------------------	----	------

b. Asignación de pesos por criterio – Iniciativas PIV

Para la Matriz de Pares Comparados, se otorgó un valor comparando cada uno de los criterios entre sí, determinando así su grado de importancia mediante 3 valores: Valor 1 = Igual de Importante, Valor 3 = Más Importante y Valor 5 = Mucho más importante. En adición, el valor máximo a alcanzar entre los 6 criterios es de 100 pts.

Tabla 19: Matriz de Pares Comparados - Iniciativas PIV

Criterios de Evaluación	CE01-AVs Corr. Verdes	CE02-AVs Líneas Estratég.	CE03-AVs Diseño	CE04-AVs Inversión en Uvs	CE05-AVs UVs Deficitarias	CE06-AVs Req. Vecinos	+	Valor máximo de evaluación
CE01-AVs Corredores Verdes	1	3	3	3	3	5	18,00	30,54
CE02-AVs Líneas Estratégicas	1/3	1	1	3	3	5	13,33	22,62
CE03-AVs Diseño	1/3	1	1	3	3	5	13,33	22,62
CE04-AVs Inversión en Uvs	1/3	1/3	1/3	1	3	1	6,00	10,18
CE05-AVs UVs Deficitarias	1/3	1/3	1/3	1/3	1	3	5,33	9,05
CE06-AVs Req. Vecinos	1/5	1/5	1/5	1	1/3	1	2,93	4,98
							58,93	100

c. Evaluación – Iniciativas PIV

A partir de los literales anteriores, en la tabla a continuación se presentan los resultados obtenidos para cada una de las iniciativas del Plan de Infraestructura Verde.

Tabla 20: Resultados de Evaluación – Iniciativas PIV

ID	INICIATIVAS AV	TIPOLOGÍA	CE01 AVs	CE02 AVs	CE03 AVs	CE04 AVs	CE05 AVs	CE06 AVs	PTS.
1	Mejoramiento Plaza Corte de Apelaciones.	Plaza	30,54	12,90	22,62	10,18	9,05	4,98	90,27
2	Mediana Agua del Palo.	Mediana	30,54	22,62	22,62	8,45	0,00	0,00	84,24
3	Mejoras Parque AVO.	Parque	30,54	12,90	22,62	1,73	9,05	0,00	76,84
4	Mediana Av. Tabancura.	Mediana	30,54	22,62	0,00	10,18	9,05	0,00	72,40
5	Plaza Estación Metro Padre Hurtado.	Plaza	30,54	22,62	0,00	10,18	9,05	0,00	72,40
6	Mejoramiento Rotonda Manquehue Luis Pasteur.	Rotonda	30,54	12,90	22,62	3,36	0,00	0,00	69,42
7	Mejoramiento Parque Escrivá de Balaguer.	Parque	30,54	22,62	0,00	6,82	9,05	0,00	69,04
8	Mediana Vitacura Padre Hurtado.	Mediana	30,54	22,62	0,00	5,09	9,05	0,00	67,31
9	Ciclovía M42k T6.	Ciclo. Verde	30,54	22,62	0,00	3,36	9,05	0,00	65,58
10	Ciclovía Manquehue Norte.	Ciclo. Verde	30,54	22,62	0,00	3,36	9,05	0,00	65,58
11	Veredones Vitacura Etapa 2.	Veredón	30,54	22,62	0,00	1,73	9,05	0,00	63,95
12	Bandejón Av. Luis Pasteur.	Mediana	30,54	22,62	0,00	8,45	0,00	0,00	61,62
13	Bandejón Av. Santa María Oriente.	Bandejón	30,54	22,62	0,00	8,45	0,00	0,00	61,62
14	Mejoramiento Parque Antonio Rabat.	Parque	30,54	22,62	0,00	8,45	0,00	0,00	61,62
15	Mejoramiento Rotonda Lo Curro.	Rotonda	30,54	22,62	0,00	8,45	0,00	0,00	61,62
16	Ciclovía Av. Santa María.	Ciclo. Verde	30,54	22,62	0,00	8,45	0,00	0,00	61,62
17	Veredones Gerónimo de Alderete.	Veredón	30,54	22,62	0,00	5,09	0,00	0,00	58,26
18	Plaza Estación Metro Gerónimo de Alderete.	Plaza	30,54	22,62	0,00	5,09	0,00	0,00	58,26
19	Ciclovía Manquehue.	Ciclo. Verde	30,54	22,62	0,00	5,09	0,00	0,00	58,26
20	Isleta Plaza Colombia.	Isleta	30,54	22,62	0,00	3,36	0,00	0,00	56,53
21	Plazas Eje Los Castaños / Nicolás Gogol.	Plaza	30,54	22,62	0,00	3,36	0,00	0,00	56,53
22	Mejoramiento Rotonda Carol Urzua.	Rotonda	30,54	22,62	0,00	3,36	0,00	0,00	56,53
23	Bandejón Av. Nueva Costanera.	Bandejón	30,54	22,62	0,00	0,00	0,00	0,00	53,17
24	Isleta lateral Nueva Costanera.	Isleta	30,54	22,62	0,00	0,00	0,00	0,00	53,17
25	Ciclovía Av. Alonso de Córdova.	Ciclo. Verde	30,54	22,62	0,00	0,00	0,00	0,00	53,17
26	Plaza Estación Metro Vitacura.	Plaza	30,54	22,62	0,00	0,00	0,00	0,00	53,17
27	Plaza Pique Metro.	Plaza	30,54	22,62	0,00	0,00	0,00	0,00	53,17
28	Mejoramiento Plaza Chipre.	Plaza	0,00	12,90	22,62	3,36	9,05	4,98	52,91

