

PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD COMUNA DE SANTIAGO

1. INTRODUCCIÓN

Santiago es la Comuna capital de Chile con aproximadamente 311.000 habitantes con una superficie de 22 Km² y que recibe aproximadamente 2,5 millones de personas diariamente que realizan diversas actividades como trabajo, estudios, comercio y trámites administrativos, lo que implica que la capacidad vial de la Comuna y los espacios públicos se vean visiblemente afectados por la cantidad de residentes y visitantes que las utilizan, ante lo cual, el municipio de Santiago se ha visto en la necesidad de analizar la problemática actual para planificar y desarrollar ingeniería de ciudad que le permita mitigar y mejorar los desplazamientos de las personas en la Comuna.

Tal como Santiago, las prioridades de la movilidad y accesibilidad dentro de las poblaciones y sus áreas metropolitanas han ido cambiando a lo largo de los últimos años, al igual que las estrategias para poder satisfacerlas. Esto, ya que en las últimas cuatro décadas, la prioridad se ha centrado en favorecer el desarrollo económico de las ciudades y su población trabajadora que se ha ido estableciendo en sus áreas metropolitanas.

Las estrategias se basaron en crear planes de redes arteriales que favorecieron los accesos, dándose total prioridad a la circulación de vehículos motorizados. El transporte público se intentaba mejorar, pero su uso quedaba reservado a la población con escasos recursos económicos que no podían disponer de un vehículo propio. A fines de la década de los noventa, la prioridad era intentar corregir los excesos y desequilibrios provocados por el automóvil, en la Comuna de Santiago, más específicamente, el centro de la ciudad. La respuesta política en ese momento, fue favorecer la caminata y comienzan así, a ejecutarse proyectos de peatonalización de calles en el centro de la ciudad como Huérfanos y Estado, sumándose al Paseo Ahumada ejecutado en los años 70.

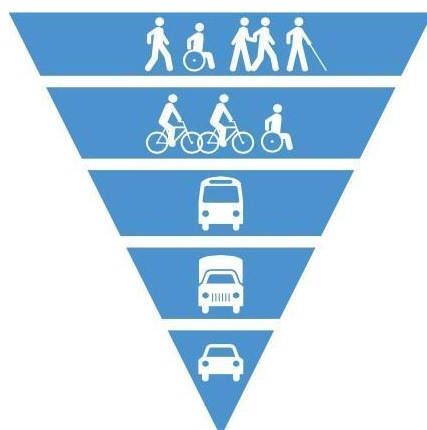
En los últimos años, la preocupación por el deterioro ambiental se convierte en una prioridad y empieza a crearse una cultura de movilidad con medios de transporte más sostenible. A partir de esto, se generan los primeros proyectos para disminuir la congestión en la ciudad y se potencian decididamente los transportes públicos. Además, a través de esta nueva visión, las preocupaciones van más allá y hay una creciente inquietud por mejorar la calidad de vida urbana y la recuperación del espacio público para el disfrute del ciudadano, surgiendo iniciativas que reclaman la recuperación de la autonomía de los más pequeños, que ya no pueden utilizar las calles de las ciudades, por lo inseguras que se han vuelto.

Dado lo anterior, el año 2014, surge la creación del Plan Integral de Movilidad de la Comuna de Santiago, que se destina a satisfacer la necesidad de realizar una planificación estratégica en la que se aborde la reflexión sobre cómo es la movilidad, cómo se desplazan los ciudadanos y sobre qué medidas hay que implementar para conseguir que estos desplazamientos se realicen de manera más segura, eficiente y sostenible. Esta planificación de movilidad urbana, trae consecuencias negativas y se hace sentir, en todos los ámbitos de la sociedad, obligando a todos los que tienen alguna responsabilidad en los flujos del tránsito a intervenir de forma normalizada para reconducir una situación insostenible y peligrosa.

Aunque el Plan de Movilidad surge como herramienta para promover formas de desplazamiento más sostenibles, finalmente se ha revelado como un sistema eficaz para mejorar la seguridad vial por la forma en que aborda de manera integral la convivencia vial y el diseño de la problemática que puede tener un sector o punto determinado de la Comuna.

