JUNTOS SEGUIMOS AVANZANDO POR OLMUÉ

En Olmué cuidamos el agua

PIIMEP

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

PROPUESTA CONSTRUIDA POR SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE OLMUÉ



PIIMEP
PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

Propuesta construida por la Secretaría de Planificación, I. Municipalidad de Olmué

Resumen ejecutivo del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

Indice

1.-Introducción 6

2. Marco Metodológico 7

2.1 Enfoque Metodológico del Plan 7

2.2 Principios Rectores del Plan 8

2.3 Modelo Metodológico de Elaboración del PIIMEP 10

2.4.-Marco normativo 12

2.7.-Proceso de construcción del plan 13

3.-Diagnóstico Territorial Integrado 14

3.1.-Contexto territorial e Instrumentos de planificación 15
3.1.1. -Caracterización Comunal. 15
3.1.2.- Instrumentos de Planificación y Gestión Territorial: Escala Regional, Intercomunal 17
3.1.2.3-Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, Satélite La Campana (PREMVAL) 17
3.1.3.-Instrumentos de Planificación y Gestión Territorial: Escala Comunal 19
3.1.3.1.-Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2023–2026 19
3.1.3.2-Plan Regulador Comunal (PRC) de Olmué vigente 19

3.2.-Organización territorial 27
3.2.2.-Unidad territorial para análisis comunal 29

3.3.-Diagnostico sociodemográfico 32
3.3.1.-Demografía general comunal 33
3.3.6.-Proyecciones demográficas 37

3.4.-Diagnostico socioenómico 38
3.4.1. Caracterización Socioeconómica de la Población 38

3.5.- Equipamientos y Servicios 40
3.5.2.- Acesibilidad e quipamiento y servicios 41

3.6.-Áreas verdes y espacio público 42
3.6.1.-Catastro y disponibilidad de áreas verdes 43
..... 47
..... 47
..... 48
3.6.2.- Estado de consolidación de las áreas verdes 48
3.6.3.- Condiciones de equipamiento y mobiliario urbano 49
3.6.4.- Síntesis del diagnóstico 50

3.7.-Conectividad y Movilidad 3.7.1.-Red vial y conectividad territorial 51
3.7.2.-Materialidad y estado de la red vial 51
3.7.3.-Infraestructura peatonal, ciclista y acceso a equipamientos 52
3.7.4.-Seguridad vial y principales brechas de conectividad 53
Figura N°36. Seguridad vial y principales brechas de conectividad. Fuente: elaboración propia 54
3.7.5.-Transporte público y accesibilidad 54

3.7.5.- Síntesis diagnóstica de conectividad y movilidad 55
4. Síntesis de brechas y necesidades 56
4.3. Identificación de Oportunidades Territoriales 57
4.4. Territorialización de Brechas y Oportunidades 58
4.5. Sectores Prioritarios de Intervención 59
Síntesis de sectores prioritarios 61
5. Enfoque estratégico del Plan 62
6.1.-Análisis de iniciativas y proyectos 63
6.-Financiamiento del PIIMEP 64
6.1.-Financiamiento mediante Aportes al Espacio Público 64
7.-Bibliografía 64

Figura N° 1. Proceso de elaboración del PIIMEP. Fuente: elaboración propia. 6
Figura N° 2. Principios rectores del Plan. Fuente: elaboración propia 10
Figura N°3. Etapas del Modelo Metodológico. En la actualidad nos encontramos en la Etapa III de Participación Ciudadana y Validación Territorial. Fuente: elaboración propia 11
Figura N°4. Proceso de Aprobación Nivel Comunal. Fuente: elaboración propia 12
Figura N° 5. Esquema del proceso de aprobación: Fuente: elaboración propia 13
Figura N°6. Instrumentos de Planificación Comunal. Fuente: elaboración propia 15
Figura N°7. Tabla de caracterización territorial. Fuente: elaboración propia 15
Figura N° 8. Contexto regional de la comuna de Olmue. Fuente: elaboración propia 17
Figura N° 9. Plan Regulador Metropolitano Valparaíso, Satélite La Campana (PREMVAL). Fuente: Elaboración Propia. 18
Figuara N° 10. Plan Regulador Comunal (PRC) Vigente. Fuente: elaboración propia en base a información de transparencia municipal 20
Figura N°11. Zonas que comprenden la Reserva de la Biosfera en la comuna de Olmué. Fuente: elaboración propia. 26
Figura N°12. Tabla de población por unidad vecinal. Fuente: elaboración propia 29
Figura N° 13. Área Urbana y Unidades Vacinales. Fuente: elaboración propia. 30
Figura N° 14. Unidades Vecinales (UV), Área Urbana y Área Comunal. Fuente: elaboración propia 31
Figura N° 15. Relación entre número de población, porcentaje y unidades vecinales (UV). Fuente: elaboración propia. 32
Figuta N° 16. Comparativo Censal 2017-2024. Fuente: elaboración propia en base a los resultados del Censo. 33
Figura N° 17 Análisis espacial de las personas mayores, según Censo 2024. Fuente : elaboración propia 34
Figura N° 18. Análisis espacial de niños, niñas y adolecentes, según Censo 2024. Fuente : elaboración propia 34
Figura N° 19. Análisis espacial de mujeres, según Censo 2024. Fuente : elaboración propia 36
Figura N° 20 Análisis espacial de hombres, según Censo 2024. Fuente : elaboración propia 36

Figura N°21. Tabla comparativa de crecimiento de la población por unidad vecinal. Fuente: elaboración propia. 38
Figura N° 22. Indice de Vulnerabilidad Social. Fuente: elaboración propia en base a MIDESO sobre el Registro Social de Hogares..... 39
Figura N° 23. Equipamientos y servicios en el área urbana. Fuente: elaboración propia..... 40
Figura N° 24 Equipamientos y servicios en el área urbana y rural. Fuente: elaboración propia 41
Figura N° 25. Levantamiento de áreas verdes. Fuente: elaboración propia 43
Figura N°26 Tabla de estado de áreas verdes. Fuente: elaboración propia. 45
Figura N° 27. Imagen Plaza Los Perales. Fuente: Elaboración SECPLAN 45
Figura N°28. Imágenes Plaza Alberto Erbetta. Fuente: Eboración SECPLAN..... 46
Figura N° 29. Imágenes Bandejón Pedro Aguirre Cerda. Fuente: Elaboración SECPLAN..... 46
Figura N°30. Imágenes Museo Cielo Abierto. Fuente: Elaboración SECPLAN..... 47
Figura N° 31. Imágenes Plazuela Libertad. Fuente: Elaboración SECPLAN 47
Figura N°32. Imágenes Plaza Las Lilas. Fuente: Elaboración SECPLAN 48
Figura N°33. Tabla de clasificación catastro municipal de áreas verdes. Funente: elaboración propia..... 49
Figura N°34. Materialidad y estado de red vial. Fuente: elaboración propia. 52
Figura N°35. Infraestructura peatonal, ciclista y acceso a equipamientos. Fuente: elaboración propia. .. 53
Figura N°36. Seguridad vial y principales brechas de conectividad. Fuente: elaboración propia..... 54
Figura N°37. Transporte público y accesibilidad. Fuente: elaboración propia. 55
Figura N°38. Sectores prioritarios de intervención del PIIMEP de Olmué. Fuente: elaboración propia.... 61
Figura N° 39. Metodología de construcción de cartera de proyectos. Fuente: elaboración propia..... 64

1.-Introducción

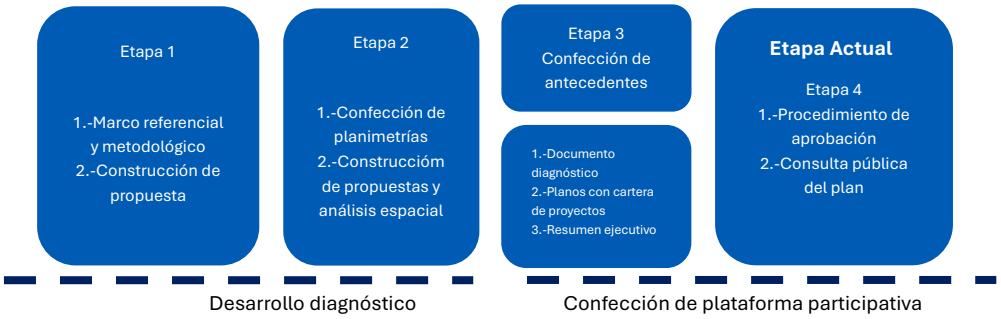
El Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) es una herramienta que apoya a la Municipalidad a decidir y ordenar mejoras en calles, veredas, ciclovías, plazas y otros espacios públicos. El objetivo del plan es facilitar los desplazamientos, mejorar la conectividad y hacer que esos espacios sean más seguros y accesibles para la comunidad. El plan está basado en la Ley N.º 20.958[1] sobre Aportes al Espacio Público.

Esta ley estableció que los proyectos inmobiliarios, públicos y privados, que generan crecimiento urbano por extensión o densificación deben realizar aportes al espacio público. Estos pueden consistir en la cesión de terrenos o en contribuciones monetarias, calculadas de acuerdo con criterios universales, proporcionales y predecibles. Por su parte, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) considera iniciativas como áreas verdes, aceras y circulaciones peatonales, cruces peatonales, calzadas, ciclovías, iluminación, paraderos, señalética y mobiliario urbano, entre otras mejoras relacionadas con la movilidad y el espacio público.

En Olmué, el PIIMEP forma parte del trabajo de planificación integrada que lleva a cabo la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLAN) de la Municipalidad. Ese trabajo busca relacionar los instrumentos y procesos que influyen en el desarrollo comunal y orientar las decisiones de inversión teniendo en cuenta las características ambientales, sociales y funcionales del territorio, las relaciones entre sus sectores, las necesidades de la población, el acceso a equipamientos y servicios y las condiciones de conectividad.

Para lograrlo, se revisan instrumentos de planificación territorial, estratégica, ambiental y sectorial, junto con antecedentes técnicos e iniciativas de inversión existentes. Esta revisión permite relacionar los antecedentes disponibles y construir una visión compartida de las necesidades de la comuna. El Diagnóstico Territorial Integrado une las características territoriales, demográficas, socioeconómicas y ambientales de Olmué con las condiciones de movilidad, conectividad y accesibilidad, y con la distribución de equipamientos, áreas verdes y espacios públicos. Así, se pueden identificar dónde están las principales brechas, oportunidades y desafíos, lo que sirve para definir los objetivos, los criterios de priorización y las propuestas de inversión. La participación ciudadana también aporta a este proceso, incorporando el conocimiento del territorio y las prioridades de la comunidad para orientar decisiones acordes con las necesidades actuales y futuras de Olmué.

Figura N° 1. Proceso de elaboración del PIIMEP. Fuente: elaboración propia.



[1] Chile. Ley N.º 20.958, que establece un sistema de aportes al espacio público. Diario Oficial de la República de Chile, 15 de octubre de 2016

2. Marco Metodológico

2.1 Enfoque Metodológico del Plan

El PIIMEP se lleva a cabo con un enfoque territorial integrado, participativo y dirigido a la toma de decisiones. La metodología del PIIMEP crea una relación clara entre el conocimiento del territorio, la identificación de brechas y oportunidades, la formulación de iniciativas y la creación de una cartera priorizada de proyectos, obras y medidas para mejorar la movilidad, la accesibilidad, la conectividad y la calidad del espacio público.

El Plan organiza, evalúa y prioriza iniciativas que están vinculadas a los instrumentos de planificación territorial, según la Ley General de Urbanismo y Construcciones, su Ordenanza General, la Circular DDU 448 y la Guía de Recomendaciones de Gestión para PIIMEP de nivel comunal. En este marco, el Plan articula instrumentos, políticas, planes, estudios y carteras de inversión, separando los instrumentos vigentes de los que están en desarrollo.

El ámbito normativo del Plan corresponde al territorio regulado por el Plan Regulador Comunal vigente. Para el diagnóstico, el Plan usa el área urbana como unidad principal de análisis, sin olvidar las relaciones urbano-rurales y los procesos comunales que la afectan, como los desplazamientos, la ubicación de equipamientos, la actividad turística, los riesgos y las condiciones ambientales. El Plan realiza el análisis en escalas complementarias: comunal, urbana y de unidades vecinales[2]; y, según sea necesario, mediante corredores, tramos viales, áreas de influencia y puntos críticos. Esta forma de trabajar permite al Plan entender la estructura territorial, reconocer redes y centralidades y localizar brechas y oportunidades para orientar la formulación de iniciativas de inversión y ejecución.

El Diagnóstico Territorial Integrado relaciona las dimensiones territoriales, demográficas, socioeconómicas, ambientales y funcionales con las condiciones de movilidad, accesibilidad, conectividad y espacio público. El Diagnóstico Territorial Integrado considera, entre otros aspectos, luminarias, la estructura vial y urbana, los modos de desplazamiento, los usos de suelo, los equipamientos y servicios, las áreas verdes, la accesibilidad universal, la seguridad vial, los riesgos, la infraestructura disponible y las características de la población. El Diagnóstico Territorial Integrado analiza la movilidad desde la experiencia de las personas, reconoce las necesidades diferentes de quienes enfrentan mayores barreras de acceso y busca condiciones de seguridad, equidad e integración territorial. La participación ciudadana ayuda al análisis técnico con el conocimiento de los vecinos, las vecinas, las organizaciones y los actores relevantes. Con la participación ciudadana se pueden comparar las brechas, recoger necesidades y conocer prioridades de los proyectos y obras. Los resultados de la participación ciudadana se organizan y se ponen en un mapa para incluirlos en la evaluación de la cartera.

La cartera tendrá iniciativas que vienen de instrumentos, planes, programas y carteras que ya existen, y también nuevas propuestas para cubrir brechas que no se han tratado. Cada iniciativa se relaciona con la necesidad u oportunidad que la motiva, con su ubicación, con los objetivos del Plan y con los criterios de evaluación que se usan. La priorización usa criterios técnicos, territoriales, sociales, ambientales,

[2] De acuerdo con la Ley N.º 19.418, una unidad vecinal es un territorio en que se subdivide una comuna para descentralizar asuntos comunales y promover la participación ciudadana y la gestión comunitaria, y en el que se constituyen y desarrollan las juntas de vecinos (art. 2, letra a). Para este diagnóstico, las 14 unidades vecinales se utilizan como unidades de referencia para organizar y analizar la información territorial. Este uso metodológico permite observar diferencias entre sectores y no modifica la definición legal de unidad vecinal.

participativos y de factibilidad, de modo que la cartera resultante guía la inversión de forma clara y transparente, y ayuda a que se complementen otras iniciativas y fuentes de financiamiento público.

2.2 Principios Rectores del Plan

La formulación del PIIMEP se sustentará en los siguientes principios:

PRINCIPIOS	
Desarrollo Territorial Sostenible	Promover un crecimiento y desarrollo territorial equilibrado y ordenado, compatible con la capacidad de carga ambiental de la comuna y con la conservación de sus valores naturales y paisajísticos.
Movilidad Sostenible e Integración Territorial	Promover un sistema de movilidad seguro, eficiente, accesible y multimodal que favorezca la conectividad entre el área urbana y las distintas localidades rurales de la comuna, fortaleciendo la integración territorial y contribuyendo a reducir las brechas de acceso a bienes, servicios y oportunidades. Si bien, el diagnóstico considera las relaciones funcionales y de movilidad existentes entre el área urbana y el territorio rural, las intervenciones y proyectos que conformen el PIIMEP se circunscribirán al área urbana, de acuerdo con su ámbito de aplicación normativo.
Resiliencia y Adaptación al Cambio Climático	Incorporar medidas de adaptación frente a la escasez hídrica, incendios forestales, eventos de remoción en masa, inundaciones y otros riesgos asociados al cambio climático, promoviendo soluciones basadas en la naturaleza e infraestructura verde.

Equidad Territorial	Reducir las brechas de acceso a infraestructura de movilidad y espacio público, considerando las relaciones funcionales entre el área urbana y las localidades rurales de la comuna, y fortaleciendo su integración territorial. Para estos efectos, el diagnóstico podrá considerar las dinámicas y necesidades de conectividad urbano-rural, mientras que las intervenciones y proyectos que conformen el PIIMEP se circunscribirán al área urbana, de acuerdo con su ámbito de aplicación normativo.
Accesibilidad Universal e Inclusión	Garantizar que las inversiones promuevan espacios públicos y sistemas de movilidad seguros, accesibles e inclusivos, incorporando criterios de accesibilidad universal y considerando la diversidad de capacidades y necesidades de desplazamiento de la población
Participación Ciudadana y Gobernanza Territorial	Promover la participación activa y permanente de la comunidad, organizaciones territoriales, actores económicos y servicios públicos en la definición y validación de la cartera de inversiones.
Identidad Territorial y Patrimonio Cultural	Poner en valor la identidad rural, patrimonial y turística de la comuna, fortaleciendo los espacios públicos como lugares de encuentro, integración y expresión de la cultura local.

Eficiencia y Coordinación de la Inversión Pública	Orientar la priorización de las inversiones hacia proyectos que generen mayor beneficio territorial, promoviendo la coordinación entre organismos públicos y la complementariedad de distintas fuentes de financiamiento para optimizar el uso de los recursos disponibles.
Infraestructura Verde y Soluciones Basadas en la Naturaleza*	Priorizar soluciones que integren procesos naturales en el diseño de la infraestructura de movilidad y espacio público, favoreciendo la conectividad ecológica, la regulación hídrica, el confort térmico y la conservación de la biodiversidad

Figura N° 2. Principios rectores del Plan. Fuente: elaboración propia

* Este principio se incorpora en concordancia con los lineamientos de la Estrategia Energética Local de Olmué, considerando las condiciones ambientales y territoriales de la comuna y la necesidad de integrar criterios de adaptación al cambio climático, infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza en la planificación de las inversiones públicas (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2025a)

2.3 Modelo Metodológico de Elaboración del PIIMEP

El modelo metodológico se estructura en cuatro etapas sucesivas, complementarias e interrelacionadas, definidas a partir de las orientaciones metodológicas establecidas en la Circular DDU 448 y adaptadas a las características territoriales y capacidades de gestión de la comuna (MINVU, 2020).

La metodología se plantea como un proceso integrado y participativo, en el cual las decisiones de inversión se sustentan progresivamente en el conocimiento del territorio, la identificación de brechas y oportunidades, la definición de orientaciones estratégicas, la formulación de iniciativas y su posterior evaluación y priorización.

El modelo busca asegurar la trazabilidad entre el diagnóstico territorial y la cartera definitiva de inversiones, de manera que los proyectos, obras y medidas que conformen el Plan respondan a problemáticas, necesidades y oportunidades previamente identificadas y territorializadas.

Etapas:



Figura N°3. Etapas del Modelo Metodológico. En la actualidad nos encontramos en la Etapa III de Participación Ciudadana y Validación Territorial. Fuente: elaboración propia

2.4.-Marco normativo

La Ley N.º 20.958, que establece el Sistema de Aportes al Espacio Público, añadió a la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) el marco aplicable a las mitigaciones directas y a los aportes al espacio público. En particular, el artículo 176 indica que cada municipio debe confeccionar un Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), compuesto por una cartera priorizada de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a estos. Las iniciativas deben contribuir a mejorar la conectividad, la accesibilidad, la operación y la movilidad, así como la calidad de los espacios públicos, la cohesión social y la sustentabilidad urbana.

El artículo 2.8.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) establece los contenidos del PIIMEP comunal: una cartera priorizada y un plano que grafique con precisión la ubicación de las iniciativas y sus tramos. La cartera puede contemplar, entre otras, áreas verdes, aceras y circulaciones peatonales, calzadas, ciclovías, alumbrado, paraderos, señalética, juegos infantiles, baños públicos y mobiliario urbano. Cuando una iniciativa necesite ocupar terrenos privados para su ejecución, se deberá señalar si podría requerir expropiaciones, considerando las características del lugar y la normativa vigente

La Circular DDU 448 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo complementa este marco con orientaciones reglamentarias y metodológicas. Señala que las iniciativas deben responder a los objetivos establecidos en la normativa y que cada municipalidad debe revisar y adaptar la metodología a su realidad territorial y capacidad técnica (MINVU, 2020).

En Olmué, este marco se aplica articulando los instrumentos de planificación territorial vigentes con instrumentos de planificación y gestión comunal. Esta coordinación busca relacionar sus diagnósticos, objetivos, lineamientos e iniciativas para conformar una cartera coherente con las características, brechas y necesidades del territorio.