29	Arborización Av. Luis Carrera.	Arborización	30,54	9,73	0,00	3,36	9,05	0,00	52,68
30	Arborización Av. Padre Hurtado Norte.	Arborización	30,54	9,73	0,00	3,36	9,05	0,00	52,68
31	Arborización El Aromo.	Arborización	30,54	9,73	0,00	3,36	9,05	0,00	52,68
32	Mejoramiento Plaza Arturo Prat.	Plaza	30,54	12,90	0,00	3,36	0,00	4,98	51,78
33	Arborización Av. Santa Teresa.	Arborización	30,54	9,73	0,00	10,18	0,00	0,00	50,45
34	Arborización Gran Vía.	Arborización	30,54	9,73	0,00	8,45	0,00	0,00	48,72
35	Arborización Av. Luis Pasteur.	Arborización	30,54	9,73	0,00	3,36	0,00	0,00	43,63
36	Plaza Estación Metro Estoril.	Plaza	0,00	22,62	0,00	10,18	0,00	0,00	32,81
37	Arborización Gran Vía – Vía Roja.	Arborización	0,00	22,62	0,00	10,18	0,00	0,00	32,81
38	Mejoramiento Plaza Vía Roja.	Plaza	0,00	22,62	0,00	10,18	0,00	0,00	32,81
39	Mejoramiento Plaza Tampa.	Plaza	0,00	12,90	0,00	10,18	9,05	0,00	32,13
40	Mejoramiento Plaza Dolores	Plaza	0,00	22,62	0,00	8,45	0,00	0,00	31,07
41	Ciclovía Lo Recabarren.	Ciclo. Verde	0,00	22,62	0,00	8,45	0,00	0,00	31,07
42	Mejoramiento Plaza Arquitecto Sullivan.	Plaza	0,00	12,90	0,00	3,36	9,05	0,00	25,31
43	Mejoramiento Plaza Creta.	Plaza	0,00	12,90	0,00	3,36	9,05	0,00	25,31
44	Mejoramiento Rotonda Lo Arcaya.	Rotonda	0,00	12,90	0,00	3,36	9,05	0,00	25,31
45	Mejoramiento Plaza Ibiza.	Plaza	0,00	12,90	0,00	3,36	9,05	0,00	25,31
46	Mejoramiento Plaza Panamá.	Plaza	0,00	12,90	0,00	5,09	0,00	4,98	22,96
47	Entrada Norte Parque Bicentenario.	Parque	0,00	22,62	0,00	0,00	0,00	0,00	22,62
48	Isleta Plaza Brasilia.	Isleta	0,00	12,90	0,00	5,09	0,00	0,00	17,99
49	Mejoramiento Plaza Nicaragua.	Plaza	0,00	12,90	0,00	5,09	0,00	0,00	17,99
50	Mejoramiento Plaza Alberto Larraguibel.	Plaza	0,00	12,90	0,00	3,36	0,00	0,00	16,26

d. Priorización – Iniciativas PIV

Finalmente, para establecer la priorización de las iniciativas a incorporar en el PIIMEP comunal, se tienen las siguientes consideraciones:

Se identifican dos tipologías de iniciativas del PIV que están condicionadas o dependientes al desarrollo de otras iniciativas para su ejecución, dadas por las ciclovías verdes (6 iniciativas) y plazas Metro (5 iniciativas), las cuales requieren del desarrollo y ejecución de las ciclovías planificadas mediante el Plan de Ciclovías Comunal, y de las plazas incrementales de las estaciones y el pique N°14 de la Línea 7 de Metro respectivamente. Adicionalmente, la iniciativa Arborización Gran Vía requiere de otras obras en el espacio público, que la establecerían en la misma condición. Por lo anterior, dichas iniciativas se consideran como iniciativas estratégicas (P_{IE}) y podrán desarrollarse sujetas a las temporalidades de los proyectos principales ya mencionados.

Respecto de las iniciativas restantes, se establecen los siguientes puntajes de corte para la priorización:

- P₁: Grupo Iniciativas Prioridad 1, sobre 60 pts. / 12 iniciativas.

- P_2: Grupo Iniciativas Prioridad 2, entre 40 y 60 pts. / 13 iniciativas.
- P_3: Grupo Iniciativas Prioridad 3, bajo 40 pts. / 13 iniciativas.

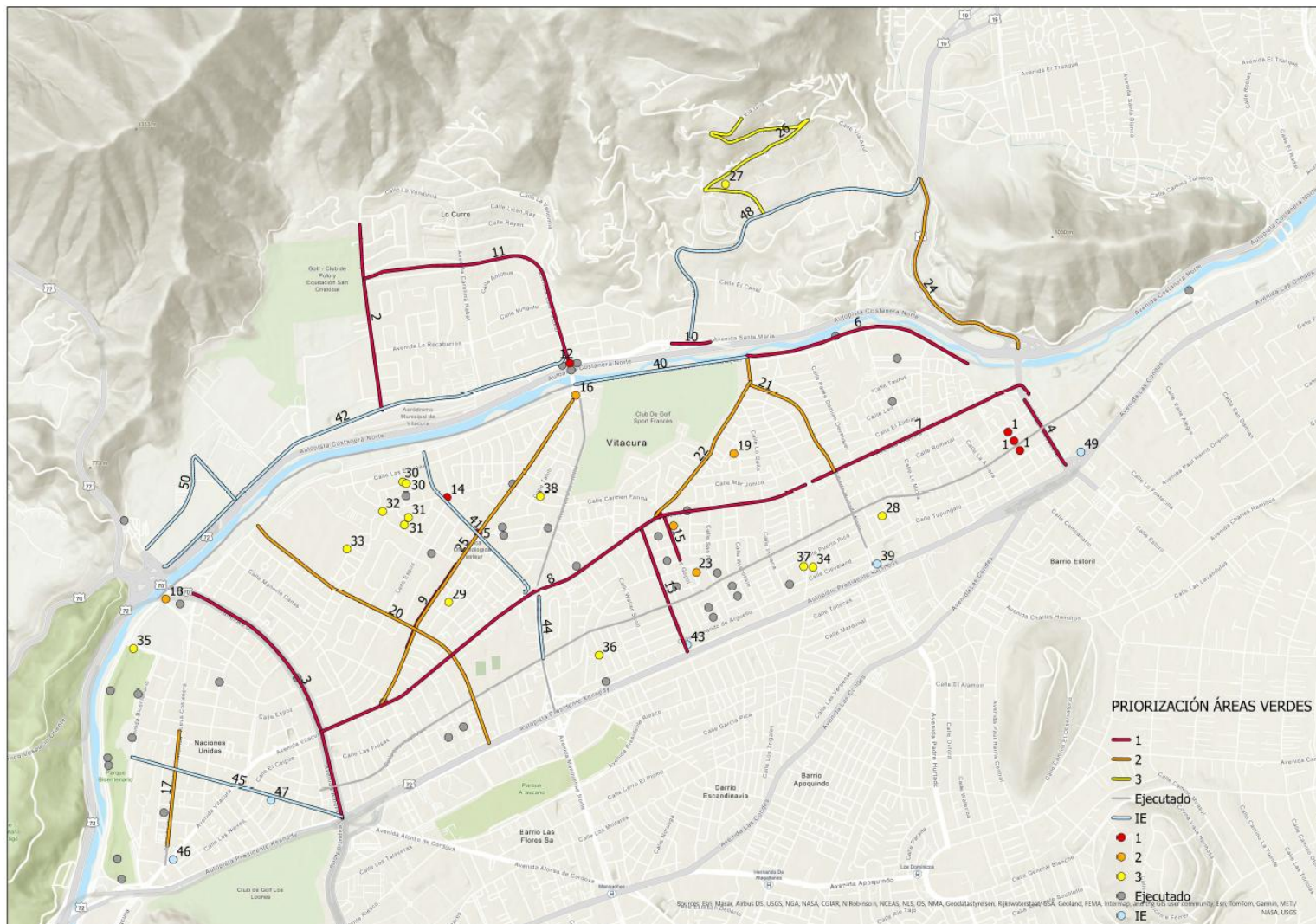
Tabla 21: Tabla Priorización de Iniciativas de Espacio Público – PIIMEP Vitacura 2025.