A través del Plan Integral de Movilidad, la Municipalidad de Santiago pudo priorizar estructuralmente los proyectos municipales, y ver desde un nuevo enfoque, la planificación de ciudad, fomentando modos de transporte más sostenibles como la caminata, transporte público y las bicicletas. El Plan dio el puntapié inicial,

para que los estamentos públicos y privados se atrevieran a financiar proyectos de movilidad que permitieran mejorar la calidad de vida de quienes circulan por la comuna capital del país, lo que adicionalmente a los beneficios que trajeron estos proyectos, permitió que otras ciudades, tanto nacionales como internacionales, aprendieran de nuestra experiencia, de la misma forma como nosotros aprendimos de otras ciudades y sus experiencias previas, y se abrieran a modificar la manera en cómo se planifica una ciudad, adecuándose a los tiempos de hoy, que están, básicamente, amenazando nuestro medioambiente con el cambio climático.



Pirámide invertida - Prioridad modo de transporte

El proceso de implementación del Plan ha sido exitoso, ya que cuenta con el apoyo de gran parte de la ciudadanía y de quienes apoyan y comparten nuestra idea de cómo se debe transformar la ciudad para que sea sostenible en el tiempo, aún faltan puntos que deben mejorar para potenciar el cambio de paradigma de las personas que ven como el vehículo particular motorizado es el último en las prioridades del Plan, por lo que en este sentido, debemos ser capaces de mejorar la forma de cómo se traspasan las ideas de movilidad a la participación ciudadana, para informar adecuadamente a las personas, las visiones y objetivos de un proyecto de movilidad, indicando beneficios y situaciones que conllevará su ejecución, no perdiendo de norte que la apuesta es mejorar la calidad de vida de todo quien vive o visita la comuna, a través de la generación de gratificación por la calidad del espacio público que se quiere entregar a la ciudadanía.

2. PROYECTOS EJECUTADOS DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD

Desde el año 2014 a la actualidad se han ejecutado diversos proyectos de movilidad, que han traído variados beneficios a la Comuna de Santiago, dentro de los procesos que hemos llevado a cabo como equipo municipal, está el apoyo y asesoría de las organizaciones sociales, juntas de vecinos, autoridades, entre otros, que han sido capaces de empujar este cambio de paradigma, de cómo nos trasladamos dentro de la ciudad, permitiendo obtener la validación ciudadana en torno a mejorar los espacios por donde circulamos, en los diferentes modos, más el apoyo de distintos académicos investigadores de diversas universidades que han sustentado los proyectos de movilidad de Santiago junto a nosotros, en torno a la visión de ciudad que queremos. A las iniciativas del municipio, el Estado a través del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y el Gobierno Regional han financiado proyectos emblemáticos para la Comuna, como los corredores urbanos para el transporte público, dentro del Plan Centro y ciclovías de alto estándar. Finalmente, también se han sumado las empresas privadas con instalación de biciestacionamientos, ampliaciones de acera y remodelaciones de ciclovías, entre otros.

2.1 PLAN CENTRO



El Convenio mandato Plan Centro que tiene la Municipalidad de Santiago con la Subsecretaría de Transportes y el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), permitió financiar obras de remodelación de vías exclusivas de transporte público, dentro del centro cívico de la ciudad, lo que no solo significó mejorar la calzada