2.5.-Proceso de aprobación nivel comunal

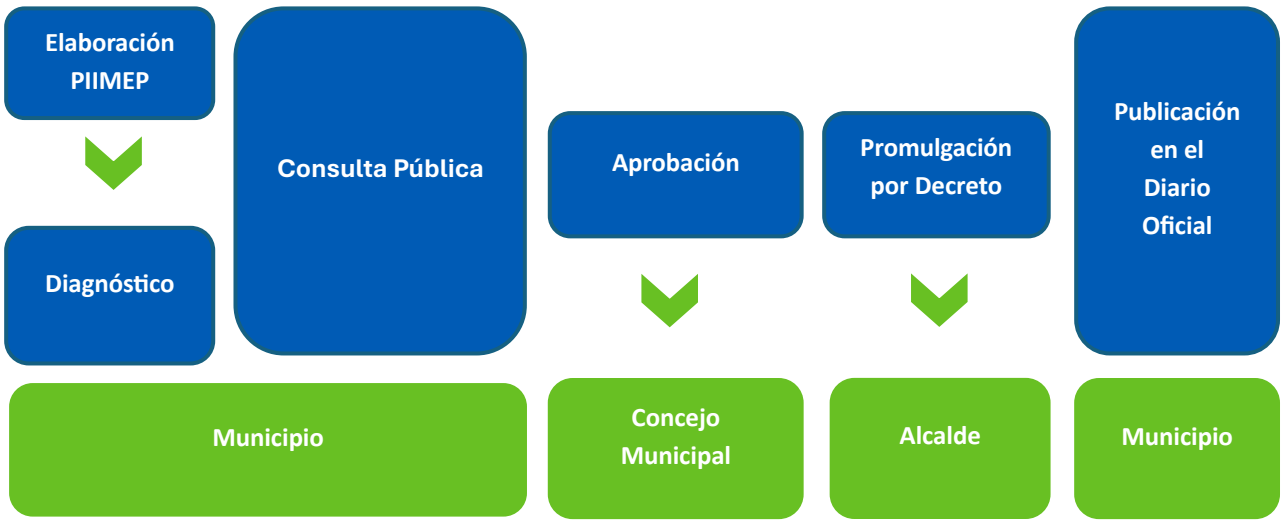


Figura N°4. Proceso de Aprobación Nivel Comunal. Fuente: elaboración propia

2.7.-Proceso de construcción del plan



Figura N° 5. Esquema del proceso de aprobación: Fuente: elaboración propia

3.-Diagnóstico Territorial Integrado

El Diagnóstico Territorial Integrado se desarrolla bajo la visión de planificación integrada municipal liderada por la SECPLAN, orientada a construir una lectura común del territorio y articular los instrumentos de planificación y gestión que inciden en Olmué. Esta aproximación entiende la comuna a partir de la relación entre sus dimensiones territoriales, sociales, ambientales, económicas y funcionales, para guiar decisiones municipales coordinadas.

El diagnóstico recoge elementos de la Planificación Estratégica Situacional de Carlos Matus, que concibe la realidad como una situación compleja, en la que interactúan actores, problemas, recursos y distintas perspectivas. Por ello, el análisis no se limita a recopilar antecedentes: busca interpretarlos para orientar decisiones y acciones (Matus, 1987).

Para construir esta lectura, se revisan e integran instrumentos territoriales, estratégicos, ambientales y sectoriales; información territorial, sociodemográfica, ambiental y de infraestructura; antecedentes de la gestión municipal, y resultados de procesos participativos anteriores. Estos últimos permiten reconocer necesidades recurrentes, diferencias entre sectores y conocimiento acumulado por la comunidad. Constituyen un insumo del diagnóstico y no reemplazan la participación propia del PIIMEP, que permitirá validar brechas y priorizar propuestas.

La integración de estos antecedentes permite reconocer relaciones, complementariedades y convergencias entre diagnósticos e iniciativas. Sobre esa base, el PIIMEP identifica y territorializa brechas, oportunidades y condicionantes que inciden en la movilidad, la accesibilidad y el espacio público, aportando fundamentos para orientar las decisiones de inversión.



Figura N°6. Instrumentos de Planificación Comunal. Fuente: elaboración propia

3.1.-Contexto territorial e Instrumentos de planificación

N°°	Variable	Datos comuna de Olmué
1	Región - Provincia	Valparaíso- Marga Marga
2	Comuna	Olmué
3	Ubicación Geográfica	Longitud: O 71°11'06" Latitud: S 33°00'58"
4	Superficie Comunal	23049,93 HA.
5	Tipología	Comuna Mediterránea - Interior / Precordillerana
6	Población	19.778 Personas (CENSO 2024)
7	Vivienda	10.512 Viviendas (CENSO 2024)
8	Comunas limítrofes	Norte: Hijuelas y Quillota Sur: Villa Alemana y Quilpué Oriente: Tiltil (región metropolitana) Poniente: Limache
9	Principales subcuencas	1. Estero Limache (Cuenca del río Aconcagua) 2. Estero Pelumpén (Quebrada de Alvarado)
10	Geomorfología	El territorio está emplazado en el valle interior del estero de Limache y se extiende hacia los faldeos de la Cordillera de la Costa. Su relieve destaca por la presencia de cordones montañosos precordilleranos, farellones y quebradas naturales profundas que alimentan los cursos fluviales. El perfil transversal de la comuna alcanza su altitud máxima en el Cerro La Campana a los 1.880 msnm, configurando pendientes pronunciadas hacia las zonas rurales habitadas.
11	Clima	Clima Templado de tipo Mediterráneo Cálido (seco estival). Se caracteriza por presentar veranos secos y calurosos, una alta radiación y un microclima interior muy valorado para fines turísticos y residenciales.

Figura N°7. Tabla de caracterización territorial. Fuente: elaboración propia

3.1.1. -Caracterización Comunal.

Olmué se ubica en la Provincia de Marga Marga, Región de Valparaíso, y tiene una superficie de 23.049,93 hectáreas, equivalentes a aproximadamente 230,5 km². Su localización interior y próxima al límite con la Región Metropolitana la sitúa en un territorio de articulación interregional, con relaciones funcionales vinculadas a la conectividad, los desplazamientos de población y la actividad turística. Limita con Hijuelas y Quillota al norte, Limache al poniente, Tiltil al oriente y Villa Alemana y Quilpué al sur.

La comuna presenta una configuración urbano-rural. Se emplaza en el valle interior asociado al estero Limache y se extiende hacia los faldeos de la Cordillera de la Costa, entre cordones montañosos, farellones y quebradas naturales. Destaca el cerro La Campana, con una altitud de 1.880 m s. n. m. Esta geografía incide en las formas de ocupación y en la conectividad entre los sectores. La Estrategia Energética Local describe el territorio como un espacio de “valles, quebradas y sectores rurales dispersos” (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2025a, p. 10).

El Censo de Población y Vivienda 2024 registra 19.778 habitantes y 10.512 viviendas en la comuna. La distribución territorial de la población y sus características se analizan en el Item 3.3. diagnóstico sociodemográfico.

La estructura económica comunal incluye actividades de comercio, transporte y almacenamiento, agricultura, construcción, industria manufacturera y servicios. El turismo también tiene una incidencia relevante en la economía y en la dinámica territorial. El PLADECO 2023–2027 reconoce la presencia de población flotante asociada a esta actividad, lo que debe considerarse al analizar las variaciones estacionales de la demanda de servicios, los desplazamientos y el uso de los espacios públicos (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2023).

Olmué posee un importante patrimonio ambiental, natural y paisajístico. La totalidad de su territorio forma parte de la Reserva de la Biósfera La Campana–Peñuelas. Además, en la comuna se encuentran los sectores Cajón Grande y Granizo del Parque Nacional La Campana, emplazados en la zona núcleo de la Reserva.

La caracterización territorial considera la revisión de instrumentos de planificación y gestión de distintas escalas, desde el ámbito regional e intercomunal hasta el comunal, incluyendo planes y estrategias sectoriales que aportan antecedentes relevantes para comprender las dinámicas del territorio. Si bien el ámbito de intervención del PIIMEP corresponde al área urbana de Olmué, el análisis incorpora una mirada integral de la comuna, considerando también su territorio rural y las relaciones funcionales, ambientales, sociales y de movilidad que se establecen entre ambos espacios. Este enfoque permite comprender las dinámicas territoriales que inciden en el área urbana y se articula con las orientaciones de la Estrategia Regional de Desarrollo de Valparaíso 2025–2035, proporcionando un marco de referencia para el diagnóstico de la movilidad, la accesibilidad y los espacios públicos.

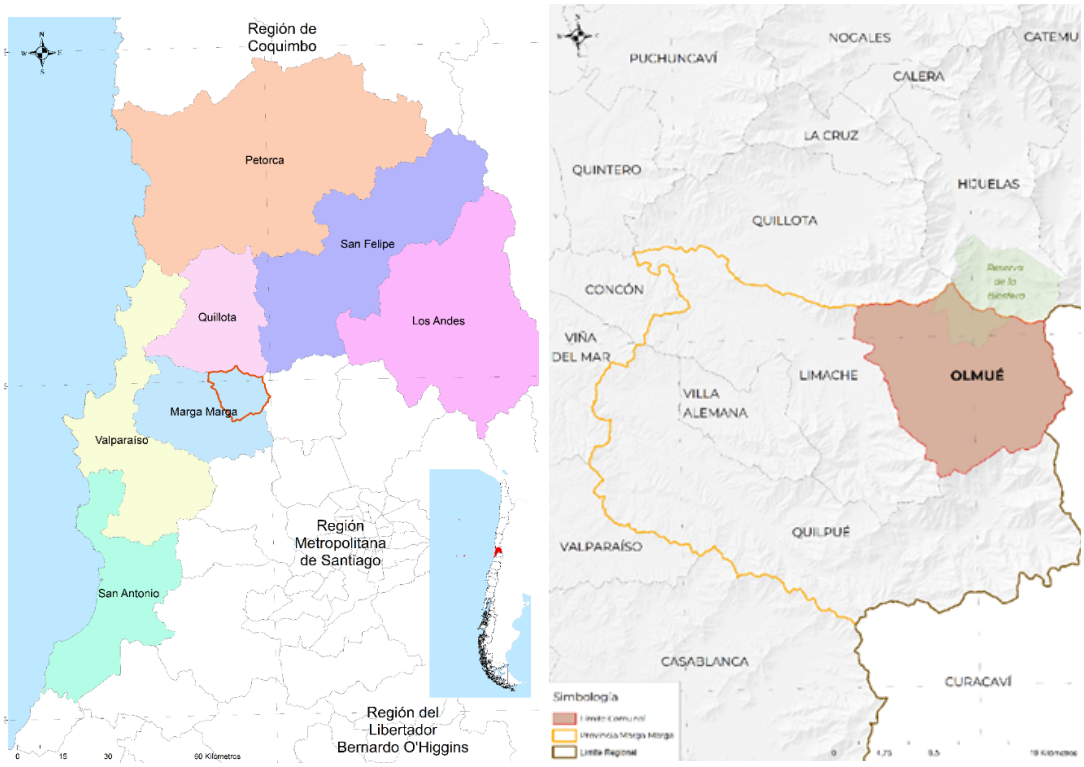


Figura N° 8. Contexto regional de la comuna de Olmue. Fuente: elaboración propia

3.1.2.- Instrumentos de Planificación y Gestión Territorial: Escala Regional, Intercomunal

3.1.2.1.- Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Región de Valparaíso (PROT)

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT), Región de Valparaíso 2024 describe la estructura regional de asentamientos, vialidad e infraestructura, y propone orientaciones para organizar el territorio y coordinar las decisiones que inciden en él. El PROT tiene carácter indicativo, por lo que sus propuestas deben alinearse con la normativa vigente (Gobierno Regional de Valparaíso, 2024, p. 151).

El PROT trata la conectividad a escala regional y sugiere ampliar y articular las redes de transporte para mejorar los desplazamientos internos y externos. También contempla la conexión de los asentamientos rurales con centros de servicios y la reducción de sus condiciones de aislamiento. En la caracterización regional, reconoce la relación de Olmué con Limache y el sistema de transporte que conecta esas localidades con otros centros urbanos (Gobierno Regional de Valparaíso, 2024, pp. 26–29, 139–140).

Entre sus objetivos, el Plan propone fomentar los espacios públicos en centros urbanos menores y plantea aumentar su superficie en un 25 % al año 2024. Además, propone avanzar hacia una red regional conectada de espacios naturales y corredores biológicos. En el modelo territorial, Olmué aparece asociada a espacios de valor natural y al territorio Campana–Peñuelas, un antecedente importante para considerar la relación entre los espacios públicos comunales y el entorno natural de la comuna (Gobierno Regional de Valparaíso, 2024, pp. 37, 119, 139–140).

3.1.2.2.- Estrategia Regional de Desarrollo de la Región de Valparaíso 2025–2035 (ERD)

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) orienta las prioridades de planificación e inversión pública de la Región de Valparaíso para el período 2025–2035. En materia de espacios públicos, el objetivo OE10, “Construcción de una habitabilidad digna”**,** supone habilitar espacios seguros, inclusivos y accesibles. Entre sus líneas de acción se incluye el equipamiento, la construcción y la conservación de calles, miradores, plazas, áreas verdes y parques urbanos (Gobierno Regional de Valparaíso, 2025, pp. 104–105).

En movilidad, el ítem, “Democratización de la movilidad de las personas”**,** promueve el acceso universal al transporte público, su integración entre distintos modos y el fortalecimiento de los desplazamientos peatonales y en bicicleta. La ERD también traza mejorar la conectividad terrestre entre centros urbanos y localidades rurales. Entre las iniciativas estratégicas regionales menciona la extensión del tren hacia Quillota–La Calera y Los Andes, el Tren Región Valparaíso–Región Metropolitana y el proyecto Borde Río Aconcagua, en la provincia de Quillota (Gobierno Regional de Valparaíso, 2025, pp. 105, 136–137).

El ítem, “Planificación y organización integral del territorio regional”**,** busca articular la planificación y el ordenamiento territorial en sus distintas escalas, desde la regional hasta la comunal, considerando la protección ambiental, la gestión del riesgo y el desarrollo rural. Para el PIIMEP, este objetivo aporta un marco para relacionar las decisiones sobre movilidad y espacio público con la planificación regional e intercomunal y con los vínculos entre los sectores urbanos y rurales de la comuna (Gobierno Regional de Valparaíso, 2025, pp. 108–109).

3.1.2.3-Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, Satélite La Campana (PREMVAL)

La propuesta del PREMVAL Satélite La Campana incluye a Olmué en una planificación intercomunal que trata la vialidad estructurante y las áreas verdes. La propuesta contempla los ejes viales de las avenidas Eastman y Granizo, Costanera Norte y las vías Callejón Grande, Colegio y Lo Narváez, con tramos que

podrían requerir apertura, ensanche o incorporación de vías existentes a la red vial estructurante. En materia de espacios abiertos, propone áreas verdes asociadas a los esteros Pelumpén, Granizo y Pelamote, además de áreas verdes cortafuego.

La propuesta fue aprobada por el Consejo Regional durante 2026, pero aún está pendiente de toma de razón en Contraloría. Por ello, sus trazados viales y áreas verdes se consideran referencias para comprender posibles cambios futuros en la conectividad y los espacios públicos. El instrumento también establece zonas de extensión urbana en Olmué. Si estas se incorporan al límite urbano mediante la actualización del Plan Regulador Comunal, corresponderá revisar el ámbito de intervención del PIIMEP, que podría ampliarse en concordancia con el nuevo límite urbano (SEREMI MINVU de Valparaíso, 2024a)



Figura N° 9. Plan Regulador Metropolitano Valparaíso, Satélite La Campana (PREMVAL). Fuente: Elaboración Propia.

3.1.3.-Instrumentos de Planificación y Gestión Territorial: Escala Comunal

3.1.3.1.-Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2023–2026

En el análisis de la movilidad presente en el PLADECO se identifican dificultades en el estado y continuidad de las veredas y en las condiciones de accesibilidad universal. En la encuesta comunal incluida en el instrumento, el 46,9 % de las personas encuestadas señaló la pavimentación de calles y veredas como una necesidad urgente, y el 25,4 % mencionó la accesibilidad universal. En los talleres también se plantearon problemas de vehículos estacionados sobre las veredas, altas velocidades, incumplimiento de señalización y necesidad de estacionamientos públicos. Entre los sectores y vías mencionados están las avenidas Eastman, Granizo, Portales y Hugo Quinteros, además de Lo Narváez, Pelumpén y Cajón Grande (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2023, pp. 47, 300).

Respecto de los espacios públicos, el diagnóstico observa deficiencias de pavimentación, iluminación, señalización y equipamiento en el Parque Teniente Merino y la Plaza Manuel Montt. También registra la falta de parques de mayor extensión y una superficie de plazas de aproximadamente 16.298 m²[3], equivalente a 1,36 m² por habitante según la población considerada entonces. En el proceso participativo se pidió contar con más áreas verdes, plazas, juegos y espacios de recreación, junto con lugares con sombra y mejores condiciones para las personas mayores.

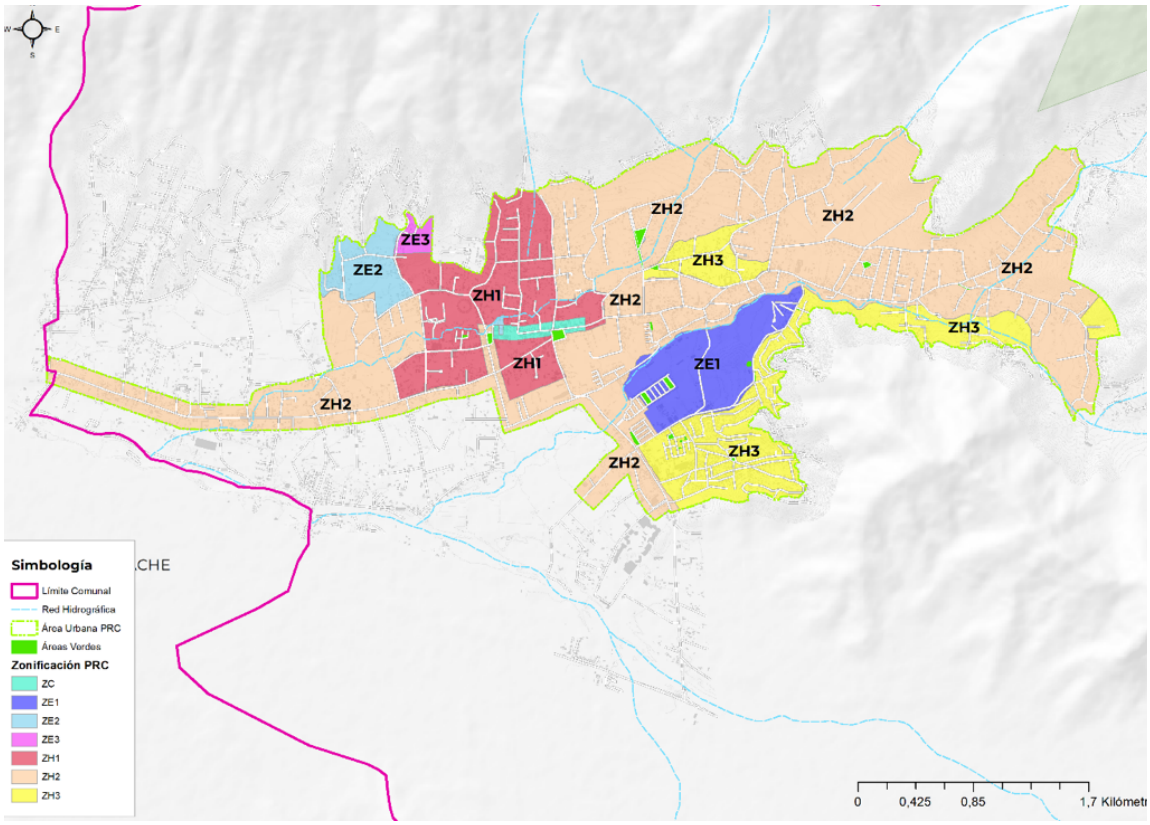
3.1.3.2-Plan Regulador Comunal (PRC) de Olmué vigente

El PRC vigente establece el límite urbano, la zonificación y la vialidad estructurante, antecedentes que permiten comprender la organización de la movilidad y delimitar el ámbito de intervención del PIIMEP. Entre sus vías estructurantes se encuentran las avenidas Eastman, Granizo y Cajón Grande, además de las calles Colegio, Narváez, Portales y Prat (MINVU, 1983; Municipalidad de Olmué, 2009, 2019).

En materia de espacios públicos, el PRC reconoce plazas y parques de uso público y contempla zonas con usos recreativos, culturales y turísticos, entre ellas las zonas ZE1 y ZE2, donde se ubica el Parque El Patagual. Así, el instrumento vigente entrega el marco normativo para situar las iniciativas de movilidad y espacio público del PIIMEP dentro del área urbana (MINVU, 1983; Municipalidad de Olmué, 2009, 2019).

Actualmente, la Municipalidad se encuentra actualizando el Plan Regulador Comunal. La propuesta de Imagen Objetivo está a la espera de revisión por parte del MINVU, paso previo a continuar con el proceso de participación ciudadana y su tramitación. Mientras tanto, el PRC vigente sigue siendo la referencia normativa para delimitar el ámbito de intervención del PIIMEP.

[3] Como actualización de estos antecedentes, el catastro de áreas verdes elaborado en el marco del PIIMEP registra una superficie total de 3,09 hectáreas (30.900 m²) en la comuna. Esta superficie equivale aproximadamente a 1,56 m² por habitante**,** considerando la población comunal de 19.778 personas registrada por el Censo de Población y Vivienda 2024. (Elaboración propia, sobre la base del catastro de áreas verdes del PIIMEP y del Censo de Población y Vivienda 2024)



Figuara N° 10. Plan Regulador Comunal (PRC) Vigente. Fuente: elaboración propia en base a información de transparencia municipal

3.1.3.3.-Zona de Interés Turístico (ZOIT) de Olmué

Las Zonas de Interés Turístico (ZOIT)[4] son territorios que presentan condiciones especiales para atraer visitantes y que requieren medidas de conservación y planificación integrada para impulsar el turismo (Ley N.º 20.423, 2010, art. 13). La ZOIT de Olmué abarca 1.052,36 hectáreas**.** Su Plan de Acción para el período 2026–2030 identifica aspectos de movilidad e infraestructura pertinentes para el PIIMEP.