ID	INICIATIVAS AV	TIPOLOGÍA	PRIO
PZ-1	Mejoramiento Plaza Corte de Apelaciones.	Plaza	1
MD-1	Mediana Agua del Palo.	Mediana	
PQ-1	Mejoras Parque AVO.	Parque	
MD-2	Mediana Av. Tabancura.	Mediana	
ROT-1	Mejoramiento Rotonda Manquehue Luis Pasteur.	Rotonda	
PQ-2	Mejoramiento Parque Escrivá de Balaguer.	Parque	
MD-3	Mediana Vitacura Padre Hurtado.	Mediana	
VER-1	Veredones Vitacura Etapa 2.	Veredón	
BDJ-1	Bandejón Av. Luis Pasteur.	Mediana	
BDJ-2	Bandejón Av. Santa María Oriente.	Bandejón	
PQ-3	Mejoramiento Parque Antonio Rabat.	Parque	2
ROT-2	Mejoramiento Rotonda Lo Curro.	Rotonda	
VER-2	Veredones Gerónimo de Alderete.	Veredón	
IS-1	Isleta Plaza Colombia.	Isleta	
PZ-2	Plazas Eje Los Castaños / Nicolás Gogol.	Plaza	
ROT-3	Mejoramiento Rotonda Carol Urzua.	Rotonda	
BDJ-3	Bandejón Av. Nueva Costanera.	Bandejón	
IS-2	Isleta Lateral Nueva Costanera.	Isleta	
PZ-3	Mejoramiento Plaza Chipre.	Plaza	
ARB-1	Arborización Av. Luis Carrera.	Arborización	3
ARB-2	Arborización Av. Padre Hurtado Norte.	Arborización	
ARB-3	Arborización El Aromo.	Arborización	
PZ-4	Mejoramiento Plaza Arturo Prat.	Plaza	
ARB-4	Arborización Av. Santa Teresa.	Arborización	
ARB-5	Arborización Av. Luis Pasteur.	Arborización	
ARB-6	Arborización Gran Vía – Vía Roja.	Arborización	
PZ-5	Mejoramiento Plaza Vía Roja.	Plaza	
PZ-6	Mejoramiento Plaza Tampa.	Plaza	
PZ-7	Mejoramiento Plaza Dolores.	Plaza	
PZ-8	Mejoramiento Plaza Arquitecto Sullivan.	Plaza	3
PZ-9	Mejoramiento Plaza Creta.	Plaza	
ROT-4	Mejoramiento Rotonda Lo Arcaya.	Rotonda	
PZ-10	Mejoramiento Plaza Ibiza.	Plaza	

PZ-11	Mejoramiento Plaza Panamá.	Plaza
PQ-4	Entrada Norte Parque Bicentenario.	Parque
IS-3	Isleta Plaza Brasilia.	Isleta
PZ-12	Mejoramiento Plaza Nicaragua.	Plaza
PZ-13	Mejoramiento Plaza Alberto Larraguibel.	Plaza
PZM-1	Plaza Estación Metro Padre Hurtado.	Plaza Metro
CVV-1	Ciclovía M42k T6.	Ciclo. Verde
CVV-2	Ciclovía Manquehue Norte.	Ciclo. Verde
CVV-3	Ciclovía Av. Santa María.	Ciclo. Verde
PZM-2	Plaza Estación Metro Gerónimo de Alderete.	Plaza Metro
CVV-4	Ciclovía Manquehue.	Ciclo. Verde
CVV-5	Ciclovía Av. Alonso de Córdova.	Ciclo. Verde
PZM-3	Plaza Estación Metro Vitacura.	Plaza Metro
PZM-4	Plaza Pique Metro.	Plaza Metro
ARB-7	Arborización Gran Vía.	Arborización
PZM-5	Plaza Estación Metro Estoril.	Plaza Metro
CVV-6	Ciclovía Lo Recabarren.	Ciclo. Verde