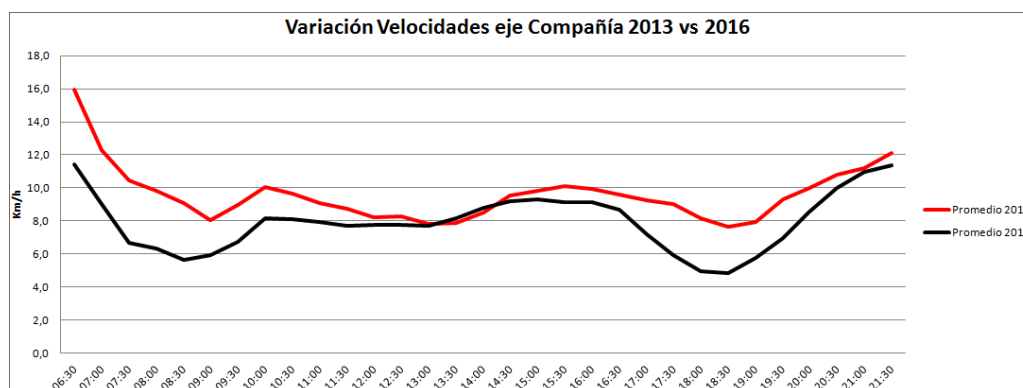
de la vía, sino también, entregar más espacio a las personas que se desplazan a pie, con mejores aceras, más amplias, mejor arborización, mobiliario e iluminación leds, generando que más personas circulen por esos ejes. Ampliar las aceras de dichas vías, nos ayudó a separar la circulación peatonal y los usuarios transporte público en los paraderos, mejorando el desplazamiento peatonal y seguridad, para realizar esto, significó que se eliminarán pistas de circulación de vehículos motorizados. La remodelación de los ejes del Plan Centro han mejorado los tiempos de viaje en cerca de un 50% en donde la velocidad ha aumentado y por ende los tiempos de viaje disminuyeron para los usuarios de buses.

2.1.1 Ampliación del horario de restricción: En el período del Plan Centro se han remodelado 3 ejes, el horario antiguo de restricción a vehículos particulares (fiscalizados a través de sistema de cámaras) en estas vías exclusivas era de lunes a viernes entre 07:30 y 10:00 hrs. en punta mañana y de 17:00 a 21:00 hrs. en punta tarde, para darle prioridad a las personas que caminan y buses del transporte público, se aumentó dicho horario de lunes a viernes de 07:00 a 21:00 hrs., disminuyendo así, la cantidad de vehículos particulares que utilizan la calle durante el día.

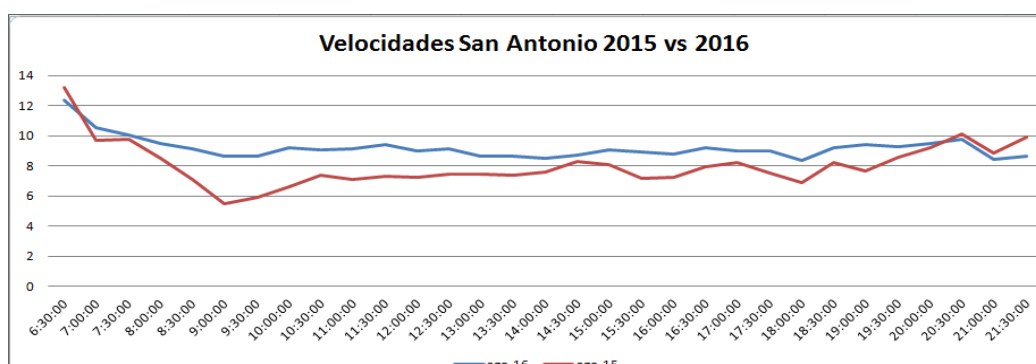
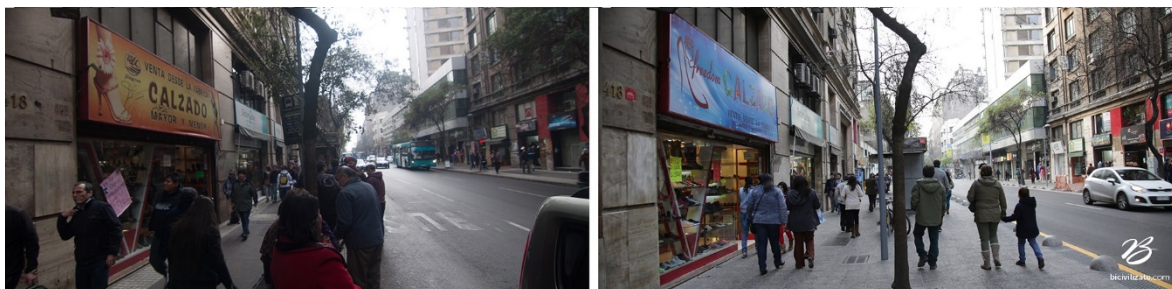
2.1.2 Paraderos: La calidad de los paraderos que se construyeron en las vías exclusivas remodeladas del Plan Centro, cumplen con el estándar de infraestructura y accesibilidad normado, lo que ha generado una mejora sustancial a las personas que utilizan estos espacios para esperar el paso de su recorrido de bus.