Señala que la conectividad del destino depende principalmente de las rutas F-100-G, F-590 y F-660, y que los viajes turísticos aumentan entre noviembre y febrero, lo que incrementa la movilidad interna durante la temporada alta. También reconoce brechas en la infraestructura que apoya la actividad turística.

Respecto del período anterior, el documento indica que se completaron estudios de factibilidad para senderos inclusivos en Cajón Grande y estacionamientos, además de un diagnóstico de señalización turística. También señala que la ciclovía de la ruta F-660 se limita a un tramo de 1,10 km y que las acciones de iluminación pública registraban un avance parcial (Ficha de actualización del Plan de Acción ZOIT 2026–2030, 2025).

[4] La prórroga de la Zona de Interés Turístico (ZOIT) Olmué fue aprobada por unanimidad por el Comité de Ministros del Turismo el 7 de mayo de 2026, mediante el Acuerdo N.º 6 de su sesión ordinaria N.º 32, y formalizada por decreto exento de 12 de agosto de 2026, extendiendo su vigencia hasta el 9 de junio de 2030 (Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, 2026).

Para 2026–2030, se propone postular al menos dos iniciativas de financiamiento para recuperar, mejorar o crear áreas verdes y espacios públicos comunales con usos recreativos y ambientales. El Plan contempla, además, la propagación y reforestación de especies nativas en Villa Olímpica y la mantención de baños públicos municipales durante la temporada estival.

En movilidad, considera gestionar financiamiento para señalética turística y vial, y formular iniciativas para mejorar la eficiencia energética del alumbrado público. Estas acciones relacionan las necesidades asociadas a la actividad turística con el mejoramiento de los espacios y recorridos que utilizan visitantes y residentes (Ficha de actualización del Plan de Acción ZOIT 2026–2030, 2025).

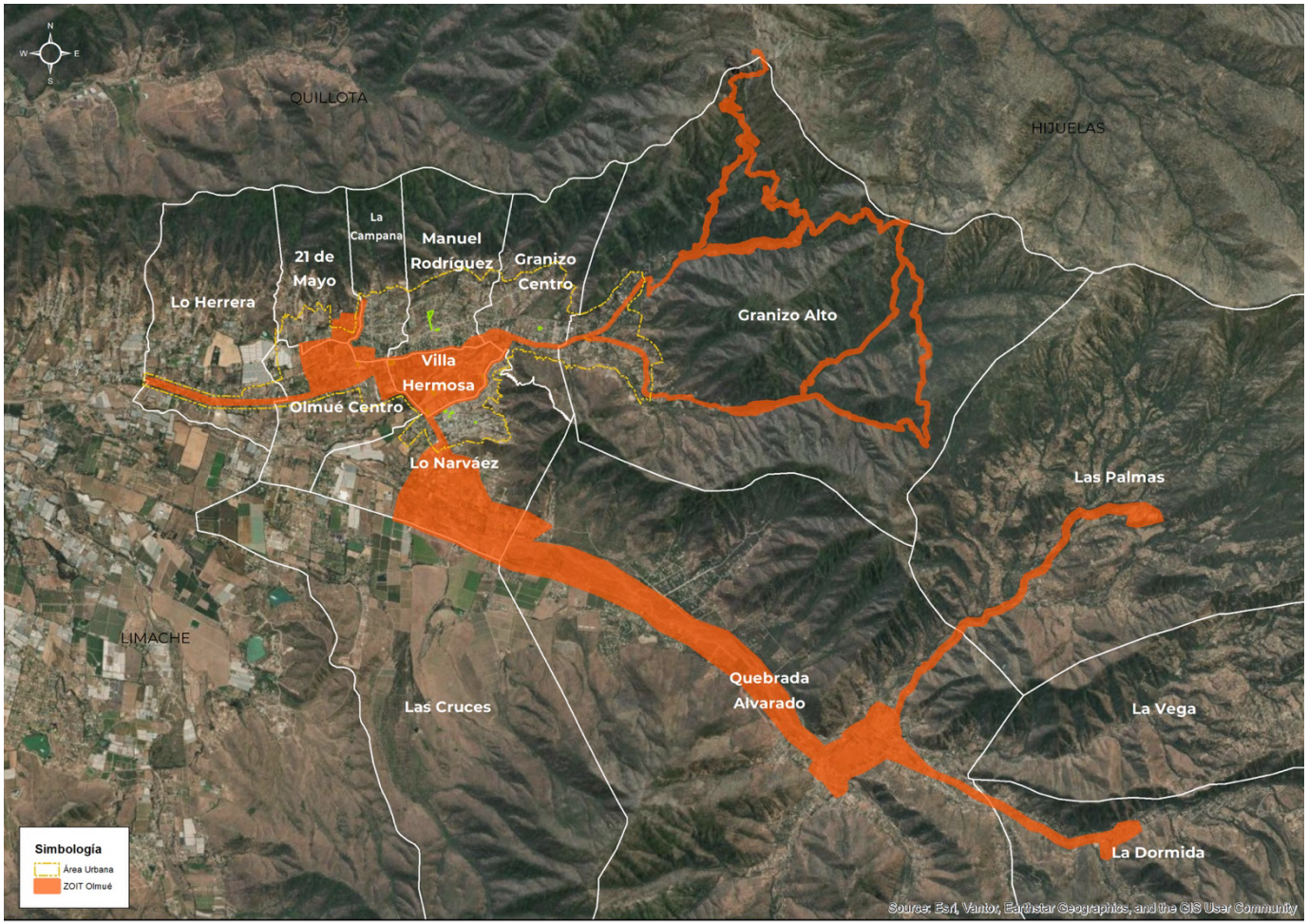


Figura N°10. Plano de la Zona de Interés Turístico ZOIT. Fuente: elaboración propia en base a actualización del polígono.

3.1.4.-Otros instrumentos

3.1.4.1.- Plan Comunal para la Reducción del Riesgo de Desastres de Olmué (PRRD)

El Plan Comunal para la Reducción del Riesgo de Desastres (PRRD), aprobado mediante Decreto Alcaldicio N.º 02158/2025, identifica amenazas y vulnerabilidades que pueden afectar la seguridad y continuidad de los desplazamientos en la comuna. Entre 2021 y 2023 registra 29, 23 y 37 accidentes de tránsito, respectivamente, y señala que gran parte ocurrió en la ruta F-100-G, cuyo trazado presenta curvas y condiciones topográficas que dificultan la circulación. También reconoce sectores expuestos a inundaciones, desbordes y derrumbes, entre ellos La Bodeguilla, El Venado, Quebrada Alvarado, Culenar, Camino La Vega, Las Palmas, Narváez Alto, Granizo Alto y La Dormida (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2025d, pp. 17, 20, 23).

En materia de movilidad, la ficha de acción estratégica N.º 5 propone aplicar medidas estructurales y controles preventivos para reducir la velocidad y la vulnerabilidad de la vía en la ruta F-100-G, con el propósito de disminuir los accidentes. La acción se plantea a largo plazo, entre 2023 y 2028, asigna responsabilidad a Dirección de Vialidad y considera financiamiento regional. Su principal aporte al PIIMEP es reconocer condiciones de riesgo para los desplazamientos y una medida vial propuesta para abordarlas (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2025d, p. 29).

3.1.4.2.-Plan de Acción Comunal de Cambio Climático de Olmué (PACCC)

El Plan de Acción Comunal de Cambio Climático (PACCC) orienta la respuesta municipal frente a los efectos del cambio climático, a través de un diagnóstico de vulnerabilidad y de medidas de adaptación y mitigación para el período 2026–2030. Para el PIIMEP, sus antecedentes son pertinentes porque vinculan la resiliencia comunal con la movilidad sostenible, la infraestructura y la protección de los espacios naturales.

La encuesta ciudadana incluida en el Plan muestra preocupación por los efectos futuros del cambio climático y, en particular, por la pérdida de áreas verdes, mencionada por un 25 % de las personas encuestadas. También identifica la gestión del riesgo de desastres entre las prioridades de acción municipal (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2026, pp. 34–38).

El PACCC incorpora la movilidad sostenible como línea estratégica y plantea promover la movilidad activa y mejorar la conectividad local. Sin embargo, las fichas de medidas no detallan proyectos específicos de infraestructura peatonal o ciclista. Entre las acciones relacionadas con el espacio público, se propone incorporar energías renovables al alumbrado público, con una meta de habilitar al menos tres recintos al año 2030. Además, se contemplan programas de restauración ecológica y reforestación comunitaria, con énfasis tanto en sectores urbanos como rurales y una meta de plantar 300 árboles nativos al 2030. Estas medidas pueden contribuir a la resiliencia y calidad ambiental de la comuna (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2026, pp. 42–43, 46, 49–50).

En conjunto, el PACCC entrega orientaciones para considerar la movilidad activa, la conectividad local, el alumbrado y la infraestructura verde en la planificación de inversiones del PIIMEP.

3.1.4.3.-Plan Comunal de Seguridad Pública de Olmué

El Plan identifica situaciones de consumo de alcohol en la vía pública y hechos de violencia en el sector céntrico y la Plaza de Armas. Entre los factores físicos que pueden facilitar estas situaciones, menciona calles, pasajes y plazas con iluminación vial o peatonal deficiente, sitios abandonados y obstáculos visuales que dificultan la vigilancia natural. También localiza problemas asociados a infracciones a la ley de drogas en Lo Narváez y Pelumpén; respecto de la plazuela de Lo Narváez, señala que cuenta con buena iluminación y no presenta factores de riesgo situacionales (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2024, pp. 16–18).

El Plan propone realizar marchas exploratorias con vecinos y vecinas para reconocer factores de riesgo y, a partir de ese diagnóstico, elaborar un plan de mejoramiento de los espacios públicos, con iniciativas y acciones de seguimiento y mantención. Esta orientación puede aportar al PIIMEP criterios para considerar la iluminación y la visibilidad en el diseño y mejoramiento de los espacios públicos (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2024, pp. 30–31).

3.1.4.4.-Estrategia Energética Local de Olmué (EEL)

La Estrategia Energética Local (EEL) orienta la gestión energética de la comuna y propone proyectos para avanzar hacia un desarrollo eficiente y sostenible. Para el PIIMEP, sus antecedentes se relacionan con el alumbrado público y la movilidad sostenible.

La EEL identifica desafíos de conectividad y acceso al transporte, especialmente en los sectores rurales y semiurbanos, junto con la dependencia de combustibles fósiles. En sus instancias participativas, la comunidad señaló dificultades de transporte público en sectores rurales y planteó la necesidad de mejorar la conectividad mediante alternativas sostenibles (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2025a, pp. 105, 130–132).

En materia de espacio público, el documento registra avances en el recambio de luminarias por tecnología LED en sectores de circulación peatonal y vial. También señala que la comuna no cuenta con un catastro integral del alumbrado, lo que dificulta identificar necesidades y planificar su mantención. Entre los antecedentes comunales se menciona una actividad de forestación de espacios públicos asociada a una iniciativa comunitaria en Villa El Rosario (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2025a, pp. 42–44).

La EEL propone ampliar y mejorar el alumbrado peatonal en sectores urbanos y rurales, priorizando áreas con déficit de cobertura e incorporando luminarias LED y un plan de mantención. La iniciativa fue priorizada como proyecto emblemático, con horizonte de implementación entre 2025 y 2029 (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2025a, pp. 111, 114–116).

En movilidad, el Plan de Acción incorpora un programa de movilidad sostenible con énfasis en el transporte escolar y jornadas de educación vial para fomentar el uso seguro de la bicicleta y la ampliación del sistema de ciclovías. Además, la EEL plantea como opciones de desarrollo las rutas peatonales seguras, la infraestructura para bicicletas, las zonas de tránsito calmado, el transporte público limpio y los puntos de carga para vehículos eléctricos (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2025a, pp. 105–106, 112–113).

3.1.5. Reserva de la Biósfera La Campana–Peñuelas

La Reserva de la Biósfera La Campana–Peñuelas se considera un antecedente territorial y ambiental para el diagnóstico de Olmué, fue reconocida por la UNESCO en el marco del Programa sobre el Hombre y la Biósfera (MAB) y comprende actualmente cerca de 238.216 hectáreas, destinadas a favorecer la conservación de ecosistemas característicos de Chile mediterráneo, de alta riqueza y endemismo, que enfrentan presiones e intervenciones (Ministerio del Medio Ambiente [MMA], s. f.).

La Reserva se organiza en zonas núcleo, de amortiguación y de transición. En Olmué, la zona núcleo comprende los sectores Cajón Grande y Granizo del Parque Nacional La Campana. La zona de amortiguación incluye principalmente cerros y quebradas; dentro de ella se encuentran sectores como Los Cóndores, Quebrada Alvarado y camino Lo Castro, reconocidos por su valor para la conservación. La zona de transición comprende principalmente los sectores más poblados, donde es más directa la relación entre los asentamientos humanos y el territorio de la Reserva.

El análisis espacial realizado para el diagnóstico estima que, dentro del territorio comunal, la zona núcleo comprende 2.460,81 ha; la de amortiguación, 14.621,94 ha; y la de transición, 5.967,17 ha. El Censo de Población y Vivienda 2024, registra 194 habitantes en la zona núcleo, 6.192 en la de amortiguación y 13.392 en la de transición. En conjunto, las tres zonas reúnen 19.778 personas, cifra que coincide con la población comunal censada. Esto muestra que la relación entre conservación y asentamientos humanos forma parte de la configuración territorial de Olmué (Instituto Nacional de Estadísticas [INE], 2025; análisis espacial del PIIMEP).

La publicación de Elórtegui Francioli y Moreira Muñoz (2002) complementa esta lectura al describir la ubicación del Parque Nacional La Campana en las comunas de Hijuelas y Olmué, los accesos a Granizo y Cajón Grande y las condiciones de relieve y clima del entorno, incluida la presencia de neblina costera en el valle de Olmué (pp. 10, 24–26). Para el PIIMEP, estos antecedentes permiten contextualizar la conectividad con los sectores del Parque y las condiciones ambientales que enmarcan la movilidad comunal.

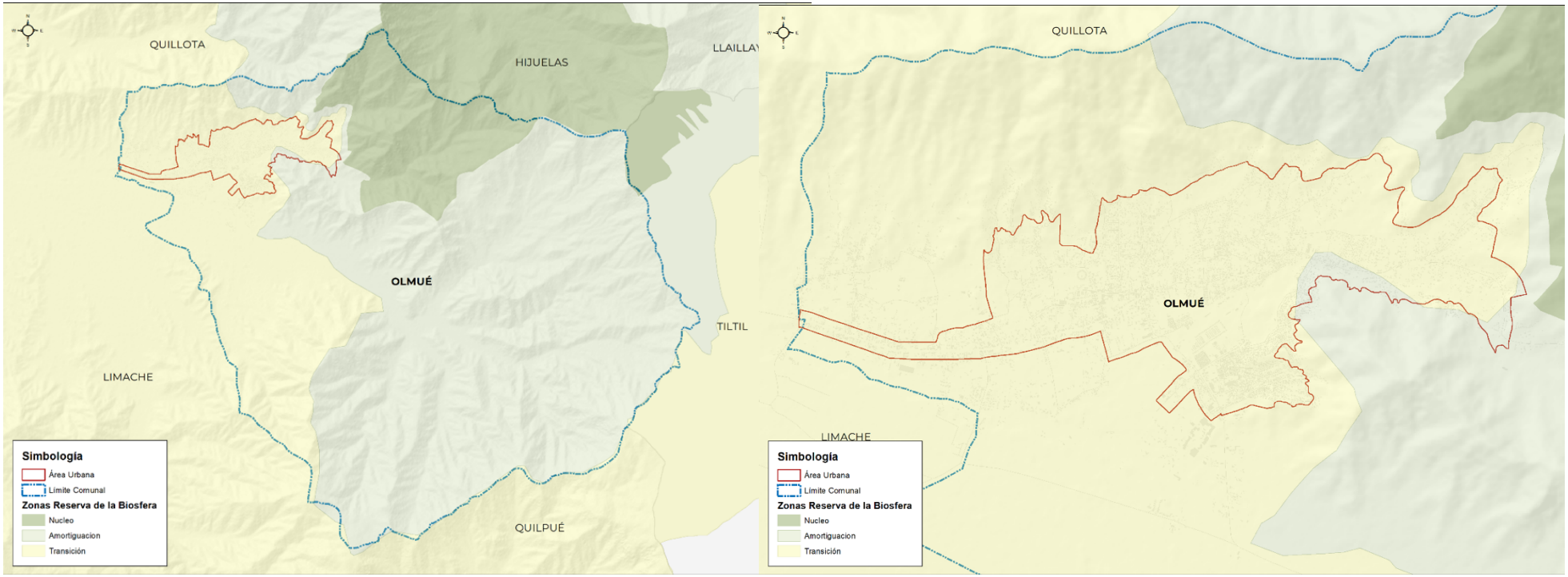


Figura N°11. Zonas que comprenden la Reserva de la Biosfera en la comuna de Olmué. Fuente: elaboración propia.

3.2.-Organización territorial

El ámbito normativo de intervención del PIIMEP corresponde al área urbana definida por el límite urbano del Plan Regulador Comunal (PRC) vigente. En ella se localizarán y territorializarán las iniciativas de la cartera del Plan. El área urbana abarca 1.751,11 hectáreas**,** equivalentes al 7,60 % de la superficie comunal; las 21.298,82 hectáreas restantes corresponden al área rural y representan el 92,40 % del territorio (MINVU, 1983; Municipalidad de Olmué, 2009, 2019).

Aunque ocupa una proporción acotada del territorio, el área urbana concentra cerca del 70,1 % de la población comunal**.** Según el Censo de Población y Vivienda 2024, Olmué cuenta con 19.778 habitantes**:** 13.859 residen en el área urbana y 5.919 en el área rural, equivalentes al 29,9 % de la población. Esta distribución muestra la importancia de analizar el área urbana considerando su relación con los sectores rurales, desde donde se generan desplazamientos hacia equipamientos, servicios y centralidades comunales (INE, 2025).

Por esta razón, el diagnóstico distingue entre el ámbito de intervención**,** delimitado por el área urbana del PRC, y la escala de análisis**,** que incorpora el territorio comunal para comprender las relaciones funcionales, sociales y ambientales que inciden en la movilidad, la accesibilidad, la conectividad y el espacio público urbanos. Considera también las disposiciones de zonificación y vialidad estructurante del PRC como antecedentes para comprender la organización del área donde se formularán las inversiones.

El análisis comunal se estructura a partir de las 14 unidades vecinales**,** utilizadas como referencia territorial para desagregar la información y reconocer diferencias entre sectores. En ellas se relacionan variables de superficie, población y densidad con antecedentes socioeconómicos, ambientales y funcionales, así como con las condiciones de movilidad, conectividad, accesibilidad, equipamientos, áreas verdes y espacios públicos. De este modo, la escala comunal permite contextualizar las dinámicas territoriales, mientras que el análisis urbano orienta la identificación de brechas y la posterior definición y priorización de las inversiones, sin extender el polígono de intervención al área rural.