IE

PRIORIZACIÓN SISTEMA INTEGRADO DE ÁREAS VERDES Y ESPACIOS PÚBLICOS. – PIIMEP 2025



Fuente: Elaboración propia

7. PROPUESTA PIIMEP VITACURA

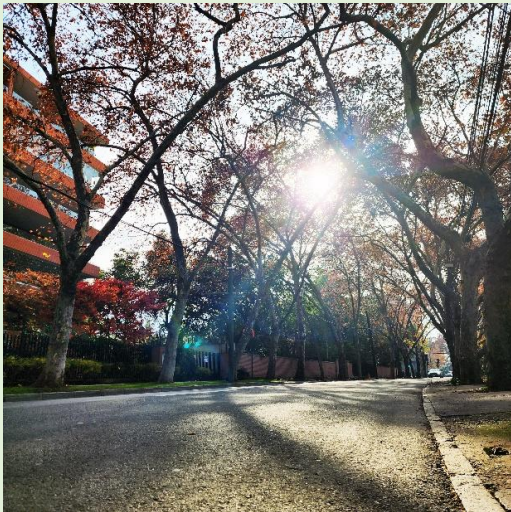
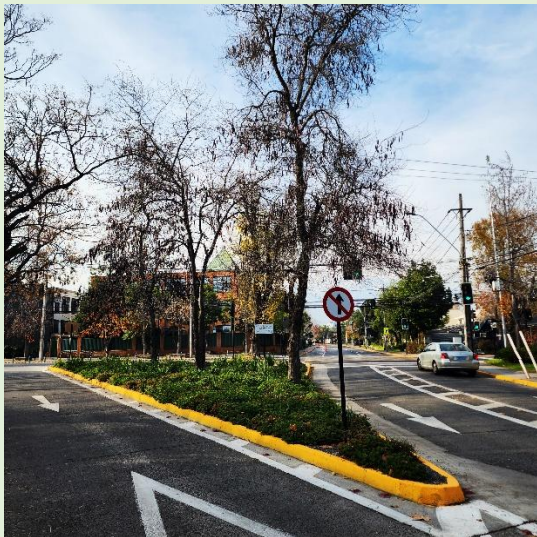
A partir de la selección de iniciativas detallada en el capítulo anterior se obtiene como resultado la propuesta del PIIMEP para Vitacura, la cual incorpora distintas tipologías de proyectos que se desprenden de los planes comunales, a los cuales se suman dos nuevas temáticas (accesibilidad universal y transporte público). Las iniciativas se clasifican en dos grandes grupos: (1) Movilidad Sustentable y (2) Sistema de Áreas Verdes y Espacios Públicos.

MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE		
PLANES/TEMÁTICAS	TIPOLOGÍAS DE PROYECTOS	IMÁGENES REFERENCIALES
PLAN DE CICLOVÍA	Ciclovías (CV): Fajas de circulación segregadas para ciclos, en calzada o a nivel intermedio, unidireccional o bidireccional.	
	Ciclovía perfil integral (CVPI): Ciclovía que forma parte de un proyecto de mejoramiento completo del espacio público, asociado a los Planes de Desarrollo Integral.	

	Cicloparque (CP): Senda peatonal y ciclopaseo continuo, asociado a los parques y rutas verdes de la comuna.	
PLAN DE ZONAS 30	Zonas 30 (Z30): Intervenciones en vialidad y cruces para reducir la velocidad de circulación de vehículos motorizados, aumentar la seguridad y mejorar la convivencia vial de distintos modos al interior de los barrios.	
PLAN DE PASARELAS	Pasarelas (PAS): Infraestructura dedicada para peatones y ciclistas para mejorar o incorporar cruces sobre el río Mapocho.	