Los ejes viales de exclusividad del transporte público que han sido intervenidos a través de este convenio son:

2.1.3 Compañía – Merced: Fue la primera vía remodelada del Plan Centro y se realizó entre las calles Manuel Rodríguez y Santa Lucía, cuya extensión es de aproximadamente 1.5 Km y beneficiando una zona muy patrimonial y comercial de la ciudad. En esta vía que oscilaba entre las 2 y 3 pistas, se angosto a solo una, entregando cerca de un 50% más de ampliación de aceras, mejorando lugares que antiguamente tenían aceras muy angostas, lo que generaba que personas con discapacidad o movilidad reducida no pudieran circular por ciertos lugares de la calle.



2.1.4 San Antonio: El segundo eje del transporte público en remodelar, resultó ser el eje San Antonio entre las calles Ismael Valdés Vergara y Alameda, cuya extensión es de aproximadamente 1 Km y que benefició a una zona comercial de la ciudad, con mucho flujo peatonal. En esta vía que tenía tres pistas, se angosto a solo dos, entregando al peatón un 30% de la calzada destinada a flujo vehicular para ampliación de aceras, mejorando lugares que antiguamente tenían aceras muy angostas para la cantidad de personas que caminaban por el lugar.



2.1.5 Santo Domingo

La calle Santo Domingo es la vía que fue remodelada recientemente y las obras fueron contempladas entre las calles José Miguel de la Barra y Manuel Rodríguez, teniendo una longitud de 1.5 Km aproximadamente que benefició a una zona bastante mixta, ya que tiene muchos sectores comerciales, patrimoniales y residenciales del centro, con alto flujo peatonal. En esta vía se mejoraron las aceras que en algunos tramos era de 60 cm, permitiendo actualmente la circulación adecuada en toda su extensión.

2.1.6 Paseo Puente

El Paseo Ahumada - Puente es el paseo peatonal más importante del Centro de Santiago, debido a la cantidad de flujo peatonal que recibe diariamente, sin embargo, faltaba un tramo importante por peatonalizar, que era la última cuadra del Paseo Puente entre San Pablo e Ismael Valdés Vergara, que antes tenía aceras angostas con kioscos de comercio y con la calzada con estacionamientos en ambos costados, quedando hoy en día con una calzada angosta, siendo eliminados los estacionamientos, nivelando todo a nivel de acera, peatonalizando la calzada, dejando solo abierta a vehículos en horarios de carga y descarga. Este proyecto fue financiado a través del Plan Centro, ya que la peatonalización se concretó con el cierre de la calle Puente en la intersección con Ismael Valdés Vergara, ya que vehículos particulares bloqueaban dicha intersección, perjudicando el paso de los buses que cuentan con una pista "solo bus".



2.1.7 Pistas Solo Bus

El Plan Centro dentro de sus atribuciones también recurrió a mejorar y remodelar pistas exclusivas para el transporte público en la Comuna, lo que permitió dar continuidad a la mejora de velocidades de los buses que entraban y salían del centro de la ciudad, generando una mejora para el transporte público de aproximadamente 25 Km. Las pistas solo bus que fueron mejoradas y remodeladas son las siguientes:

General Mackenna entre Amunátegui y Puente (600 mt)
 Ismael Valdés Vergara entre Puente y Miraflores (600 mt)
 Avenida Matta entre Vicuña Mackenna y Viel (5.4 Km)
 Blanco Encalada entre Exposición y Viel (2.2 Km)
 Compañía entre Matucana y Manuel Rodríguez (2 Km)
 Merced entre Santa Lucía y Plaza Italia (1 Km)
 Monjitas entre Santo Domingo y Merced (400 mt)
 Mapocho entre Matucana y Manuel Rodríguez (2 Km)
 Alameda entre Vicuña Mackenna y Exposición (9 Km)
 Matucana entre Mapocho y Alameda (2 Km)

El Plan Centro tiene la particularidad de que las obras ejecutadas han sido un trabajo en conjunto entre los equipos técnicos del DTPM y el Municipio, lo que ha permitido una generación corredores urbanos que han sido un aporte exitoso a la movilidad de las personas, entregándoles infraestructura de calidad y de alto estándar, mejorando a su vez el entorno de la ciudad, permitiendo que el transporte público circule a mejores velocidades y que los peatones se desplacen de manera segura y cómoda, creando una convivencia armoniosa.