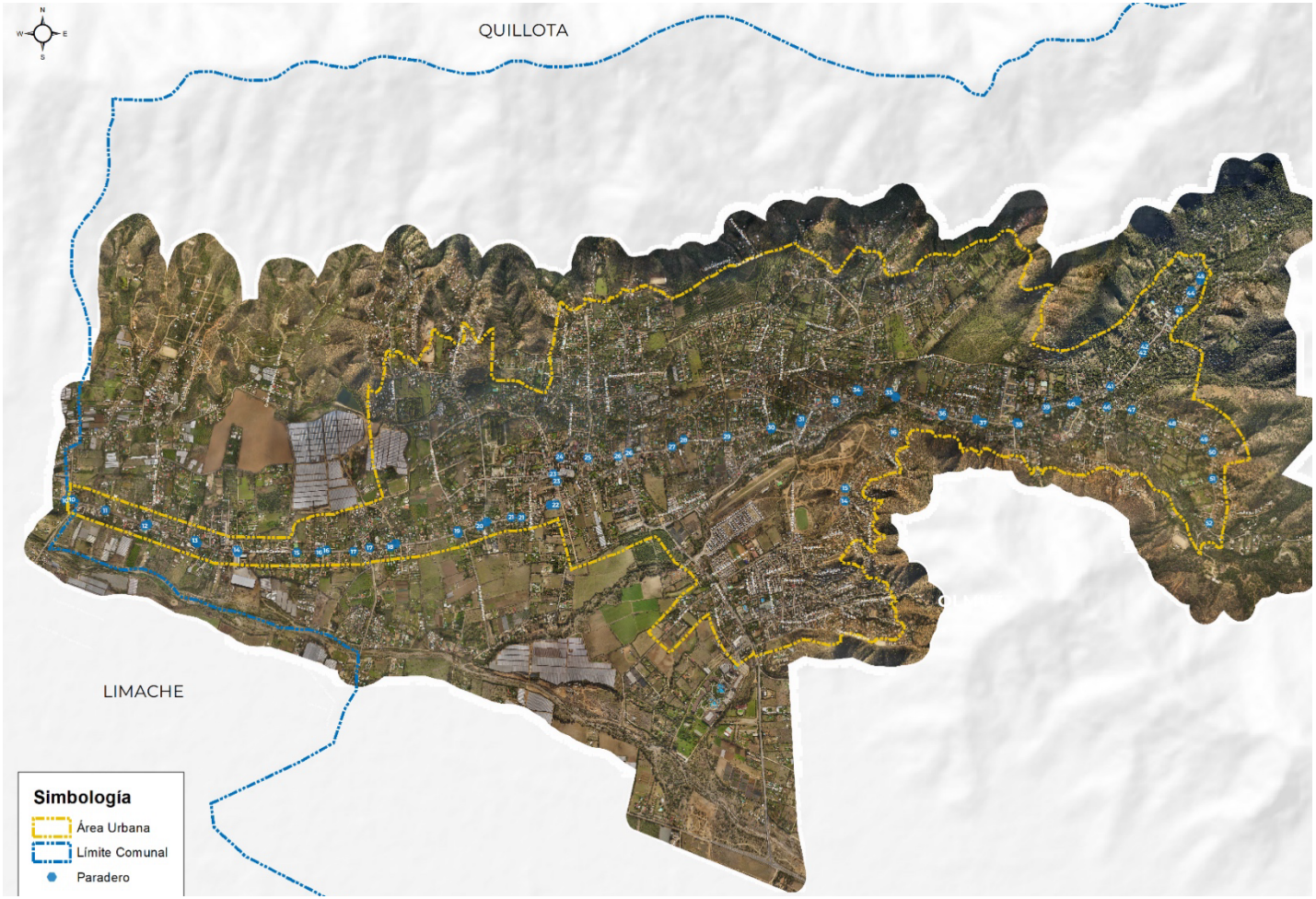


Figura N°11. Área Urbana de la comuna de Olmué. Fuente: elaboración propia

3.2.2.-Unidad territorial para análisis comunal

El diagnóstico comunal utiliza las 14 unidades vecinales (UV)[5] como unidades de referencia para desagregar la información y reconocer las diferencias entre los sectores de Olmué. Esta escala permite relacionar la población con antecedentes sociales, ambientales y funcionales, así como con las condiciones de movilidad, conectividad, accesibilidad, equipamientos, áreas verdes y espacios públicos.

Su uso permite comprender las relaciones entre los sectores urbanos, rurales y de transición, sin modificar el ámbito de intervención del PIIMEP, que corresponde al área urbana definida por el PRC vigente.

La siguiente tabla presenta la población de cada unidad vecinal. La suma corresponde a los 19.778 habitantes registrados para la comuna en el Censo de Población y Vivienda 2024.

UV	Nombre UV	Población estimada
1	Lo Herrera	1.848
2	21 de Mayo	1.020
3	Olmué Centro	992
4	La Campana	801
5	Villa Hermosa	1.980
6	Manuel Rodríguez	1.213
7	Granizo Centro	875
8	Granizo Alto	1.393
9	Las Cruces	569
10	Lo Narváez	3.776
11	Quebrada Alvarado	2.887
12	Las Palmas	839
13	La Vega	772
14	La Dormida	813
	TOTAL	**19.778**

Figura N°12. Tabla de población por unidad vecinal. Fuente: elaboración propia

La distribución estimada presenta diferencias entre las unidades vecinales. Lo Narváez (UV 10) concentra la mayor población, con 3.776 personas, equivalentes al 19,1 % del total comunal. Le siguen Quebrada Alvarado (UV 11), con 2.887 personas (14,6 %); Villa Hermosa (UV 5), con 1.980 (10 %); y Lo Herrera (UV 1), con 1.848 (9,3 %). En conjunto, estas cuatro unidades vecinales reúnen cerca del 53 % de la población censada.

[5] De acuerdo con la Ley N.º 19.418, una unidad vecinal es un territorio en que se subdivide una comuna para descentralizar asuntos comunales y promover la participación ciudadana y la gestión comunitaria, y en el que se constituyen y desarrollan las juntas de vecinos (art. 2, letra a). Para este diagnóstico, las 14 unidades vecinales se utilizan como unidades de referencia para organizar y analizar la información territorial. Este uso metodológico permite observar diferencias entre sectores y no modifica la definición legal de unidad vecinal.



Figura N° 13. Área Urbana y Unidades Vacinales. Fuente: elaboración propia.

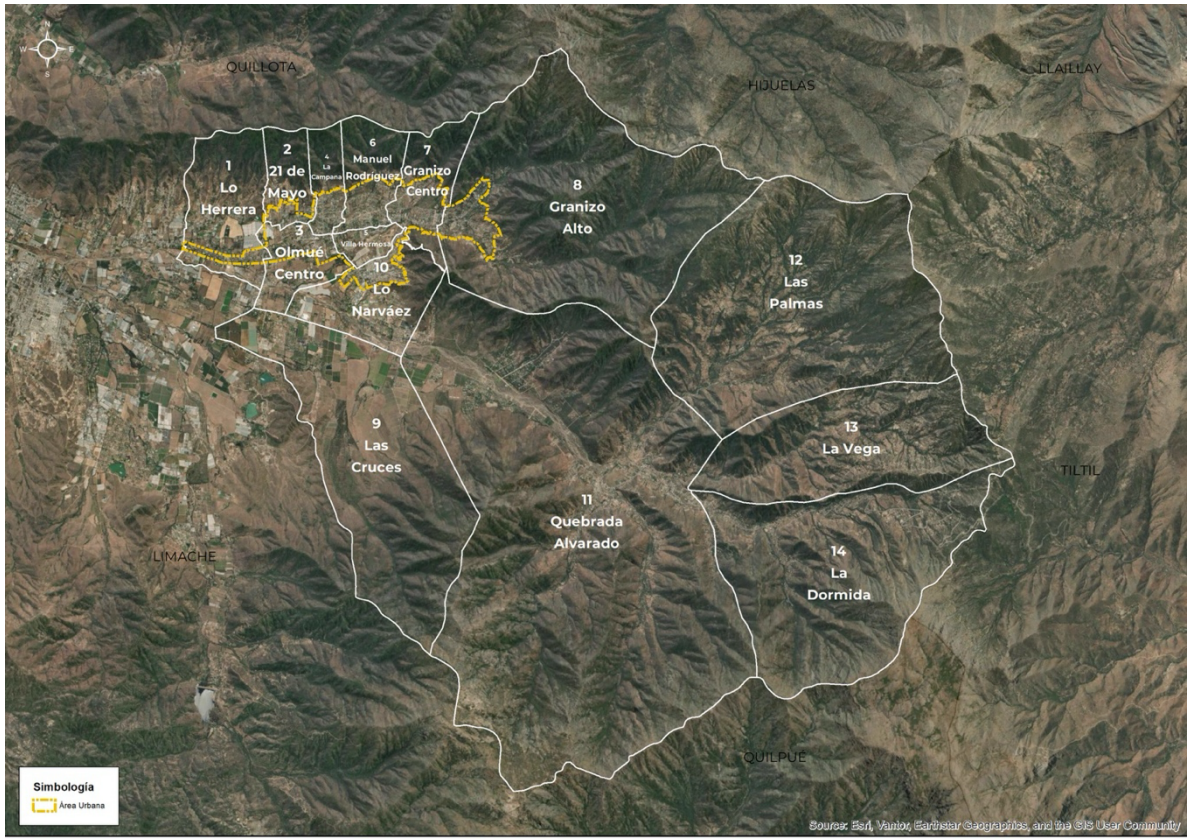


Figura N° 14. Unidades Vecinales (UV), Área Urbana y Área Comunal. Fuente: elaboración propia

3.3.-Diagnostico sociodemográfico

El Censo de Población y Vivienda 2024 registra 19.778 habitantes y 10.512 viviendas en Olmué. En comparación con el Censo 2017, cuando se contabilizaron 17.235 habitantes y 8.987 viviendas, la población comunal aumentó aproximadamente un 14,8 % y el número de viviendas, un 17,0 %**.** Este crecimiento permite dimensionar los cambios recientes en la comuna y constituye un antecedente para analizar la demanda de movilidad, equipamientos y espacios públicos.

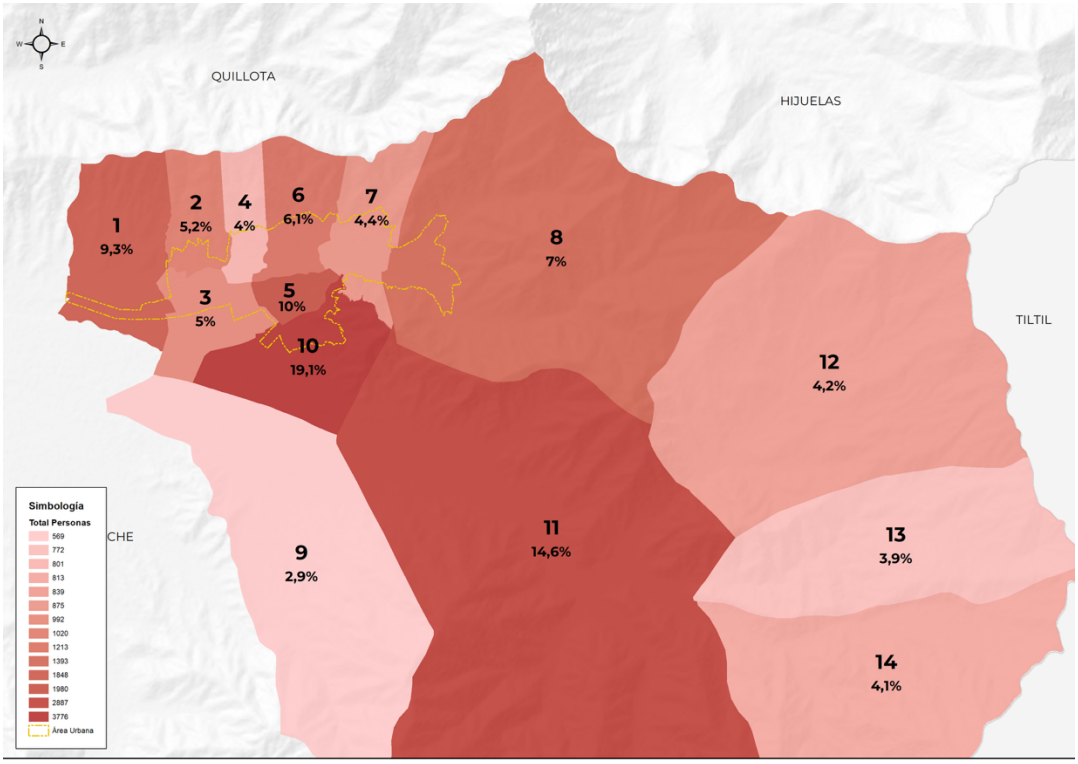


Figura N° 15. Relación entre número de población, porcentaje y unidades vecinales (UV). Fuente: elaboración propia.

Del total de habitantes, 13.859 personas (70,1 %) residen en el área urbana y 5.919 (29,9 %) en el área rural**.** Esta distribución muestra la concentración de una parte importante de la población en el área urbana, junto con la presencia de sectores rurales vinculados a ella por desplazamientos cotidianos y por el acceso a servicios y equipamientos.

Entre 2017 y 2024, los mayores aumentos de población se registraron en Quebrada Alvarado (UV 11), con 1.074 habitantes adicionales, y Villa Hermosa (UV 5), con 688. En términos porcentuales, destacó Las Cruces (UV 9), cuya población aumentó en 237 personas, equivalente a un 71,4 % respecto de 2017; aun así, su población total sigue siendo menor que la de las unidades vecinales más pobladas. En cambio, Olmué Centro (UV 3) disminuyó en 178 habitantes, Lo Narváez (UV 10) en 365 y La Dormida (UV 14) en 57.

El número de viviendas también aumentó en la comuna: pasó de 8.987 en 2017 a 10.512 en 2024, es decir, 1.525 viviendas más. Por unidad vecinal, los mayores incrementos se registraron en Quebrada

Alvarado (UV 11), con 633 viviendas adicionales; Villa Hermosa (UV 5), con 268; Las Cruces (UV 9), con 188; y Lo Narváez (UV 10), con 178. En términos porcentuales, Las Cruces tuvo el mayor aumento, con un 67,4 %, seguida de Quebrada Alvarado, con un 54,0 %, y Villa Hermosa, con un 46,8 %.



Figuta N° 16. Comparativo Censal 2017-2024. Fuente: elaboración propia en base a los resultados del Censo.

3.3.1.-Demografía general comunal

Analizar cómo se distribuyen los distintos grupos de población permite comprender para quiénes se planifican las intervenciones y en qué sectores conviene profundizar el diagnóstico. Las necesidades de movilidad y espacio público pueden variar según la edad, las actividades cotidianas y las condiciones de desplazamiento de las personas. Por ello, considerar a niños, niñas y adolescentes, personas mayores, mujeres y hombres ayuda a evaluar si los recorridos peatonales, los cruces, la iluminación y los espacios de encuentro son accesibles y seguros para quienes los utilizan.

La concentración de distintos grupos en Lo Narváez (UV 10), Quebrada Alvarado (UV 11), Villa Hermosa (UV 5) y Lo Herrera (UV 1) aporta una referencia territorial para orientar la revisión de estas condiciones. No determina por sí sola dónde deben ejecutarse los proyectos ni demuestra la existencia de brechas, pero permite focalizar preguntas, recorridos de observación y actividades participativas. Así, el análisis sociodemográfico contribuye a que la cartera del PIIMEP se formule considerando a las personas y sus necesidades, y que sus decisiones se fundamenten junto con el diagnóstico de infraestructura y la experiencia de la comunidad.

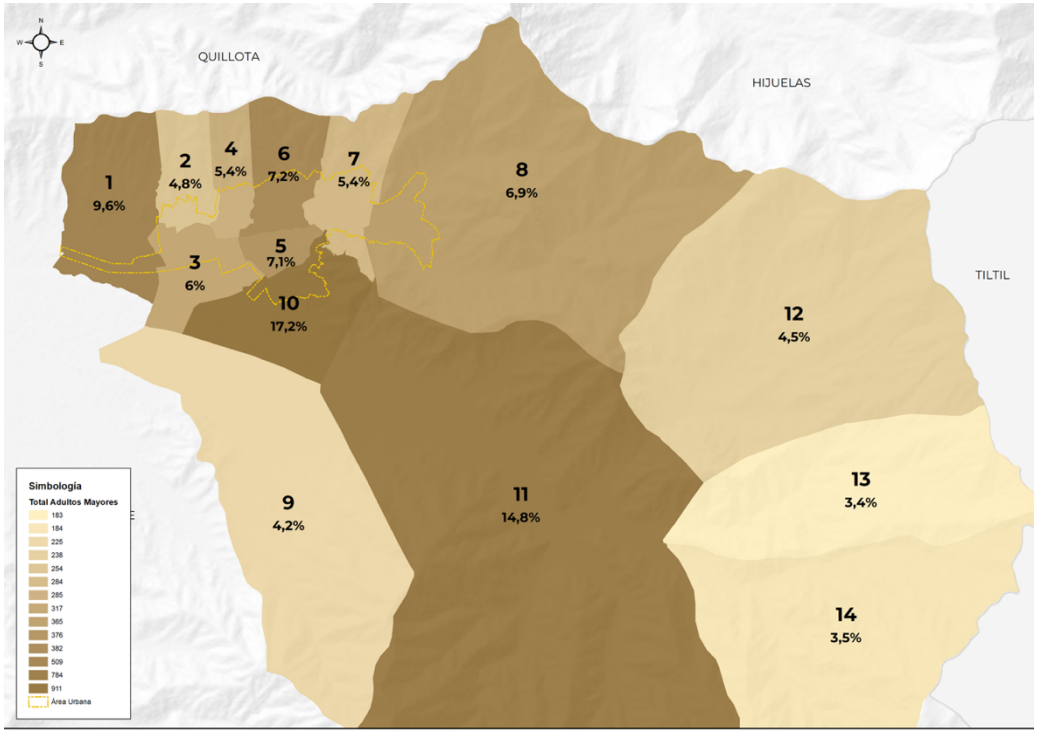


Figura N° 17 Análisis espacial de las personas mayores, según Censo 2024. Fuente : elaboración propia

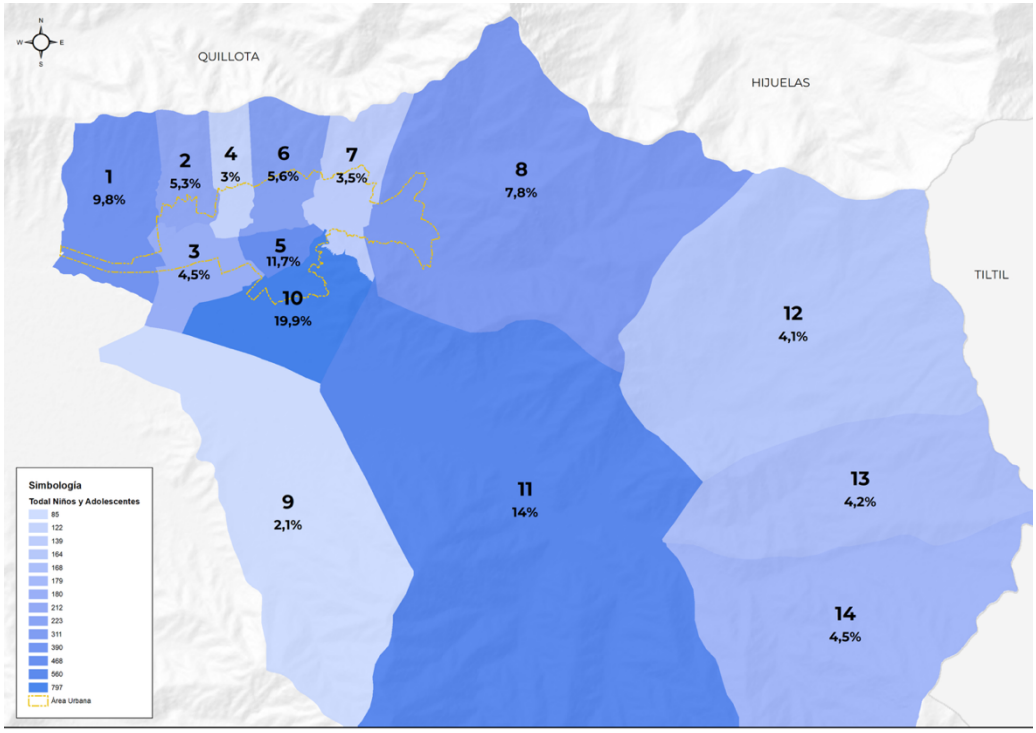


Figura N° 18. Análisis espacial de niños, niñas y adolecentes, según Censo 2024. Fuente : elaboración propia

Los mapas muestran qué proporción del total comunal de cada grupo reside en cada unidad vecinal. La mayor concentración de niños, niñas y adolescentes y de personas mayores se encuentra en Lo Narváez (UV 10): allí vive el 19,9 % de los niños, niñas y adolescentes y el 17,2 % de las personas mayores. Quebrada Alvarado (UV 11) también concentra una parte importante de ambos grupos, con un 14,0 % y un 14,8 %, respectivamente.

Villa Hermosa (UV 5) destaca por una mayor presencia de niños, niñas y adolescentes: allí reside el 11,7 % de este grupo, frente al 7,1 % de las personas mayores. Esta misma tendencia, aunque menos marcada, se observa en Granizo Alto (UV 8), La Vega (UV 13) y La Dormida (UV 14). En cambio, la participación de las personas mayores es superior en Olmué Centro (UV 3), La Campana (UV 4), Manuel Rodríguez (UV 6), Granizo Centro (UV 7) y Las Cruces (UV 9). En Lo Herrera (UV 1), 21 de Mayo (UV 2) y Las Palmas (UV 12), la distribución de ambos grupos es parecida.

En Lo Narváez (UV 10) y Quebrada Alvarado (UV 11), donde se concentra una parte importante tanto de niños, niñas y adolescentes como de personas mayores, resultan pertinentes proyectos integrales de movilidad y espacio público que mejoren la seguridad y accesibilidad de los recorridos peatonales y los cruces. En Villa Hermosa (UV 5), Granizo Alto (UV 8), La Vega (UV 13) y La Dormida (UV 14), los proyectos pueden dar mayor atención a la conexión peatonal segura con establecimientos educacionales, áreas de juego y espacios recreativos. En Olmué Centro (UV 3), La Campana (UV 4), Manuel Rodríguez (UV 6), Granizo Centro (UV 7) y Las Cruces (UV 9), la mayor participación relativa de personas mayores respalda priorizar iniciativas de veredas accesibles y continuas, cruces seguros, iluminación y lugares de descanso. Estos antecedentes permiten orientar las prioridades territoriales y las características de las intervenciones futuras.