TRANSPORTE PÚBLICO	Estudio de Transporte Público (TP): Levantamiento de necesidades para la mejorar del Transporte Público Comunal, incluyendo la nueva Línea 7 metro.	
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	Estudio de Accesibilidad Universal (AU): Catastro, diagnóstico del estado de veredas y definición de iniciativas prioritarias de intervención.	

SISTEMA INTEGRADO DE ÁREAS VERDES Y ESPACIOS PÚBLICOS		
PLANES / TEMÁTICAS	TIPOLOGÍAS DE PROYECTOS	IMÁGENES REFERENCIALES
PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE	Medianas (MD) y bandejones (BDJ): Recambio y/o mejoramiento de especies con valor ecológico, eficiencia hídrica y biodiversidad	

	Arborización (ARB): Incorporación y/o reemplazo del arbolado en aceras por especies adaptadas al cambio climático en aceras. Se busca disminuir los efectos de isla de calor, propiciar sombra y confort ambiental, además de la conservación de la biodiversidad.	
	Isletas (IS) y rotondas (ROT): Recuperación de espacios de áreas verdes en vialidad, a fin de conformar puntos de biodiversidad, que incorporan especies de bajo consumo hídrico y variado colorido y época de floración.	
	Veredones (VER): Incorporación en aceras de vegetación con biodiversidad y arbolado urbano.	

	Plazas (PZ) y parques (PQ): Mejoramiento de plazas y parques existentes.	
	Ciclovías verdes (CVV): Espacios verdes asociados a nuevos proyectos de ciclovías, incorporando especies para la biodiversidad y eficiencia hídrica.	
	Plazas Metro (PM): Incorporación de verde en plazas incrementales de estaciones y piques de metro.	

Cabe señalar que el presente documento corresponde a la memoria de elaboración de la propuesta para el PIIMEP de Vitacura, el cual debe ser aprobado por el Concejo Municipal, con posterioridad a ser sometido a Consulta Ciudadana, la cual estará abierta entre los días 1 y 31 de Julio.

Para participar, se invita a todos los vecinos de Vitacura a responder el formulario de consulta, ingresando a la página web www.vitacura.cl/piimep.

7.1 ANEXO: PLANOS CARTERA PRIORIZADA PIIMEP VITACURA

Se adjuntan al presente documento los Planos de Movilidad Sustentable y Sistema Integrado de Áreas Verdes y Espacios Públicos, que grafican la cartera priorizada del PIIMEP Vitacura.

8. FUENTES DE INFORMACIÓN

- MINVU (2016). Ley N°20.958 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público. D.O. 15.10.2016
- MINVU, (1976). D.F.L. N°458 DE 1976 Ley General de Urbanismo y Construcciones, y sus actualizaciones
- MINVU, (1992). Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, y sus actualizaciones.
- MINVU, (2020). Circular DDU 447, Tramitación de Permisos por Aportes al Espacio Público.
- MINVU, (2020). Circular DDU 448, Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.
- MINVU, (2020). Circular DDU 449, Informa modificaciones introducidas a OGUC, para efectos de la implementación de la Ley de portes.
- MMA, (2022). Ley N°21.455, Marco de Cambio Climático. D.O. 30.05.2022.
- Municipalidad de Vitacura, (1999). Plan Regulador Comunal de Vitacura (PRC-V), y sus modificaciones.
- Municipalidad de Vitacura, (2016). Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2030)
- Echeñique, M. (2000). Imagen Objetivo Vitacura 2020
- Municipalidad de Vitacura, (2007). Segunda Etapa Imagen Objetivo: Vitacura Ciudad y Barrios.
- SEREMI MINVU RM, (1994). Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), y sus modificaciones.
- INE, (2017). Resultados Censo de Población y Vivienda 2017, INE Chile.
- INE, (2024). Resultados Preliminares Censo de Población 2024, INE Chile.
- CNDU, (2014). Política Nacional de Desarrollo Urbano
- CNDU, (2022). Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP).
- CNDU – INE. Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU), <https://www.ine.gob.cl/herramientas/portal-de-mapas/siedu>
- CONASET, (2024). Catastro de siniestros viales 2018 – 2023.
- López, A. (2019). Mapa de viajes en el Gran Santiago. Recuperado el [06/05/2025] de <https://public.carto.com/builder/948f691b-bd73-417b-baac-1fc140f15257/embed>



La construimos entre todos