2.2 CALLE PLACER



La remodelación de la calle Placer que se encuentra inserta dentro del conocido Barrio Franklin y en donde se encuentra uno de los más famosos persas de la ciudad, el persa Bío Bío, fue mejorado entre las calles Roberto Espinoza y San Isidro. La renovación del espacio público consideró entre otros:

- Ensanche de aceras disminuyendo la calzada a un ancho de 7 metros.
- Nivelación de aceras y calzada para reafirmar el uso peatonal e instalación de 1.061 bolardos para proteger a los peatones en los momentos de uso mixto de la vía.
- Pavimentación de la calzada con hormigón y aceras con baldosa, incorporando un recorrido para personas con discapacidad visual según normas Minvu.
- Renovación de la iluminación de las 7 cuadras.
- Conservación de los árboles existentes, reemplazo de algunos ejemplares afectados y plantación de árboles nuevos para llegar a un total de 201 en toda la calle.
- Instalación de 50 papeleros.



2.3 CONSERVACIÓN DE ACERAS Y BAJADAS UNIVERSALES

Con el inicio del Plan Integral de Movilidad y un financiamiento del Gobierno Regional, se iniciaron las labores de mejoramiento de 88.000 m² de aceras, bajadas universales y mejoramiento de vías para transporte público en la comuna, para mejorar los desplazamientos de peatones.



2.4 CICLOVÍAS

Las Ciclovías que fueron diseñadas desde el inicio del Plan de Movilidad, tuvieron la modalidad de que fueron ejecutadas con la participación de diversos actores y organizaciones sociales, basándose en el Manual de Vialidad Ciclo-Inclusiva del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu), es decir, a excepción de las ciclovías antes construidas, a partir del Plan Integral de Movilidad son de alto estándar e incluso a través del tiempo fueron mejorando los diseños en base a las experiencias adquiridas por el equipo de movilidad.



2.4.1 Ciclovía Rosas

La primera obra que se ejecutó en el ámbito de las políticas de Movilidad y que fue financiada por la Municipalidad de Santiago, siendo la primera ciclovía de alto estándar bidireccional en el país y que fue capaz de construirse en el casco histórico de la ciudad en su primera etapa, conectando con el sector oriente de la Comuna, quitando de una pista al vehículo motorizado. Ahora, es la ciclovía más utilizada de Santiago y en su segunda etapa conectó hacia el límite poniente de la Comuna, completando una longitud de 3 Km. Además de



la ciclovía de Rosas, en la segunda etapa se construyó el conector de ciclovía Matucana desde Rosas hasta

Martínez de Rozas para conectar con la ciclovía de esta última calle que pertenece a la Comuna de Quinta Normal.

2.4.2 Ciclovía Teatinos



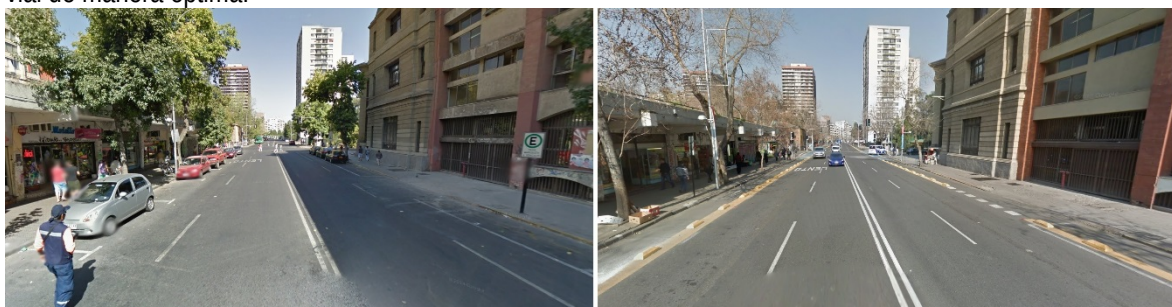
Esta fue la segunda ciclovía en ejecutarse dentro del Plan Integral de Movilidad y fue gracias al financiamiento del convenio mandato Plan Centro y permitió conectar el centro cívico de norte a sur, conectando a su vez con la ciclovía Rosas. La ciclovía de calle Teatinos es bidireccional y pasa por puntos importantes del centro de la ciudad como por ejemplo el Paseo Huérfanos, Palacio de la Moneda y la Alameda, entre otros. Adicional a la ciclovía de Teatinos se construyó el tramo de ciclovía Balmaceda que conecta Teatinos con Parque de los Reyes (42K).