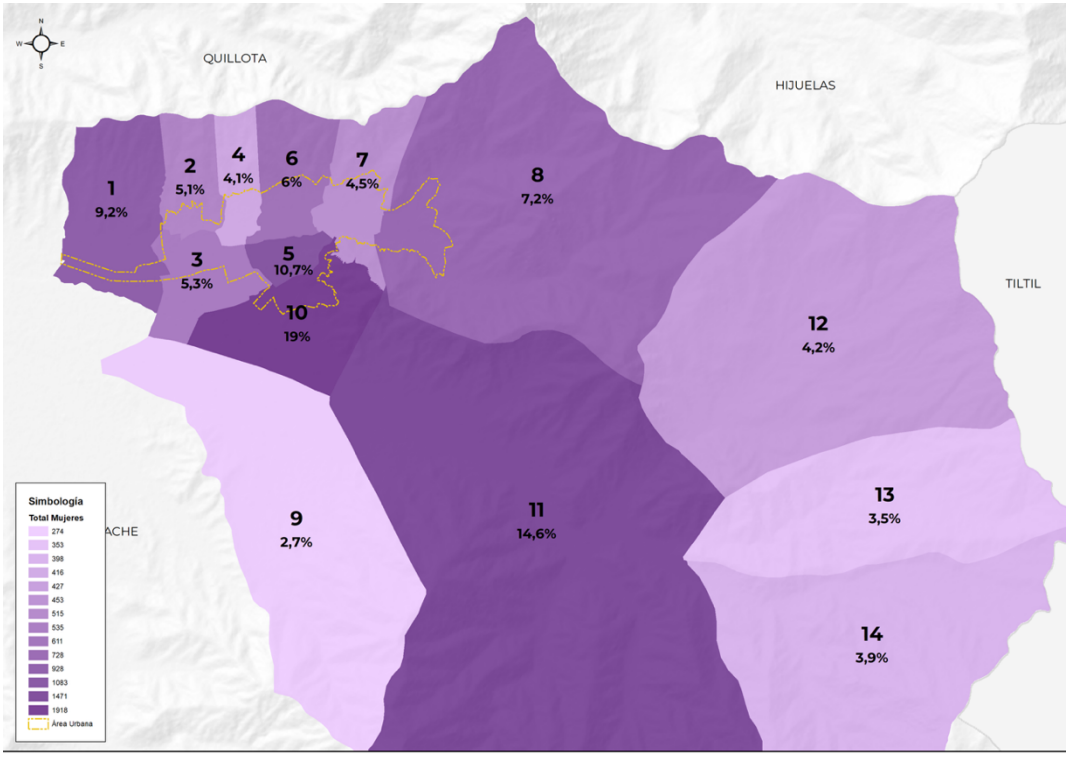


Figura N° 19. Análisis espacial de mujeres, según Censo 2024. Fuente : elaboración propia

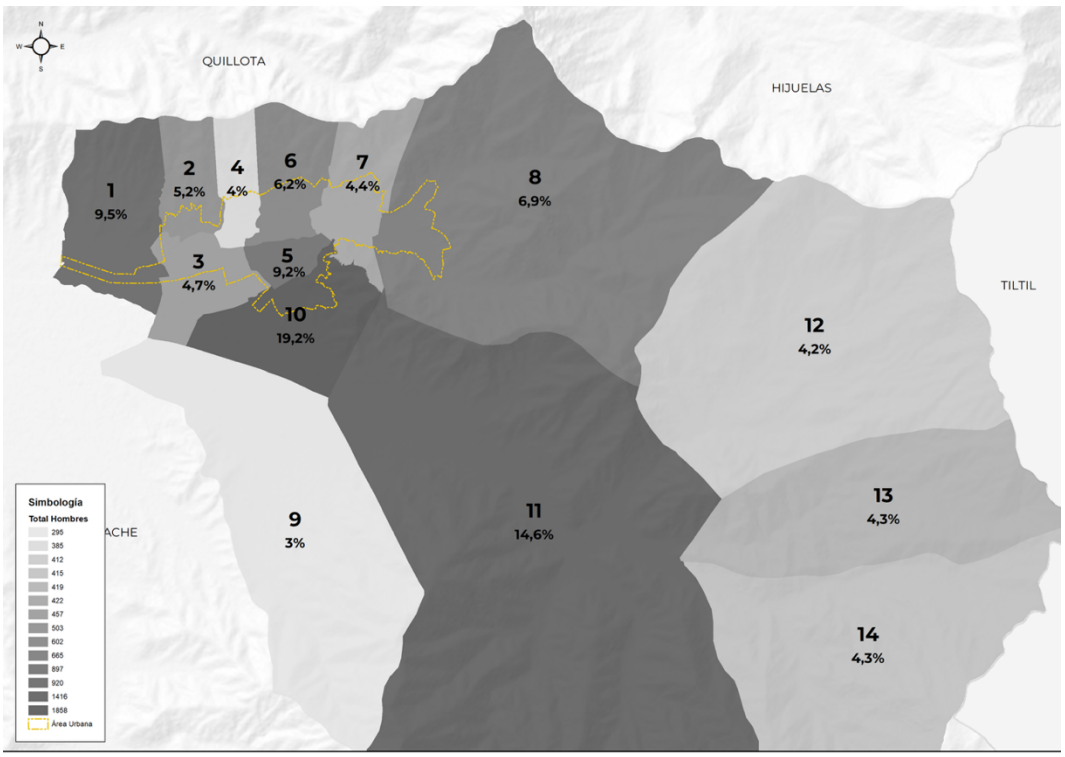


Figura N° 20 Análisis espacial de hombres, según Censo 2024. Fuente : elaboración propia

La información se analiza por separado para hombres y mujeres porque la planificación de la movilidad debe considerar que las personas pueden tener distintas responsabilidades, actividades y formas de desplazarse. Esto es especialmente relevante para comprender los viajes vinculados a los cuidados, que pueden incluir acompañar a niños, niñas o personas mayores, realizar trámites y acceder a servicios de salud, educación y abastecimiento. Estas actividades suelen encadenar varios destinos y requieren recorridos peatonales y espacios públicos seguros, accesibles y bien conectados.

La desagregación permite observar cómo se distribuyen territorialmente hombres y mujeres y aporta contexto para revisar si las condiciones de movilidad facilitan esos desplazamientos. Sin embargo, los datos censales por sexo no indican quién realiza tareas de cuidado ni cuáles son sus motivos de viaje. Por eso, esta lectura debe complementarse con la participación ciudadana y el análisis de los recorridos, los servicios y la infraestructura existente.

La distribución territorial es similar para ambos grupos. Lo Narváez (UV 10) concentra la mayor participación, con un 19,2 % de los hombres y un 19,0 % de las mujeres; le sigue Quebrada Alvarado (UV 11), con un 14,6 % en ambos casos. Villa Hermosa (UV 5) presenta la diferencia más marcada: allí se distribuye el 10,7 % de las mujeres y el 9,2 % de los hombres. En Olmué Centro (UV 3) también se observa una participación femenina algo mayor, mientras que en La Vega (UV 13) la participación masculina es superior.

Estas diferencias no permiten concluir por sí solas que las mujeres de una UV realicen más viajes de cuidado o enfrenten mayores barreras. Sí ayudan a orientar preguntas para el diagnóstico y la participación: cómo se conectan los sectores residenciales con establecimientos educacionales, centros de salud, comercio, transporte y espacios de encuentro; qué condiciones tienen los recorridos peatonales; y si existen barreras de accesibilidad, seguridad o iluminación.

3.3.6.-Proyecciones demográficas

Entre 2017 y 2024, la población comunal aumentó de 17.235 a 19.778 habitantes, un crecimiento de 14,8 %. En el mismo período, las viviendas pasaron de 8.987 a 10.512, aumentando un 17 %. Sin embargo, el crecimiento poblacional se concentró especialmente en Quebrada Alvarado (UV 11), que sumó 1.074 habitantes (+59,2 %), y Villa Hermosa (UV 5), con 688 habitantes adicionales (+53,3 %). En conjunto, estas dos unidades reunieron cerca del 69 % del aumento neto de población registrado en la comuna. Las Cruces (UV 9) tuvo el mayor crecimiento porcentual (+71,4 %), equivalente a 237 habitantes, aunque mantiene de una población menor en comparación con el total de unidades vecinales.

Este aumento comunal coexistió con una disminución de 600 habitantes en tres unidades vecinales: Lo Narváez (UV 10) perdió 365 personas (−8,8 %), Olmué Centro (UV 3), 178 (−15,2 %), y La Dormida (UV 14), 57 (−6,6 %). Así, el crecimiento general no se expresó en todas las unidades por igual: mientras Quebrada Alvarado y Villa Hermosa concentraron los mayores incrementos, Lo Narváez registró la mayor disminución absoluta y Olmué Centro, la mayor caída porcentual entre las unidades con descenso.

La evolución de las viviendas aporta otro elemento al análisis. Quebrada Alvarado (UV 11), Villa Hermosa (UV 5) y Las Cruces (UV 9) también registraron fuertes aumentos de viviendas: 54 %, 46,8 % y 67,4 %, respectivamente. En cambio, en Lo Narváez la población disminuyó un 8,8 % mientras las viviendas aumentaron un 12,3 %. Esta diferencia es relevante en una comuna donde existe segunda vivienda: el aumento del número de viviendas no necesariamente representa un crecimiento equivalente de residentes permanentes, y la caída de población censada no permite concluir, por sí sola, que el sector se

esté despoblando de manera sostenida. En conjunto, las cifras muestran cambios territoriales distintos entre las unidades y deben considerarse al analizar la distribución futura de las necesidades de movilidad y espacio público. Las cifras de población por UV para 2024 son estimaciones ajustadas al total comunal.

UV	Nombre UV	Habitantes 2017	Viviendas 2017	Habitantes 2024	Viviendas 2024	Var. habitantes (%)	Var. viviendas (%)
1	Lo Herrera	1.542	750	1.848	851	19,80%	13,50%
2	21 de Mayo	939	403	1.020	466	8,60%	15,60%
3	Olmué Centro	1.170	605	992	523	-15,20%	-13,60%
4	La Campana	723	516	801	478	10,80%	-7,40%
5	Villa Hermosa	1.292	573	1.980	841	53,30%	46,80%
6	Manuel Rodríguez	1.063	680	1.213	705	14,10%	3,70%
7	Granizo Centro	805	540	875	539	8,70%	-0,20%
8	Granizo Alto	1.150	689	1.393	800	21,10%	16,10%
9	Las Cruces	332	279	569	467	71,40%	67,40%
10	Lo Narváez	4.141	1.448	3.776	1.626	-8,80%	12,30%
11	Quebrada Alvarado	1.813	1.173	2.887	1.806	59,20%	54,00%
12	Las Palmas	773	495	839	535	8,50%	8,10%
13	La Vega	622	339	772	455	24,10%	34,20%
14	La Dormida	870	497	813	420	-6,60%	-15,50%

Figura N°21. Tabla comparativa de crecimiento de la población por unidad vecinal. Fuente: elaboración propia.

3.4.-Diagnostico socioenómico

3.4.1. Caracterización Socioeconómica de la Población

La caracterización socioeconómica permite reconocer condiciones que pueden influir en las posibilidades de desplazamiento y en el acceso a servicios, equipamientos y espacios públicos. Para el PIIMEP, es relevante analizar estas condiciones junto con la conectividad y la infraestructura, ya que la vulnerabilidad social puede coincidir con mayores distancias, dificultades de acceso al transporte público o déficits de accesibilidad.

Según la CASEN[6]2022, la pobreza multidimensional alcanzaba en Olmué un 26,1 %**,** por sobre los valores regional y nacional, de 17,2 % y 16,9 %**,** respectivamente. Como antecedente complementario, el Registro Social de Hogares (RSH) de marzo de 2025 indicaba que el 32,9 % de las personas inscritas pertenecía a hogares carentes de servicios básicos y que el 9,4 % de los hogares presentaba hacinamiento. Ambos porcentajes superaban los promedios regionales y nacionales correspondientes.

[6] Ministerio de Desarrollo Social y Familia, *Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN) 2022*. Encuesta de hogares que recoge información sobre la situación socioeconómica de la población, incluyendo aspectos de educación, salud, vivienda, trabajo e ingresos.

3.4.1.1.-Distribución territorial de las condiciones socioeconómicas

La información del PLADECO, basada en el RSH de junio de 2021, mostraba que las 14 unidades vecinales tenían más de un 59,2 % de hogares en el tramo del 40 % de mayor vulnerabilidad socioeconómica, aunque con diferencias entre sectores.

La actualización del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, elaborada con información del RSH de 2026, confirma la presencia de niveles altos de vulnerabilidad tanto en el área urbana como en la rural. En particular, identifica niveles muy altos en 21 de Mayo (UV 2) y Lo Narváez (UV 10).

Para el PIIMEP, estos antecedentes justifican analizar la vulnerabilidad junto con la localización de los equipamientos, la cobertura del transporte público, la continuidad de las veredas, la accesibilidad universal y la distribución de áreas verdes y espacios públicos. En el territorio rural, las distancias y la dispersión de los asentamientos pueden dificultar el acceso a servicios; en el área urbana, la vulnerabilidad puede coincidir con brechas de conectividad o infraestructura. Esta lectura permitirá incorporar la equidad territorial en la evaluación y priorización de las inversiones

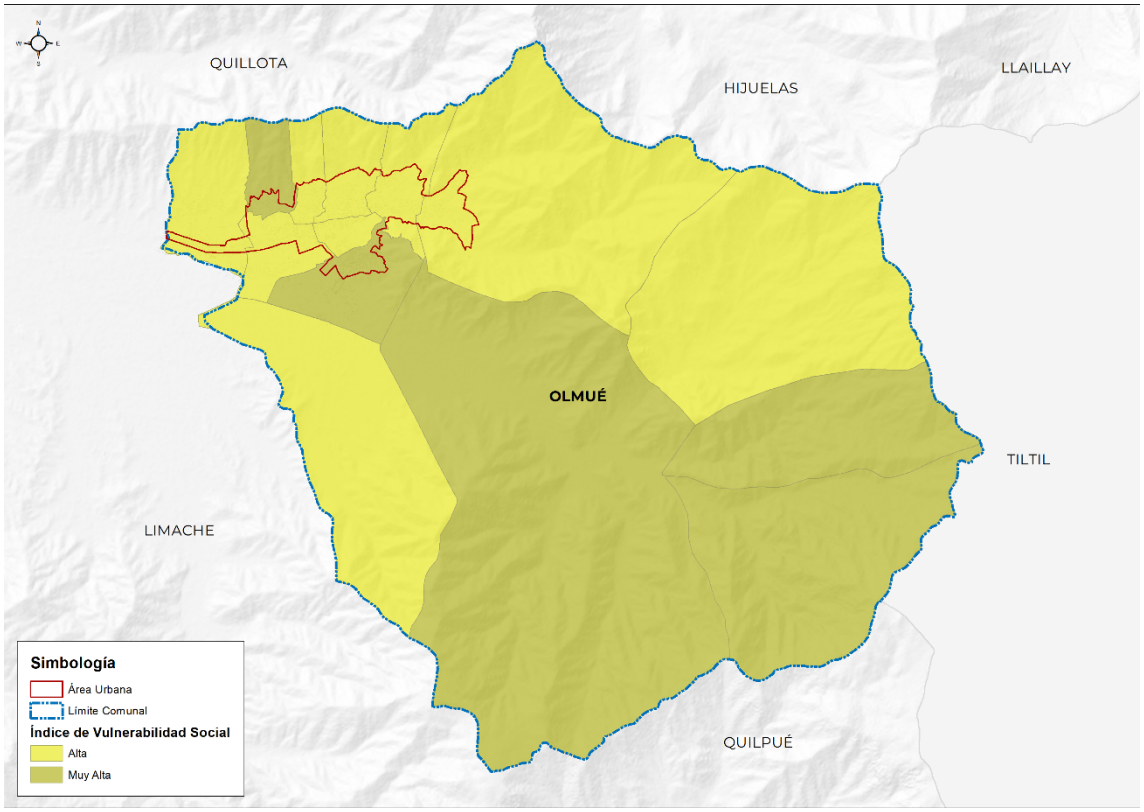


Figura N° 22. Indice de Vulnerabilidad Social. Fuente: elaboración propia en base a MIDESO sobre el Registro Social de Hogares[7]

[7] Ministerio de Desarrollo Social y Familia, Banco Integrado de Datos (BIDAT), "Shape de unidades vecinales del Registro Social de Hogares", conjunto de datos georreferenciados, versión 2026, última actualización 22 de julio de 2026, https://bidat.gob.cl/details/ficha/dataset/shape-de-unidades-vecinales-del-registro-social-de-hogares (consulta: 5 de noviembre de 2026).

3.5.- Equipamientos y Servicios

La distribución de equipamientos y servicios permite reconocer las principales centralidades de Olmué y comprender los desplazamientos que realiza la población para acceder a salud, educación, cultura, deporte, seguridad y servicios públicos.

En el territorio rural, los equipamientos son más dispersos y de menor diversidad. Quebrada Alvarado destaca como centralidad secundaria, con posta de salud, establecimientos educacionales, recintos deportivos, plazas y espacios comunitarios**.** Las Palmas, La Vega y La Dormida presentan una oferta más acotada, principalmente orientada a necesidades locales.

La oferta de salud se organiza en torno al CESFAM Manuel Lucero, ubicado en el área urbana, y a las postas rurales de Quebrada Alvarado, Las Palmas y La Vega. En educación existen establecimientos urbanos y rurales, aunque algunos niveles —en particular la educación media— se concentran en menos sectores. Los equipamientos culturales, como el Anfiteatro El Patagual y la Biblioteca Pública Hermanos Carrera, también se localizan principalmente en el área urbana. En deporte, aunque hay recintos distribuidos en sectores urbanos y rurales, los de mayor tamaño y capacidad se concentran en torno a Lo Narváez y la Villa Olímpica.

Esta estructura genera desplazamientos desde sectores periféricos y localidades rurales hacia el centro urbano y otros nodos para acceder a servicios y equipamientos de mayor diversidad o complejidad. Para el PIIMEP, estos antecedentes permiten orientar el análisis de conectividad, accesibilidad y seguridad de los recorridos que vinculan los barrios con esas centralidades, junto con la calidad de los espacios públicos asociados.