2.4.3 Ciclovía Portugal



La ciclovía de calle Portugal que fue financiada por el municipio, fue la primera ciclovía unidireccional para ambos sentidos, ya que Portugal es una calle bidireccional, siendo una de las mejor evaluadas, debido a la seguridad que aporta a quienes transitan por ella, ya que al ser unidireccional en el sentido de tránsito de los vehículos particulares, obtiene mayor visibilidad ante los conductores de vehículos motorizados. La otra particularidad de la ciclovía es que la calle contaba con estacionamientos por ambos costados en la mayor parte del eje vial y con una pista y media de circulación por sentido, lo que al momento de construir dicha ciclovía se ordena el espacio vial, generando la eliminación de estacionamientos, la inclusión de la ciclovía por ambos costados y la redemarcación de las pistas, dejando dos más angostas por sentido, redistribuyendo el espacio vial de manera óptima.



2.4.4 Ciclovía Mapocho



Para conectar el tramo faltante de la ciclovía bidireccional Mapocho, el Gobierno Regional financió la segunda etapa, lo que dio mayor conectividad, conectando con las ciclovías de General Bulnes y Brasil.



2.4.5 Ciclovías 15K

A fines del año 2016 se comenzaron a ejecutar los 15 Km de ciclovías que ampliaron de manera importante la actual red de ciclovías de la Comuna, ya que los 15 Km conectan en 25 lugares con diversas ciclovías, entregándole a los usuarios variadas alternativas para trasladarse por la Comuna. Las ciclovías ejecutadas fueron financiadas por el Gobierno Regional a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) y a solo meses de su inauguración, ya sobrepasaron la cantidad que arrojaron las mediciones antes del proyecto, en las que se basaron para la rentabilidad social en alrededor de 350%. La construcción de las ciclovías permitió redistribuir el espacio vial disponible, por lo que en la mayoría de los casos se mantuvieron las pistas de circulación, pero se redujo su ancho, mientras que en otros casos se eliminaron estacionamiento o pistas de circulación vehicular motorizado. Las ciclovías construidas fueron las siguientes:

Ciclovía Marín - Eleuterio Ramírez: Ciclovía bidireccional entre calles Vicuña Mackenna y Dieciocho.

Ciclovía Gorbea: Ciclovía bidireccional entre calles Dieciocho y Exposición.

Ciclovía Arturo Prat: Ciclovía bidireccional entre calles Tarapacá y Bío-Bío.

Ciclovía Dieciocho – Tucapel Jiménez: Ciclovía bidireccional entre calles Santa Isabel y Agustinas.

Ciclovía Brasil: Ciclovía unidireccional entre calles Mapocho y Alameda.

Ciclovía Almirante Latorre: Ciclovía bidireccional entre calles Alameda y Blanco Encalada.

Ciclovía Beaucheff: Ciclovía bidireccional entre calles Blanco Encalada y Tupper.

Ciclovía Tupper: Ciclovía bidireccional entre calles Beaucheff y Club Hípico.

Ciclovía Club Hípico: Ciclovía bidireccional entre calles Blanco Encalada y Pedro Montt.

Ciclovía Lastarria – Rosal: Ciclovía compartida con vehículos y contraflujo segregado entre calles Alameda y Victoria Subercaseaux.

Ciclovía Victoria Subercaseaux: Ciclovía bidireccional entre calles Merced y Rosal y unidireccional al sur entre Rosal y Padre Luis de Valdivia.