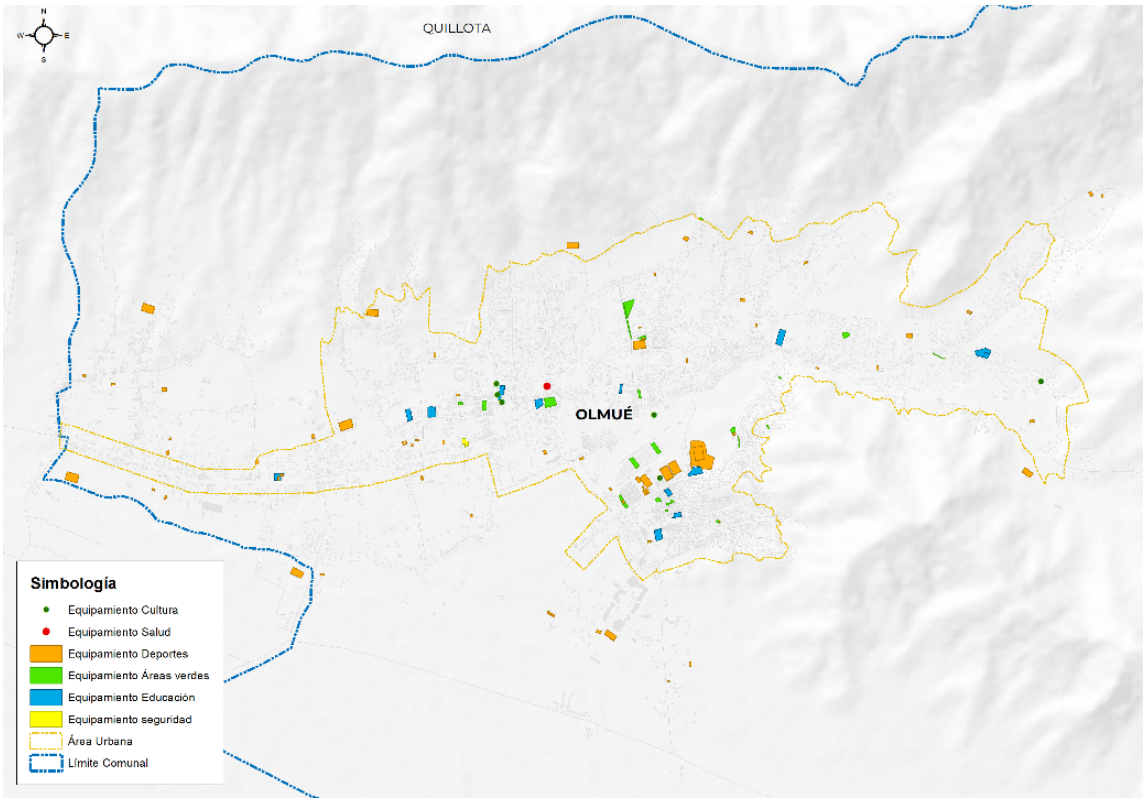


Figura N° 23. Equipamientos y servicios en el área urbana. Fuente: elaboración propia

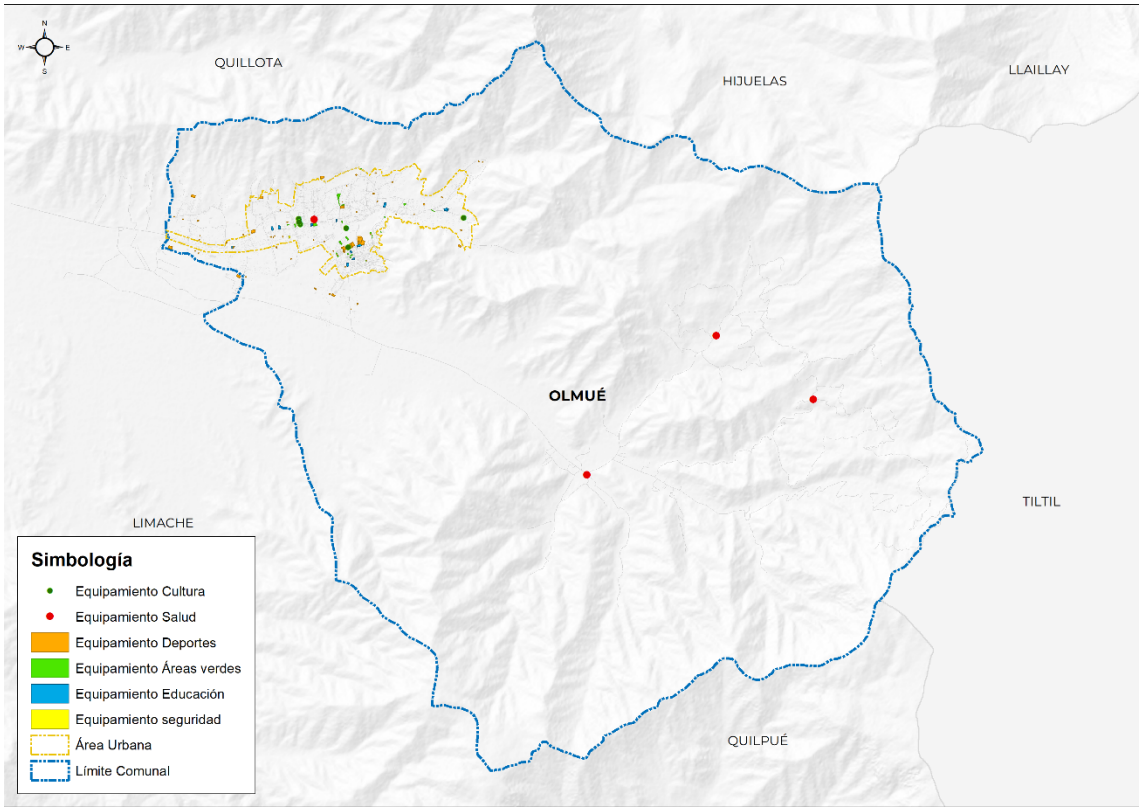


Figura N° 24 Equipamientos y servicios en el área urbana y rural. Fuente: elaboración propia

3.5.2.- Acesibilidad e quipamiento y servicios

El acceso a los equipamientos depende de su ubicación y también de las condiciones para llegar a ellos: distancias y tiempos de viaje, disponibilidad de transporte público, continuidad de las veredas, accesibilidad universal y seguridad de los recorridos.

Esta dependencia se observa, por ejemplo, en salud: las postas rurales acercan la atención primaria a algunos sectores, pero el CESFAM Manuel Lucero, en el área urbana, concentra una mayor diversidad de prestaciones. En educación, aunque existen establecimientos distribuidos en la comuna, la concentración de la enseñanza media genera desplazamientos desde distintas unidades vecinales. Además, el PLADECO identifica frecuencias limitadas de transporte público en algunos sectores rurales, lo que puede restringir los horarios y alternativas disponibles para realizar estos viajes (Ilustre Municipalidad de Olmué, 2023).

La cercanía a los equipamientos tampoco asegura un acceso adecuado. La discontinuidad de las veredas, las vías sin pavimentar, la falta de rebajes de solera y las deficiencias de iluminación y seguridad vial pueden dificultar los desplazamientos, especialmente para niños, niñas, personas mayores, personas con discapacidad y quienes realizan tareas de cuidado. En temporada turística y durante eventos comunales, el aumento de viajes también puede incrementar la presión sobre las vías y los estacionamientos del centro y de los principales recintos.

3.6.-Áreas verdes y espacio público

Las áreas verdes y los espacios públicos constituyen componentes fundamentales de la infraestructura urbana, debido a su contribución a la recreación, el encuentro comunitario, la calidad ambiental, la movilidad peatonal y el bienestar de la población. Su disponibilidad, distribución territorial y condiciones de habilitación inciden directamente en las oportunidades de acceso y uso del espacio público, así como en la calidad de vida de los habitantes.

En el contexto del PIIMEP, el diagnóstico de las áreas verdes considera no solo su superficie y localización, sino también sus condiciones de accesibilidad, equipamiento, conservación y funcionalidad. Este enfoque permite distinguir entre los espacios efectivamente habilitados para el uso público, aquellos que presentan condiciones parciales de consolidación y las superficies que requieren intervenciones para su habilitación.

La Guía de Recomendaciones para la Elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público contempla iniciativas relacionadas con la habilitación y mejoramiento de áreas verdes, circulaciones peatonales, juegos infantiles, iluminación y mobiliario urbano (MINVU, 2022). Complementariamente, el Catastro de Áreas Verdes 2024 del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) aporta antecedentes para analizar su distribución y disponibilidad territorial.

Asimismo, la Estrategia de Ciudades Verdes del Ministerio de Vivienda y Urbanismo amplía esta perspectiva al reconocer la importancia de la infraestructura verde, la equidad territorial, la adaptación al cambio climático y las soluciones basadas en la naturaleza. Estos aspectos adquieren especial relevancia en Olmué, considerando sus características ambientales, la presencia de vegetación nativa, los cursos de agua y las condiciones de riesgo asociadas a incendios forestales y eventos climáticos (INE, 2024; MINVU, 2026).

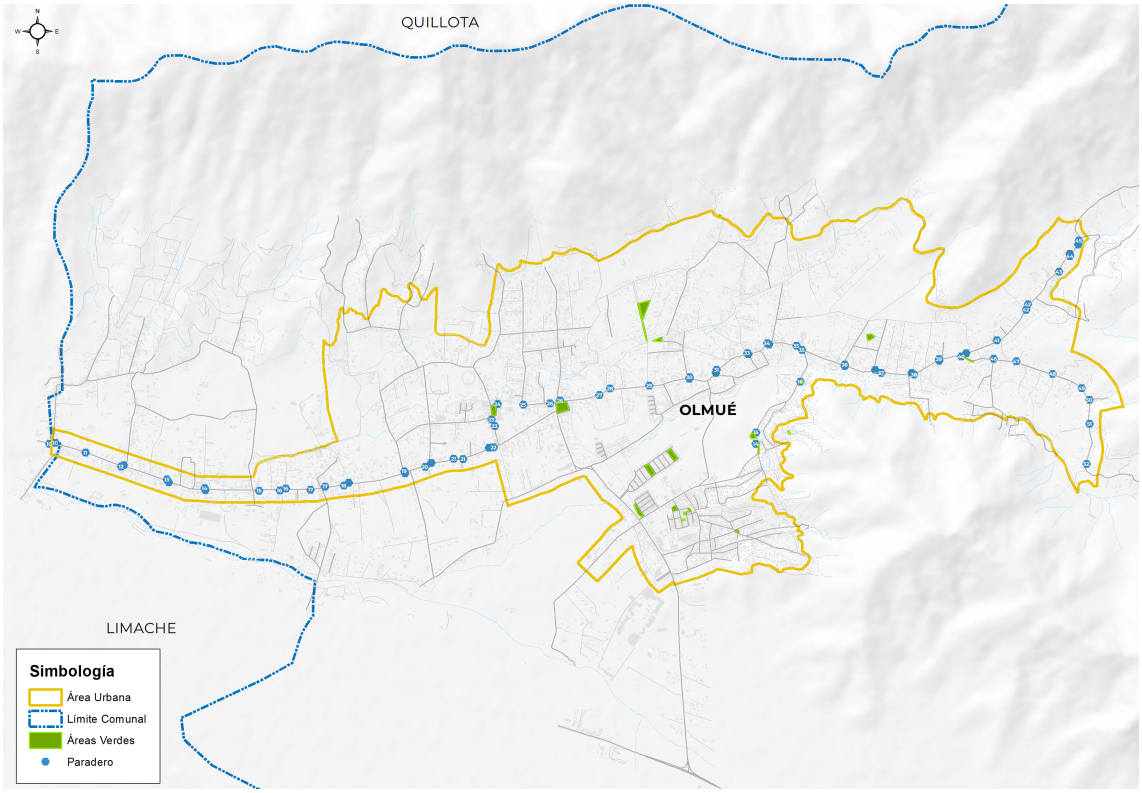


Figura N° 25. Levantamiento de áreas verdes. Fuente: elaboración propia

3.6.1.-Catastro y disponibilidad de áreas verdes

El diagnóstico de áreas verdes y espacios públicos de Olmué integra los antecedentes del Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2023–2026, los catastros municipales y el levantamiento territorial desarrollado durante 2026 en el marco del PIIMEP. Esta revisión permite actualizar la información disponible sobre la superficie, distribución y condiciones de habilitación de estos espacios, reconociendo los avances alcanzados en su implementación y consolidación.

El levantamiento actualizado identifica 20 espacios correspondientes a áreas verdes consolidadas, parcialmente consolidadas, no consolidadas y proyectadas, que representan una superficie conjunta de 30.941 m², equivalentes aproximadamente a 3,09 hectáreas. Al relacionar esta superficie con los 19.778 habitantes registrados por el Censo 2024, se obtiene una disponibilidad referencial de 1,56 m² por habitante**.**

No obstante, este resultado requiere una interpretación diferenciada, dado que la superficie total catastrada incluye áreas verdes proyectadas que aún no constituyen espacios efectivamente habilitados para el uso público. En consecuencia, el indicador expresa la relación entre la superficie total identificada y la población comunal, pero no representa exclusivamente la disponibilidad actual de áreas verdes consolidadas.

Como referencia, el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU) considera un estándar de 10 m² de áreas verdes públicas por habitante, establecido por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. La relación estimada para Olmué se encuentra numéricamente por debajo de dicho valor. Sin embargo, esta comparación debe entenderse como referencial, puesto que el cálculo del

indicador SIEDU requiere aplicar criterios específicos de superficie, población urbana y disponibilidad efectiva de áreas verdes públicas.

Los catastros anteriores presentan cifras diferentes. Un antecedente técnico preliminar identificaba 13 áreas verdes con juegos infantiles, con una superficie conjunta aproximada de 10.244 m², y dos plazas públicas que sumaban 10.565 m². Por su parte, el PLADECO 2023–2027 registraba aproximadamente 16.298 m² de plazas y estimaba una disponibilidad de 1,36 m² por habitante urbano.

Si bien estas cifras responden a distintas fechas, categorías y metodologías de levantamiento, es importante señalar que, desde la elaboración del PLADECO 2023–2027 hasta la actualidad, la comuna ha experimentado avances en la implementación, habilitación y consolidación de áreas verdes y espacios públicos**.** Estos avances se reflejan en la incorporación de nuevos espacios habilitados y en el mejoramiento de áreas verdes existentes, ampliando progresivamente la infraestructura destinada a la recreación, el encuentro comunitario y el uso cotidiano del espacio público.

En este contexto, el levantamiento desarrollado para el PIIMEP durante 2026 permite reconocer los espacios que han alcanzado condiciones de consolidación, aquellos que presentan distintos niveles de habilitación y las superficies que permanecen proyectadas. De esta manera, el catastro actualizado no solo permite dimensionar la superficie identificada, sino también reconocer los avances en materia de infraestructura y las necesidades que persisten en relación con su equipamiento, accesibilidad, conservación y distribución territorial.

Por tanto, el diagnóstico evidencia que, pese a los avances registrados en la implementación y consolidación de áreas verdes, persisten desafíos relacionados tanto con la disponibilidad y distribución territorial de estos espacios como con sus condiciones de habilitación y equipamiento. Estos antecedentes constituyen una base para identificar oportunidades de mejoramiento de las áreas verdes existentes, recuperación de espacios insuficientemente habilitados y evaluación de nuevas intervenciones que contribuyan a fortalecer la red comunal de espacios públicos

N°	Nombre	m2	ha	Estado
1	Plaza Villa Rosario 1	2793	0,28	Área Verde Consolidada
2	Plaza Villa Rosario 2	2711	0,27	Área Verde Consolidada
3	Plaza Los Perales	1788	0,18	Área Verde Proyectada (Fig 27)
4	Plaza Segura Santa Regina	1311	0,13	Área Verde Consolidada
5	Plaza Manuel Montt	2245	0,22	Área Verde Consolidada
6	Parque Teniente Marino	5515	0,55	Área Verde Consolidada
7	Plaza Alberta Erbetta	1093	0,11	Área Verde Proyectada (Fig 28)
8	Bandejon Pedro Aguirre Cerda	912	0,09	Área Verde Proyectada (Fig 29)
9	Bandejon Pedro Aguirre Cerda	1052	0,11	Área Verde Proyectada (Fig 29)
10	Museo Cielo Abierto	5050	0,51	Área Verde Proyectada (Fig 30)
11	Plazuela Libertad	300	0,03	Área Verde Proyectada (Fig 31)
12	Plaza Villa Unión	2445	0,24	Área Verde Proyectada
13	Plaza Carlos Condell	1045	0,10	Área Verde Consolidada
14	Plazuela 21 de Mayo	783	0,08	Área Verde No Consolidada
15	Plazuela 18 de Septiembre	266	0,03	Área Verde No Consolidada
16	Plaza María Elena Veas	352	0,04	Área Verde Proyectada
17	Plazuela La Lilas	171	0,02	Área Verde Consolidada (Fig 32)

18	Plaza Las Lilas	266	0,03	Área Verde Proyectada (Fig 28)
19	Acceso a Cajón Grande	401	0,04	Área verde parcialmente consolidada
20	Espacio Público Alcalde Hugo Quintero (Recorrido de los Sentidos)	442	0,04	Área Verde Consolidada

Figura N°26 Tabla de estado de áreas verdes. Fuente: elaboración propia.



Figura N° 27. Imagen Plaza Los Perales. Fuente: Elaboración SECPLAN



Figura N°28. Imágenes Plaza Alberto Erbetta. Fuente: Eboración SECPLAN



Figura N° 29. Imágenes Bandejón Pedro Aguirre Cerda. Fuente: Elaboración SECPLAN



Figura N°30. Imágenes Museo Cielo Abierto. Fuente: Elaboración SECPLAN



Figura N° 31. Imágenes Plazuela Libertad. Fuente: Elaboración SECPLAN



Figura N°32. Imágenes Plaza Las Lilas. Fuente: Elaboración SECPLAN

3.6.2.- Estado de consolidación de las áreas verdes

Con el propósito de complementar el análisis de superficie y distribución territorial, el levantamiento del PIIMEP incorpora una clasificación de las áreas verdes según su grado de consolidación y condiciones de habilitación.

Esta clasificación permite reconocer diferencias en la infraestructura disponible, las condiciones de accesibilidad y las posibilidades de uso comunitario, constituyendo un antecedente para identificar necesidades de conservación, mejoramiento y habilitación de espacios públicos.

Para efectos del diagnóstico se establecen cuatro categorías:

a) Áreas verdes consolidadas: corresponden a espacios habilitados para el uso público que cuentan con infraestructura y condiciones generales de funcionamiento, tales como circulaciones, vegetación, mobiliario o equipamiento. Esta clasificación no excluye la existencia de necesidades puntuales de conservación, reposición o incorporación de nuevos elementos.

b) Áreas verdes parcialmente consolidadas: corresponden a espacios que presentan algún grado de habilitación, pero cuya infraestructura, accesibilidad, equipamiento o condiciones de conservación resultan insuficientes para un funcionamiento integral.

c) Áreas verdes no consolidadas: corresponden a superficies identificadas como áreas verdes que presentan una habilitación inexistente o insuficiente, limitando sus posibilidades de utilización cotidiana por parte de la comunidad.

d) Áreas verdes proyectadas: corresponden a superficies consideradas para la futura habilitación de áreas verdes, cuya ejecución o consolidación se encuentra pendiente. Esta condición se registra de manera diferenciada, puesto que no constituye por sí misma una evaluación del estado físico del espacio.

A partir de la clasificación aplicada al catastro municipal, se identifican los siguientes resultados:

Estado de Consolidación	N° de Espacios	Superficie en m2	%
Áreas verdes consolidadas	8	16.233	52,5%
Áreas verdes parcialmente consolidadas	1	401	1,3%
Áreas verdes no consolidadas	2	1.049	3,4%
Áreas verdes proyectadas	9	13.258	42,8%
Total	20	30.941	100%

Figura N°33. Tabla de clasificación catastro municipal de áreas verdes. Funente: elaboración propia

Los resultados muestran que, si bien el 52,5 % de la superficie catastrada corresponde a áreas verdes clasificadas como consolidadas, un 47,5 % se encuentra en condiciones de consolidación parcial, sin consolidar o corresponde a superficies proyectadas**.**

Esta distribución evidencia que una proporción importante del suelo identificado en el catastro todavía presenta necesidades de habilitación o mejoramiento, lo que limita su contribución efectiva a la oferta de espacios públicos de la comuna.

En particular, las áreas verdes proyectadas representan 13.258 m², equivalentes al 42,8 % de la superficie total identificada. Su magnitud constituye una oportunidad para ampliar la red de espacios públicos, siempre que se verifiquen sus condiciones de factibilidad, disponibilidad de suelo y posibilidades de ejecución.

Por otra parte, las áreas verdes parcialmente consolidadas y no consolidadas representan conjuntamente 1.450 m². Estas superficies constituyen espacios existentes donde podrían evaluarse intervenciones de recuperación, habilitación y mejoramiento, de acuerdo con sus condiciones particulares.

En términos de disponibilidad, las áreas verdes clasificadas como consolidadas representan 16.233 m², equivalentes aproximadamente a 0,82 m² por habitante comunal. Esta relación permite dimensionar la diferencia entre la superficie total catastrada y aquella que presenta condiciones generales de consolidación, aunque no constituye por sí misma un indicador oficial de accesibilidad o disponibilidad efectiva.

3.6.3.- Condiciones de equipamiento y mobiliario urbano

El levantamiento territorial permitió identificar necesidades de mejoramiento relacionadas con la dotación y distribución del mobiliario urbano en las áreas verdes y espacios públicos de la comuna.

Entre las principales deficiencias identificadas se encuentran la falta de infraestructura adecuada y la escasa disponibilidad de mobiliario urbano.

La disponibilidad de basureros constituye una condición relevante para favorecer la limpieza, conservación y adecuado uso de plazas, parques y espacios de encuentro comunitario. Su ausencia o distribución insuficiente puede dificultar la gestión de residuos y afectar las condiciones de mantención de las áreas verdes.

Por su parte, la falta de estacionamientos para bicicletas limita las posibilidades de integrar estos espacios a los desplazamientos cotidianos mediante modos de transporte activo.

La incorporación de bicicleteros en plazas, parques y otros espacios públicos permite complementar la infraestructura de movilidad activa, facilitando el acceso de usuarios que realizan desplazamientos en bicicleta y fortaleciendo la relación entre la red de áreas verdes y la movilidad sustentable.

Estas necesidades deben analizarse conjuntamente con las condiciones de accesibilidad, iluminación, circulaciones peatonales y mobiliario de permanencia, considerando que la calidad de un espacio público depende de la articulación de sus distintos componentes.

En este sentido, el diagnóstico permite reconocer la conveniencia de evaluar un programa de mejoramiento y equipamiento de áreas verdes y espacios públicos, orientado a complementar la infraestructura existente mediante la incorporación de basureros, bicicleteros y otros elementos de mobiliario urbano, según las características y necesidades de cada espacio.

La definición de este programa deberá considerar la localización de las áreas verdes, su grado de consolidación, intensidad de uso, accesibilidad y vinculación con la red de movilidad peatonal y ciclista.

3.6.4.- Síntesis del diagnóstico

El análisis de las áreas verdes y espacios públicos de Olmué permite identificar diferencias entre la superficie total catastrada y aquella que presenta condiciones generales de habilitación para el uso comunitario.

De los 30.941 m² identificados, 16.233 m² corresponden a áreas verdes consolidadas, mientras que 14.708 m² se distribuyen entre espacios parcialmente consolidados, no consolidados y proyectados.

Esta situación evidencia que el desafío comunal no se limita exclusivamente a incrementar la superficie de áreas verdes, sino que también comprende mejorar las condiciones de habilitación, equipamiento, accesibilidad y distribución territorial de los espacios existentes.

Asimismo, el levantamiento identifica necesidades transversales de mobiliario urbano, particularmente basureros y estacionamientos para bicicletas, cuya incorporación permitiría fortalecer las condiciones de uso, conservación e integración de los espacios públicos con la movilidad activa.