Ciclovía José Miguel de la Barra: Ciclovía unidireccional entre calles Merced y Cardenal Caro.

Ciclovía Ismael Valdés Vergara: Ciclovía unidireccional entre calles José Miguel de la Barra y Miraflores.

Ciclovía Santo Domingo: Ciclovía unidireccional entre calles José Miguel de la Barra y Miraflores.

Ciclovía Esmeralda: Ciclovía compartida y contraflujo segregado entre calles Miraflores y Diagonal Cervantes.

Biciestacionamientos: El proyecto contempló la instalación de 160 bicicleteros en diversos puntos alrededor de las ciclovías ejecutadas.

Contadores de Bicicletas: Dentro de las particularidades de la construcción de estas ciclovías, se encuentran la instalación de 8 contadores de bicicletas con pantallas en tiempo real, que permite a las personas ver la cantidad de ciclistas que pasan por la ciclovía, aportando con indicadores que permitan generar medidas concretas para este medio de transporte, además de entregar visibilidad a la ciudadanía respecto de cuántos ciclistas pasan por la ciudad.



2.4.6 Bicicletas Públicas

El año 2014 comenzó a funcionar en el Gran Santiago una red de bicicletas públicas con el nombre de Bikesantiago, en donde además se involucraron 13 Comunas. Después de un año del sistema de bicicletas públicas Bikesantiago con 200 estaciones y 2.200 bicicletas en 14 municipios, el número de viajes se triplicó, hasta llegar a los 3,7 millones y la cartera de usuarios creció un 46% en este período, totalizando los 37.977 inscritos. En este sentido, las bicicletas públicas han venido a ser un aporte fundamental al aumento de viajes en bicicleta en la Comuna y al fomento de este modo de transporte, reforzando los viajes comunales e intercomunales, entregando conectividad a través de las 36 estaciones que se encuentran en la Comuna.



2.4.7 Actividades anexas

Además de las obras ya mencionadas, el municipio ha liderado diversas actividades que han servido para analizar y medir los comportamientos de las personas cuando los espacios públicos le son entregados para sus desplazamientos. A continuación, algunas actividades realizadas:

Actividades recreativas: En el marco del fomento del uso de la bicicleta y otros medios de transporte de tracción humana, el municipio ha apoyado las actividades que se realizan durante los días domingos en la Comuna que tienen que ver con el cierre de calles para los vehículos motorizados que permita a las personas de manera recreativa, desplazarse por ejes viales importantes y compartir en familia o como ciudadanos, activando los barrios y fomentando la convivencia entre vecinos.

Mapocho pedaleable: La Municipalidad ha apoyado la construcción del proyecto Mapocho Pedaleable que busca habilitar un corredor al costado del lecho del río Mapocho para peatones, ciclistas y cualquiera que quiera hacerlo en un medio de transporte sustentable, mejorando así la infraestructura ciclista.

Tricis: El municipio promovió la participación de 8 Tricis en el centro de Santiago, pertenecientes a la empresa Bmov, que permitió trasladar a personas, especialmente adultos mayores y personas con discapacidad a través de rutas pre - establecidas, de manera gratuita.



Urbanismo Táctico: En tres ocasiones, el municipio auspicio la generación de proyectos de urbanismo táctico que le permitieron intervenir espacios públicos sub utilizados, en donde se les incorporó un uso temporal, con medidas de implementación livianas, permitiendo que las personas, a través de su uso, recuperar el espacio intervenido, dándole un sentido urbano al uso del lugar. Los tres proyectos fueron:

Okuplaza San Diego, en donde se intervino un espacio en la esquina de calles San Diego con Alonso Ovalle que se encontraba cerrado por trabajos de la línea 3 del Metro. En el lugar se transformó un lugar de estacionamientos en una plaza temporal.

Calles Compartidas para un distrito bajo en carbono: Esta iniciativa tuvo como objetivo estudiar y fomentar el cambio de paradigma de las personas a través de un proyecto de movilidad urbana que concientizara respecto del cambio climático. Se creó una Ciclovía experimental, una calle compartida y un malón urbano. El lugar escogido fue el Barrio Lastarria y Parque Forestal.