Desde el enfoque del PIIMEP, estos antecedentes permiten distinguir tres ámbitos de intervención: la conservación y complementación de áreas verdes consolidadas; el mejoramiento y habilitación de espacios con consolidación insuficiente; y la evaluación de nuevas áreas verdes en sectores donde se identifiquen necesidades de cobertura territorial.

En consecuencia, el diagnóstico constituye una base para la identificación de brechas y oportunidades de inversión, orientadas a fortalecer una red de áreas verdes y espacios públicos más accesible, funcional y territorialmente equilibrada.

3.7.-Conectividad y Movilidad

3.7.1.-Red vial y conectividad territorial

La red vial de Olmué cumple un papel fundamental en la articulación del territorio comunal, permitiendo la conexión entre el área urbana, las localidades rurales y las comunas vecinas. Su configuración está condicionada por las características geográficas del valle, los cursos de agua y las pendientes asociadas a los cordones montañosos, factores que han influido en la localización de los asentamientos y en el desarrollo de la infraestructura vial.

La conectividad intercomunal se estructura principalmente a través de las rutas F-100-G, F-590 y F-660, mientras que la avenida Adolfo Eastman Cox constituye uno de los principales ejes articuladores de los desplazamientos urbanos e intercomunales. A esta estructura se suman vías como Granizo, Alcalde Hugo Quinteros, Diego Portales, Arturo Prat, Colegio y Narvaés, que permiten conectar sectores residenciales, equipamientos y servicios.

3.7.2.-Materialidad y estado de la red vial

El levantamiento cartográfico de materialidad vial permite identificar diferencias en las condiciones de urbanización y consolidación de la red. Las vías pavimentadas, tanto de asfalto como de hormigón, se concentran principalmente en los corredores estructurantes y en determinados sectores residenciales consolidados. En contraste, se observa una presencia importante de vías no pavimentadas en calles interiores, sectores periféricos y áreas próximas al límite urbano.

Esta distribución evidencia condiciones diferenciadas de accesibilidad entre los distintos sectores de Olmué. Mientras los principales corredores disponen de superficies pavimentadas que facilitan la circulación vehicular, diversas calles secundarias presentan condiciones que pueden dificultar los desplazamientos cotidianos, especialmente durante períodos de lluvia, debido a problemas de escurrimiento superficial, acumulación de agua y deterioro de las superficies de circulación.

Asimismo, la configuración topográfica de la comuna introduce dificultades adicionales en sectores con pendientes pronunciadas, donde las condiciones de la calzada, el drenaje y la continuidad de las circulaciones peatonales adquieren especial relevancia para garantizar desplazamientos seguros y accesibles.

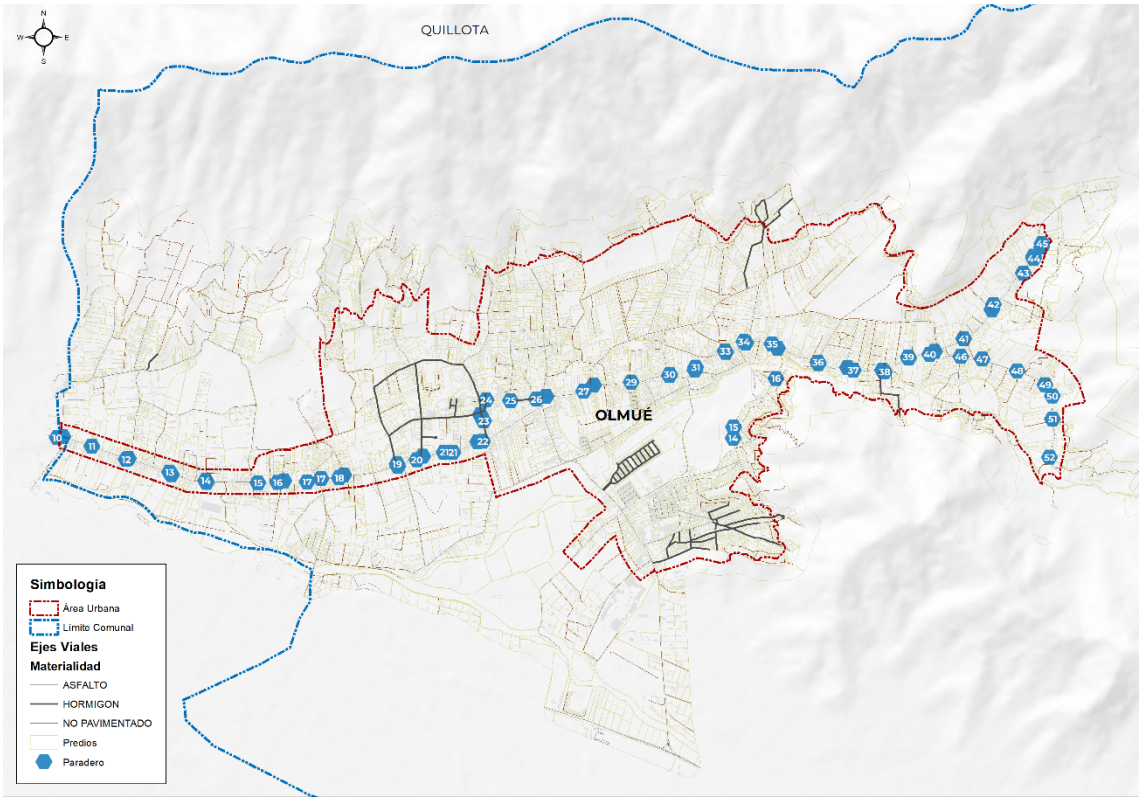


Figura N°34. Materialidad y estado de red vial. Fuente: elaboración propia.

3.7.3.-Infraestructura peatonal, ciclista y acceso a equipamientos

El análisis cartográfico de veredas e infraestructura ciclista muestra una distribución desigual de las condiciones destinadas a la movilidad activa. Las veredas identificadas se concentran principalmente en el área urbana consolidada y a lo largo de determinados corredores viales, mientras que en diversas calles interiores y sectores periféricos se observan discontinuidades o ausencia de infraestructura peatonal representada en el levantamiento.

Esta situación resulta especialmente relevante al considerar la distribución territorial de los equipamientos de educación, salud, deporte, cultura, seguridad y áreas verdes. Aunque una parte importante de estos servicios se localiza en sectores centrales, también existen equipamientos distribuidos hacia otros barrios, lo que genera necesidades de desplazamiento peatonal entre áreas residenciales, servicios y espacios públicos.

La infraestructura ciclista, por su parte, presenta una extensión limitada y se desarrolla principalmente en tramos específicos, sin configurar una red continua que permita conectar de manera segura los distintos sectores urbanos. Esta condición restringe las posibilidades de utilizar la bicicleta como alternativa de transporte cotidiano, particularmente en desplazamientos hacia establecimientos educacionales, equipamientos y centralidades comunales.

En conjunto, estas características evidencian la necesidad de mejorar la continuidad de las veredas, fortalecer las conexiones peatonales hacia los equipamientos y avanzar en una infraestructura ciclista que considere las condiciones de seguridad vial y las características topográficas de Olmué.

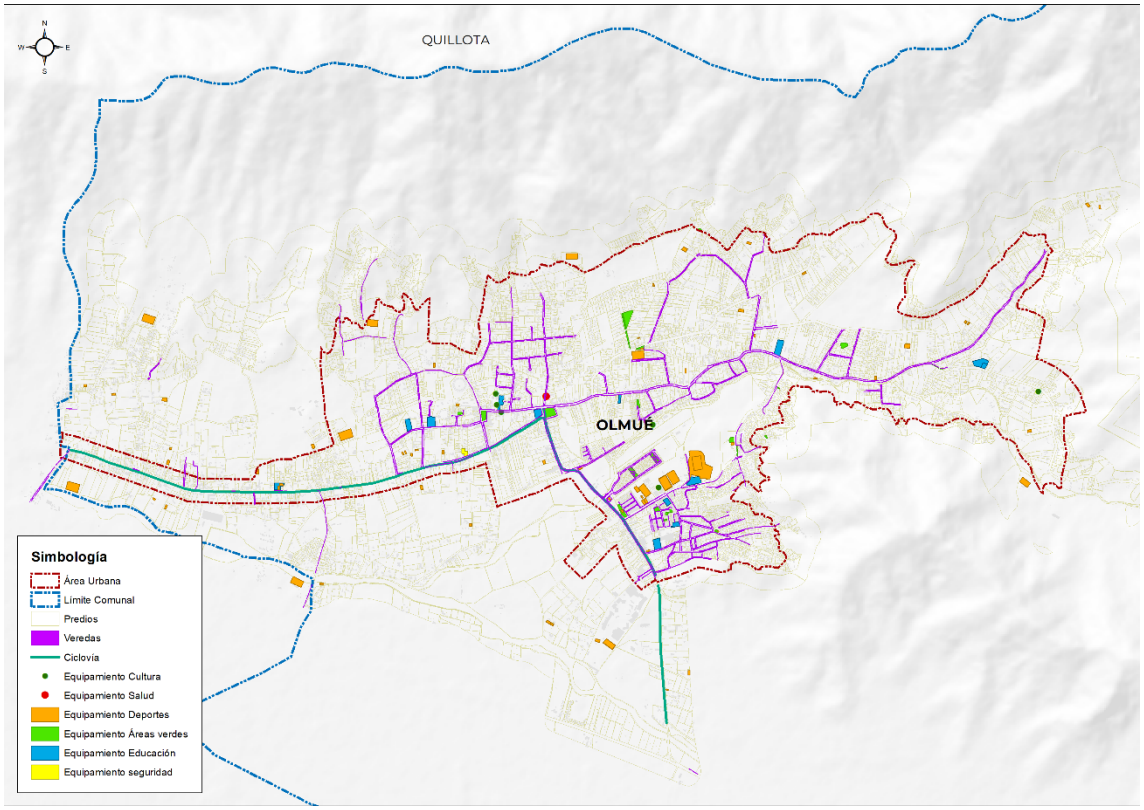


Figura N°35. Infraestructura peatonal, ciclista y acceso a equipamientos. Fuente: elaboración propia.

3.7.4.-Seguridad vial y principales brechas de conectividad

Los antecedentes de siniestros viales registrados entre 2020 y 2025 identifican una mayor recurrencia de eventos en los principales ejes estructurantes e intersecciones del área urbana, especialmente en avenida Adolfo Eastman Cox, además de registros en Diego Portales, Arturo Prat, Granizo y Lo Narváez.

Estas condiciones adquieren relevancia al considerar que los corredores principales concentran distintos modos de desplazamiento, incluyendo transporte público, vehículos particulares, peatones y ciclistas, lo que genera necesidades de mejorar la seguridad y convivencia vial.

En síntesis, el diagnóstico de conectividad y movilidad permite reconocer una estructura vial que cumple un papel esencial en la articulación del territorio, pero que presenta diferencias en las condiciones de pavimentación, continuidad peatonal, infraestructura ciclista y accesibilidad al transporte público.

Estas brechas plantean la necesidad de orientar las futuras inversiones hacia el mejoramiento de las condiciones de circulación, la conectividad entre barrios y equipamientos, la seguridad vial y la accesibilidad universal, considerando las particularidades territoriales y las necesidades de movilidad de la población de Olmué.

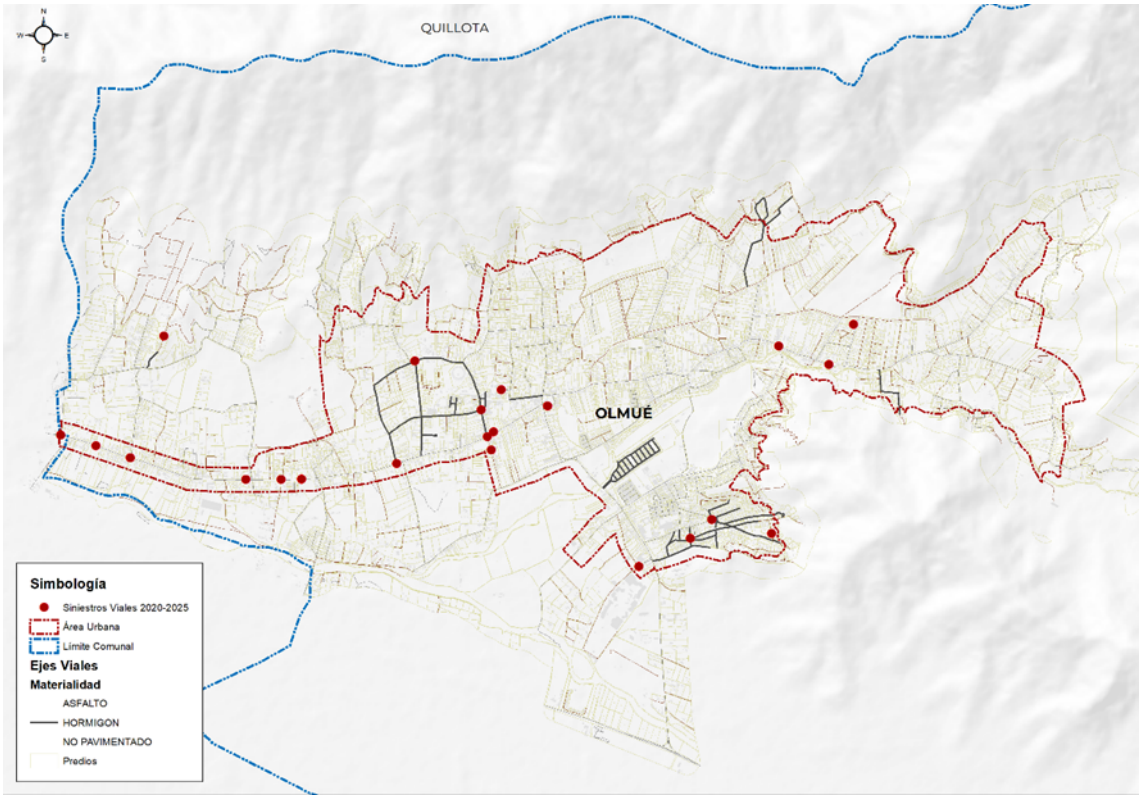


Figura N°36. Seguridad vial y principales brechas de conectividad. Fuente: elaboración propia

3.7.5.-Transporte público y accesibilidad

El transporte público cumple un papel fundamental en la conectividad de Olmué, tanto entre sus distintos barrios y localidades rurales como con la comuna de Limache, desde donde es posible acceder a la red ferroviaria y a otros servicios de transporte interurbano. La oferta comunal considera recorridos de microbuses y otros servicios de transporte público que permiten vincular a la población con los principales centros de servicios, equipamientos y actividades.

De acuerdo con el levantamiento cartográfico de recorridos de transporte público, se identifican servicios que conectan el área urbana de Olmué con sectores como Lo Narváez, Cajón Grande, La Vega y Las Palmas, además de recorridos hacia Limache y otras localidades. Entre los servicios representados se encuentran los recorridos La Vega, Las Palmas, Limache–La Vega, Limache–Las Palmas, Limache–Olmué–Santiago 1, Limache–21 de Mayo–Lo Salas, Cajón Grande, Gabriela Mistral y Micro 1 Narváez.

La distribución espacial de estos recorridos muestra una mayor concentración en el área urbana, particularmente a lo largo de los principales corredores viales que articulan los sectores de Olmué Centro, Granizo y las conexiones hacia Limache. En contraste, los servicios que se extienden hacia localidades rurales presentan trayectos de mayor longitud, asociados a la configuración territorial de la comuna y a las distancias existentes entre los asentamientos.

En cuanto a la infraestructura de apoyo al transporte público, el levantamiento identifica refugios peatonales concentrados principalmente en el área urbana, asociados a los corredores con mayor presencia de recorridos. Sin embargo, hacia los sectores periféricos y rurales se observa una menor presencia de refugios identificados, aun cuando existen servicios de transporte que circulan por estas

localidades. Esta situación permite reconocer diferencias territoriales en la disponibilidad de infraestructura destinada a la espera y protección de las personas usuarias.

Desde la perspectiva de la accesibilidad, la existencia de un recorrido de transporte público no garantiza por sí sola condiciones adecuadas de acceso al servicio. También resulta necesario considerar la ubicación y disponibilidad de paraderos, la existencia y estado de los refugios peatonales, la continuidad de las veredas, la iluminación, la seguridad de los cruces y las condiciones de accesibilidad universal, especialmente para personas mayores, personas con discapacidad y quienes presentan dificultades de desplazamiento.

En consecuencia, el diagnóstico permite identificar la necesidad de fortalecer la infraestructura asociada al transporte público y mejorar las condiciones de acceso peatonal a los puntos de detención, considerando las diferencias entre los sectores urbanos y su relación con las localidades rurales. Estas condiciones constituyen antecedentes relevantes para orientar futuras iniciativas de mejoramiento de paraderos, refugios peatonales, espacios de espera y conexiones peatonales en el marco del PIIMEP.

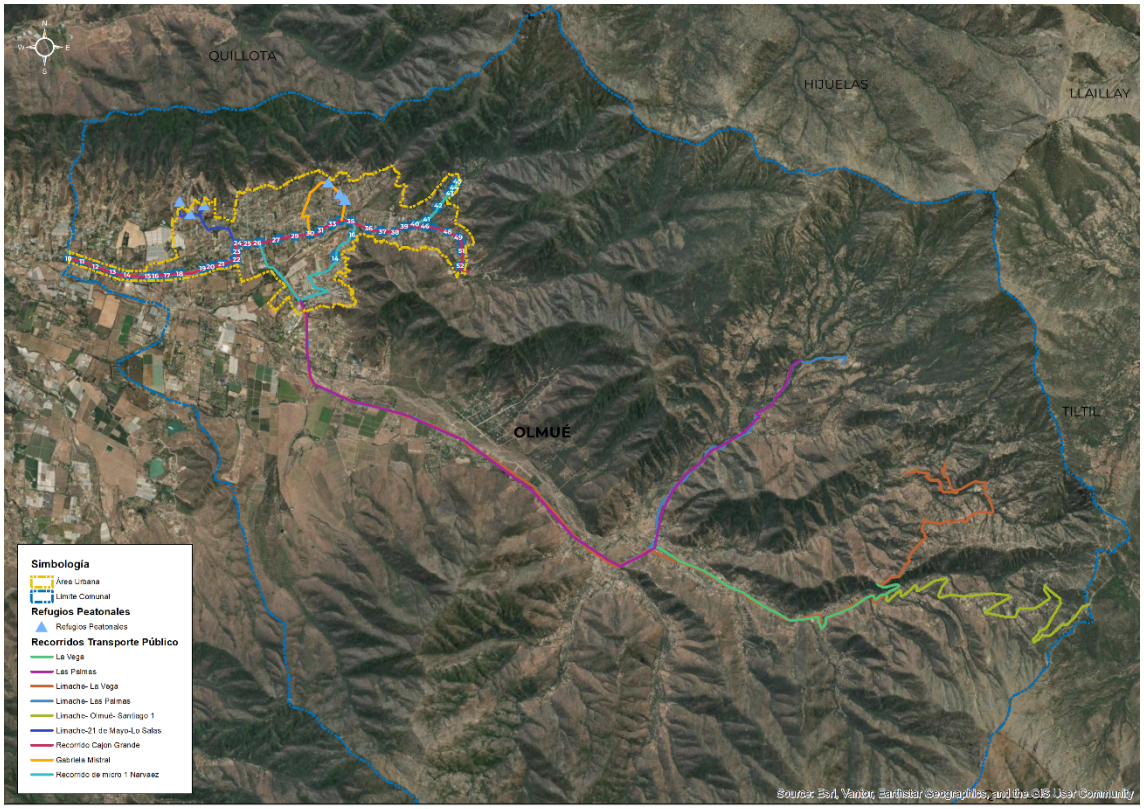


Figura N°37. Transporte público y accesibilidad. Fuente: elaboración propia.

3.7.5.- Síntesis diagnóstica de conectividad y movilidad

El diagnóstico de conectividad y movilidad de Olmué evidencia una red vial estructurada en torno a un número limitado de corredores principales, que articulan el área urbana con las localidades rurales y las comunas vecinas. Esta configuración, condicionada por la geografía del valle y las pendientes del territorio, concentra gran parte de los desplazamientos en ejes como la avenida Adolfo Eastman Cox, Granizo y las principales vías de conexión comunal.

El levantamiento territorial identifica diferencias en las condiciones de la infraestructura vial. Los corredores estructurantes y los sectores consolidados presentan una mayor presencia de vías pavimentadas, mientras que en calles interiores y áreas periféricas persisten tramos sin pavimentar. También se observan desafíos relacionados con la continuidad de algunas calles y con el estado de los badenes, elementos que inciden en la conexión entre sectores y en las condiciones de circulación. A ello se suma la distribución discontinua de veredas y la limitada extensión de la infraestructura ciclista, que dificultan la conformación de una red de movilidad activa segura y accesible para conectar barrios, equipamientos, espacios públicos y servicios.

En materia de transporte público, los recorridos conectan distintos sectores de la comuna y mantienen la vinculación con Limache y otros destinos. Sin embargo, la infraestructura de apoyo presenta una distribución territorial desigual: los refugios peatonales se concentran principalmente en los corredores urbanos y tienen menor presencia en sectores periféricos y rurales. Estas diferencias, junto con las condiciones de acceso peatonal, pueden limitar la accesibilidad efectiva al transporte público, particularmente para personas mayores y personas con movilidad reducida.