Experimento Alameda caminable: Con el propósito de acercar la ciudad a las personas y por tanto entregar prioridad a peatones que son la mayoría de los desplazamientos que se realizan en Santiago, especialmente en el centro de Santiago, se propuso realizar un experimento que consistió en mejorar los desplazamientos de los peatones, específicamente en el cruce de calles Alameda con Portugal.

3. CONCLUSIONES

El objetivo del Plan es mejorar la movilidad en Santiago. Delinear políticas, lineamientos, métodos y acciones concretas para corregir el presente y el futuro de la movilidad en nuestra comuna. Eso se traduce en una mejor convivencia en el espacio público, un mayor cuidado del medioambiente, una infraestructura equitativa pensada y diseñada para todos. El fin es una ciudad con espacios públicos de calidad que generen felicidad a sus habitantes. Por estas razones, es que a través del Plan Integral de Movilidad, Santiago ha llegado a ser más:

Equitativo: Al ser la comuna central y capital de la región, es el principal receptor de personas durante el día y al tener un espacio limitado, se ha vuelto primordial resolver con equidad los problemas de desplazamientos y accesibilidad, redistribuyendo el espacio público con equidad, dando prioridad a los modos más eficientes.

Como municipio sabemos que cualquier proyecto de movilidad que realicemos, debemos tomar en cuenta datos y antecedentes técnicos que avalen la decisión de ejecutar, pero la experiencia también nos ha hecho ver, que

no solo la información técnica es la importante para tomar esa decisión, ya que mucho de la decisión tienen que ver con la visualización de ciudad ideal que tenemos y la que tienen los vecinos y ciudadanos que circulan por ella.

Investigativo: El municipio de Santiago se encuentra analizando la totalidad del espacio público, a través de la recopilación de información, generando indicadores que le permitan tomar decisiones que favorezcan a la movilidad de las personas y el espacio público, buscando integrar todos los planes y programas de la comuna que sea necesario.

Sostenible: Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) las ciudades sostenibles son aquellas urbes que ofrecen “alta calidad de vida a sus habitantes, reducen sus impactos sobre el medio natural y cuentan con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para mantener su crecimiento económico y llevar a cabo funciones urbanas con amplia participación ciudadana”. El Plan Integral de Movilidad de Santiago ha ido generando proyectos que han hecho de Santiago una comuna más sostenible, incentivando a través de cambios y/o mejoras en el espacio público que las personas cambien a los modos de transporte más sostenibles, mejorando a su vez el medioambiente, fomentando el ahorro energético a través de tecnologías limpias.

Seguro: Los proyectos del plan integral de movilidad han hecho que la comuna genere espacios públicos más seguros, invitando a los ciudadanos a desplazarse con agrado, comodidad y seguridad, reduciendo los accidentes a las personas que circulan por las calles de la comuna.

Colaborativo: El Plan ha sido capaz de fomentar el debate, respecto a la manera de cómo hacemos ciudades más amigables y a escala humana, generando políticas públicas colaborativas, con la participación de los estamentos del Estado, vecinos, trabajadores, estudiantes, organizaciones sociales, comerciales y académicas que hacen vida en la comuna.

Finalmente, el Plan ha sido exitoso en cuanto a los beneficios que ha traído a la comuna, sin embargo no ha estado ajeno a complicaciones en cuanto a lo complejo que es intervenir el espacio público para entregárselo a los modos de transporte más sostenibles, en desmedro de los vehículos motorizados, razón por la cual, la participación y voluntad tanto de la ciudadanía como de los profesionales y autoridades a cargo, son esenciales para que proyectos como estos, se multipliquen y sean valorados por quienes los utilizan, incluso los escépticos respecto a estos tipos de intervenciones.

A continuación se adjuntan links para visualización del Plan y algunos proyectos a través de videos esféricos en 360°:

Plan Integral de Movilidad: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0697639.pdf>

Ciclovía Rosas: <https://youtu.be/6QcAd4F5bZI>

Ciclovía Lastarria – Esmeralda: <https://youtu.be/m6WNOlQV8E>

Paseo Puente - Ahumada: <https://youtu.be/xKMfuuBW0Ic>