Asimismo, la concentración de siniestros viales en los principales ejes e intersecciones urbanas evidencia la importancia de fortalecer la seguridad y la convivencia entre peatones, ciclistas, transporte público y vehículos particulares.

En conjunto, el diagnóstico identifica como principales desafíos mejorar la conectividad y continuidad de las calles entre barrios; avanzar en la pavimentación y continuidad de las circulaciones peatonales; atender el estado de los badenes; fortalecer la infraestructura ciclista y mejorar el acceso al transporte público. Estas necesidades deben abordarse considerando las particularidades de cada sector, la accesibilidad universal y la seguridad vial, para orientar futuras inversiones que contribuyan a una movilidad más segura, integrada y equitativa en Olmué

4. Síntesis de brechas y necesidades

Este capítulo reúne los principales resultados del Diagnóstico Territorial para identificar las brechas, necesidades y oportunidades que orientarán las siguientes etapas del PIIMEP. Para ello, relaciona las condiciones de la población con la distribución de equipamientos, servicios, áreas verdes y espacios públicos, y con las redes de movilidad. Esta lectura permite reconocer cómo se combinan factores como la vulnerabilidad social, las distancias, la accesibilidad, la seguridad vial y las condiciones ambientales.

La identificación de brechas y oportunidades se centrará en el área urbana definida por el Plan Regulador Comunal vigente, considerando también sus relaciones funcionales con los sectores rurales y los desplazamientos hacia las centralidades urbanas. Esta síntesis servirá de base para definir sectores prioritarios, objetivos estratégicos y criterios de evaluación y priorización de los proyectos, obras y medidas del PIIMEP.

El diagnóstico integrado muestra una comuna donde la población, los equipamientos y los servicios se concentran principalmente en el área urbana, mientras que los sectores rurales mantienen una relación funcional con sus centralidades. Olmué Centro (UV 3) concentra la oferta cívica, administrativa y de servicios; Lo Narváez (UV 10) funciona como nodo secundario y Quebrada Alvarado (UV 11), como centralidad rural.

La vulnerabilidad socioeconómica está presente en áreas urbanas y rurales, con niveles muy altos en Lo Narváez (UV 10) y 21 de Mayo (UV 2). Estas condiciones coinciden con dificultades de acceso al transporte público, discontinuidades peatonales en el recorrido y desplazamiento seguro, además, diferencias en la

disponibilidad de áreas verdes y espacios públicos. El diagnóstico también reconoce una red vial dependiente de pocos ejes, infraestructura ciclista fragmentada y exposición a condiciones ambientales y riesgos que deben considerarse al planificar las intervenciones.

Las brechas identificadas son:

1. **Acceso desigual a equipamientos, servicios y centralidades**, especialmente desde sectores rurales y periféricos.
2. **Disponibilidad y distribución desigual de áreas verdes y espacios públicos**, junto con necesidades de mejoramiento y accesibilidad.
3. **Discontinuidad y calidad insuficiente de las redes peatonales y ciclistas**, que limita los desplazamientos seguros y accesibles.
4. **Dependencia de pocos ejes viales y presencia de puntos críticos de conectividad**, con diferencias en la materialidad de las vías.
5. **Cobertura desigual del transporte público**, en recorridos, frecuencias y proximidad a paraderos.
6. **Necesidad de adaptar la infraestructura a las condiciones ambientales y de riesgo**, como escasez hídrica, altas temperaturas, inundaciones, remociones e incendios.
7. **Superposición de vulnerabilidad social y déficits territoriales**, que puede profundizar las dificultades de movilidad y acceso a oportunidades.

El ámbito de aplicación territorial del Plan corresponde al área urbana delimitada normativamente por el Plan Regulador Comunal vigente. Dentro de este ámbito se identificarán y priorizarán las intervenciones, considerando también las relaciones funcionales con los sectores rurales. La cartera deberá responder a las brechas territoriales y favorecer conexiones continuas, seguras y accesibles entre barrios, centralidades, equipamientos, paraderos, áreas verdes y espacios públicos.

4.3. Identificación de Oportunidades Territoriales

Las oportunidades territoriales reconocen las condiciones y recursos existentes que pueden ayudar a responder a las brechas y orientar futuras inversiones del PIIMEP. No corresponden a proyectos definidos, sino a elementos que pueden fortalecerse, conectarse o integrarse en la cartera del Plan.

Centralidades y equipamientos conectados. Olmué Centro (UV 3) concentra los servicios y actividades comunales; Lo Narváez (UV 10) funciona como nodo deportivo, educacional y recreativo; y Quebrada Alvarado (UV 11) constituye una centralidad rural. Fortalecer sus conexiones con los sectores residenciales puede mejorar el acceso a servicios y espacios públicos.

Corredores integrados de movilidad y espacio público. Avenida Adolfo Eastman Cox, avenida Granizo, Diego Portales, Arturo Prat y Alcalde Hugo Quinteros, calle Colegio y Narvaéz concentran desplazamientos, comercio, equipamientos y transporte público. Estos ejes ofrecen la oportunidad de integrar aceras continuas, cruces seguros, accesibilidad universal, ciclovías, iluminación, arborización y paraderos.

Red de movilidad activa. Las aceras del área central y los tramos ciclistas existentes constituyen una base para completar recorridos seguros entre barrios, escuelas, centros de salud, paraderos, áreas verdes y centralidades. También resulta pertinente mejorar huellas peatonales y escaleras en sectores de ladera, adaptando las intervenciones a la topografía.

Transporte público e intermodalidad. Los microbuses, taxis colectivos y servicios interurbanos conectan Olmué con sus sectores rurales y con Limache, donde se accede al tren y a otros servicios. Los recorridos

y paraderos existentes permiten identificar oportunidades para mejorar la espera, la accesibilidad y las conexiones peatonales, además de revisar la cobertura en **21 de Mayo (UV 2)** y **Lo Narváez (UV 10)**.

Espacios públicos y áreas verdes conectados. Las plazas, recintos deportivos y espacios comunitarios existentes pueden fortalecerse como lugares de encuentro y recreación mediante mejoras de accesibilidad, iluminación, arborización y equipamiento. El levantamiento del PIIMEP registra **3,09 hectáreas de áreas verdes** en la comuna; su distribución y conexión con los barrios son aspectos centrales para ampliar el acceso cotidiano a estos espacios.

Infraestructura verde y azul. Los esteros Pelumpén y Granizo, las quebradas y la cobertura vegetal pueden articularse con los espacios públicos mediante soluciones compatibles con el funcionamiento natural del territorio, como superficies permeables, arborización adaptada al clima y manejo de aguas lluvias. Cualquier intervención cercana a cauces debe considerar su funcionamiento hidráulico, los riesgos, el valor ambiental y las condiciones de acceso.

Inversiones con enfoque de equidad territorial. La información territorial permite focalizar las intervenciones en sectores donde coinciden vulnerabilidad social y brechas de transporte, accesibilidad o espacio público. En particular, Lo Narváez (UV 10) y 21 de Mayo (UV 2) presentan condiciones que justifican una atención prioritaria. En 21 de Mayo, además, no se identifican áreas verdes ni espacios públicos de relevancia, lo que refuerza la necesidad de considerar iniciativas que amplíen la disponibilidad y el acceso a estos espacios. La participación ciudadana permitirá complementar y validar esta priorización, incorporando las necesidades de otros sectores.

4.4. Territorialización de Brechas y Oportunidades

Este apartado relaciona las brechas identificadas con las condiciones de cada sector, para reconocer oportunidades y orientar la priorización de proyectos. El análisis considera los vínculos entre el área urbana y los sectores rurales, mientras que el ámbito de intervención del PIIMEP corresponde al área urbana delimitada normativamente por el Plan Regulador Comunal vigente.

Olmué Centro (UV 3) y Villa Hermosa (UV 5). Constituyen el principal polo de servicios, comercio, transporte y equipamientos. La concentración de viajes genera presión sobre las vías e intersecciones, además de necesidades puntuales de continuidad peatonal y accesibilidad. Su centralidad ofrece la oportunidad de integrar mejoras en aceras, cruces, iluminación, arborización, paraderos y espacios públicos.

Granizo Centro (UV 7) y Granizo Alto (UV 8). El eje Granizo conecta sectores residenciales con el centro y los accesos hacia el Parque Nacional La Campana. Las pendientes, las vías de distinta materialidad y las discontinuidades peatonales plantean dificultades de conexión y seguridad. Completar recorridos peatonales y ciclistas permitiría vincular mejor los barrios con equipamientos y transporte.

Lo Narváez (UV 10). Este nodo residencial y de equipamientos deportivos, educacionales y recreativos presenta niveles muy altos de vulnerabilidad socioeconómica y una baja dotación relativa de paraderos. Las brechas peatonales y la conexión ciclista limitada contrastan con la concentración de población y equipamientos. Mejorar el eje Alcalde Hugo Quinteros y sus conexiones constituye una oportunidad para fortalecer esta centralidad secundaria.

21 de Mayo (UV 2). Registra niveles muy altos de vulnerabilidad. Su ubicación periférica, junto con las dificultades de conexión peatonal y la menor disponibilidad de espacios públicos, refuerza la necesidad de mejorar los accesos hacia los corredores de transporte y las centralidades urbanas.

Manuel Rodríguez (UV 6) y La Campana (UV 4). Presentan vías locales y estructurantes con distintas condiciones de pavimentación, discontinuidades peatonales y menor proximidad a algunos recorridos de transporte. La pendiente y las condiciones ambientales requieren que las conexiones barriales se diseñen considerando accesibilidad, escurrimientos y exposición a amenazas.

Lo Herrera (UV 1), Lo Herrera Norte, El Bajo y Eastman Sur. Su relación con avenida Adolfo Eastman Cox y el estero Pelumpén es relevante para la conexión con el centro y Limache. Se identifican necesidades de pavimentación, infraestructura peatonal y transporte, junto con condiciones de exposición a anegamientos en sectores próximos al cauce. El corredor ofrece oportunidades para mejorar la conectividad y evaluar soluciones de drenaje e infraestructura verde compatibles con el funcionamiento hídrico.

Accesos desde los sectores rurales. Quebrada Alvarado (UV 11), Las Palmas (UV 12), La Vega (UV 13), La Dormida (UV 14) y Las Cruces (UV 9) mantienen relaciones funcionales con el área urbana. Las distancias, la frecuencia limitada del transporte y las condiciones de los caminos pueden afectar el acceso a servicios y equipamientos. Quebrada Alvarado (UV 11) cumple una función de centralidad rural; para el PIIMEP, será relevante analizar los puntos donde los desplazamientos rurales se conectan con vías, paraderos y servicios urbanos, dentro del ámbito de intervención permitido.

En conjunto, la lectura territorial destaca especialmente Lo Narváez (UV 10) y 21 de Mayo (UV 2), donde coinciden vulnerabilidad alta o muy alta y brechas de transporte y accesibilidad. En las demás áreas, las oportunidades se relacionan con mejorar conexiones entre barrios, centralidades, paraderos y espacios públicos, atendiendo a las condiciones particulares de cada sector.

4.5. Sectores Prioritarios de Intervención

La priorización territorial considera la concentración de población y vulnerabilidad, el acceso a equipamientos y espacios públicos, la cobertura del transporte, la continuidad peatonal y ciclista, la seguridad vial y la exposición a condiciones ambientales. La **necesidad de mejorar el alumbrado público es transversal a toda la comuna** y debe incorporarse en el análisis de calles, recorridos peatonales, cruces, accesos y, especialmente, en los paraderos de transporte público.

Los sectores que se presentan a continuación son una referencia preliminar para orientar la formulación de iniciativas. La localización de inversiones del PIIMEP debe ajustarse al área urbana definida por el Plan Regulador Comunal vigente; las localidades rurales se consideran para comprender los desplazamientos que ingresan a ella. La selección y priorización definitiva deberá incorporar la participación ciudadana, la evaluación técnica y la factibilidad de las intervenciones.

Lo Narváez (UV 10) y eje Alcalde Hugo Quinteros, calle Narvaéz La coincidencia de vulnerabilidad muy alta, concentración de población y equipamientos con baja dotación relativa de paraderos y discontinuidades peatonales justifica focalizar mejoras en aceras, cruces, accesibilidad universal, conexión ciclista y espacios de encuentro. Se debe considerar iluminación continua en las rutas peatonalesy vehiculares, los accesos a equipamientos y los paraderos.

21 de Mayo (UV 2). La vulnerabilidad muy alta y la ausencia de paraderos registrados en el catastro disponible hacen necesario mejorar las conexiones hacia los corredores de transporte y evaluar puntos de detención. También se requiere revisar la pavimentación, los cruces, los espacios públicos y el alumbrado de calles y recorridos peatonales.

Corredor Adolfo Eastman Cox, Olmué Centro (UV 3), Villa Hermosa (UV 5, eje Prat y calle Colegio. Este eje concentra servicios, transporte y desplazamientos comunales, además de intersecciones con siniestros viales. Se propone evaluar cruces seguros, continuidad de aceras, conexiones a paraderos, convivencia entre modos, arborización y alumbrado público, con atención a los espacios de mayor concurrencia y a los paraderos.

Eje Granizo, Granizo Centro (UV 7) y Granizo Alto (UV 8). La dependencia de este corredor, las discontinuidades peatonales y las pendientes requieren completar aceras, pavimentación de vías, mejorar intersecciones y dar continuidad a la infraestructura ciclista. En huellas y escaleras se debe revisar la iluminación, junto con barandas, descansos y pavimentos seguros.

Manuel Rodríguez (UV 6) y La Campana (UV 4). Las vías locales y estructurantes, los accesos peatonales y la menor proximidad a algunos paraderos requieren atención, considerando también las pendientes y los escurrimientos. Las mejoras pueden incluir pavimentación, conexiones peatonales, alumbrado, acceso seguro a paraderos y espacios públicos vecinales.

Lo Herrera (UV 1), Lo Herrera Norte, El Bajo y Eastman Sur. La relación con avenida Adolfo Eastman Cox y el estero Pelumpén plantea necesidades de conectividad, acceso a paraderos, continuidad peatonal e iluminación. Las intervenciones próximas al cauces deben considerar el drenaje y evitar aumentar la exposición a inundaciones.

Puntos de conexión con los sectores rurales. Los recorridos levantados —entre ellos Limache–La Vega, Limache–Las Palmas, Cajón Grande, Micro 1 Narváez y Limache–21 de Mayo–Lo Salas— vinculan localidades y sectores comunales con el área urbana y Limache. Como sus trayectos se extienden más allá del límite urbano, para el PIIMEP corresponde focalizar las intervenciones en los puntos de acceso y conexión que se encuentran dentro del área urbana definida por el PRC vigente.

La distribución de paraderos es desigual: se concentran principalmente en Olmué Centro, Villa Hermosa y Granizo Centro y Alto, mientras que el análisis preliminar identifica menor cobertura en 21 de Mayo, Lo Narváez, La Campana, El Bajo y Lo Herrera Norte, considerando un radio de influencia de 500 metros. En los puntos de conexión priorizados, conviene orientar los proyectos a mejorar las condiciones de espera, la información sobre recorridos, el alumbrado y la continuidad y accesibilidad de las conexiones peatonales.

Así, el alumbrado debe abordarse como una condición de seguridad y accesibilidad en todos los sectores, con especial atención a los recorridos peatonales, cruces y paraderos. La priorización deberá identificar dónde su falta coincide con otras brechas y con dificultades de acceso al transporte, equipamientos y espacios públicos.

Síntesis de sectores prioritarios

Nivel de prioridad territorial	Sector	Fundamento principal	Orientación general
Alta	Lo Narváez y eje Alcalde Hugo Quinteros	Vulnerabilidad muy alta, concentración de población, equipamientos y déficits de movilidad	Consolidación de centralidad secundaria, accesibilidad y movilidad activa
Alta	21 de Mayo	Vulnerabilidad muy alta, ausencia preliminar de paraderos y menor acceso a servicios	Conectividad, transporte público y espacio público vecinal
Estratégica comunal	Adolfo Eastman Cox, Olmué Centro y Villa Hermosa	Concentración de flujos, servicios, transporte público y siniestros	Seguridad vial, continuidad peatonal y mejoramiento integral del corredor
Alta	Eje Granizo, Granizo Centro y Granizo Alto	Función estructurante, discontinuidad peatonal, pendientes y conexión con sectores altos	Movilidad activa, seguridad y continuidad territorial
Media-alta	Manuel Rodríguez y La Campana	Función estructurante, discontinuidad peatonal, pendientes y conexión con sectores altos	Conectividad barrial, acceso a paraderos y espacios públicos
Media-alta	Lo Herrera, Lo Herrera Norte, El Bajo y Eastman Sur	Función estructurante, discontinuidad peatonal, pendientes y conexión con sectores altos	Accesibilidad, drenaje e integración con el eje Eastman
Estratégica de conexión	Accesos desde sectores rurales	Función estructurante, discontinuidad peatonal, pendientes y conexión con sectores altos	Mejoramiento de puntos de intercambio y acceso a la red urbana

Figura N°38. Sectores prioritarios de intervención del PIIMEP de Olmué. Fuente: elaboración propia.

La identificación de estos sectores permite orientar la formulación inicial de proyectos, obras y medidas. Sin embargo, no constituye por sí sola una decisión definitiva de inversión. La priorización final deberá considerar la participación ciudadana, la disponibilidad de suelo, la factibilidad técnica, la relación con otros instrumentos de planificación, las competencias institucionales, los costos estimados y la capacidad de cada iniciativa para responder simultáneamente a distintas brechas.

En este sentido, los sectores prioritarios deberán entenderse como áreas en las que resulta necesario profundizar el levantamiento y formular alternativas de intervención. Las iniciativas resultantes serán posteriormente evaluadas mediante criterios de equidad territorial, población beneficiada, accesibilidad, seguridad vial, sostenibilidad, resiliencia y aporte a la conformación de redes continuas de movilidad y espacio público.

5. Enfoque estratégico del Plan

El enfoque estratégico del PIIMEP de Olmué recoge las brechas, oportunidades y sectores prioritarios identificados en el diagnóstico. Busca orientar las inversiones dentro del área urbana establecida por el Plan Regulador Comunal, considerando también los desplazamientos entre las localidades rurales y las centralidades urbanas.

El Plan aborda la movilidad, la accesibilidad, las áreas verdes y los espacios públicos como partes de un mismo sistema. Su objetivo es fortalecer conexiones seguras, continuas y accesibles entre los barrios, equipamientos, servicios, centralidades, paraderos y espacios públicos, incorporando criterios de equidad territorial, sostenibilidad y adaptación a las condiciones ambientales. La necesidad de mejorar el alumbrado se considera transversal, tanto en recorridos y espacios públicos como en los paraderos.

Objetivos del Plan

El PIIMEP busca mejorar la conectividad y el acceso al transporte público; completar las redes peatonales y ciclistas; fortalecer la accesibilidad universal y la seguridad vial; mejorar y conectar áreas verdes y espacios públicos; y orientar las inversiones hacia sectores donde coincidan vulnerabilidad y déficits de infraestructura. También propone incorporar medidas de adaptación climática, articular las iniciativas con la planificación y gestión municipal, y considerar la participación ciudadana en su formulación y priorización.

Ejes estratégicos

Los objetivos se organizan en siete ejes que orientarán la evaluación y priorización de iniciativas:

1. **Movilidad sostenible y conectividad territorial:** mejorar la conexión entre barrios, centralidades, equipamientos y transporte público.
2. **Movilidad activa, accesibilidad universal y seguridad vial:** desarrollar recorridos peatonales y ciclistas continuos, accesibles y seguros, incluyendo aceras, cruces, escaleras, iluminación y señalización.
3. **Espacios públicos, áreas verdes e infraestructura verde:** recuperar, mejorar y conectar plazas y espacios de encuentro, incorporando accesibilidad, iluminación, arborización, sombra y superficies permeables.
4. **Equidad territorial y acceso a centralidades:** reducir desigualdades, con atención a sectores como Lo Narváez (UV 10) y 21 de Mayo (UV 2), donde coinciden vulnerabilidad y brechas de acceso.

5. **Resiliencia ambiental y adaptación climática:** considerar el drenaje, la permeabilidad, la vegetación, la escasez hídrica y la exposición a amenazas al diseñar las intervenciones.
6. **Identidad territorial y calidad del espacio público:** adecuar los espacios a las características culturales, paisajísticas y comunitarias de Olmué.
7. **Participación y gestión integrada de las inversiones:** coordinar iniciativas municipales y sectoriales e incorporar las necesidades y propuestas de la comunidad.

Los ejes se relacionan entre sí: una intervención en un corredor, por ejemplo, puede mejorar aceras y cruces, facilitar el acceso a paraderos, reducir riesgos viales e incorporar iluminación y arborización. Cada iniciativa deberá vincularse con las brechas y objetivos a los que responde, el sector y la población beneficiada, y los resultados esperados. De esta forma, el Plan mantiene una relación clara entre el diagnóstico, la participación, los criterios de priorización y la futura cartera de inversiones.

6.1.-Análisis de iniciativas y proyectos

El análisis de la cartera de proyectos considera la recopilación, sistematización y revisión de iniciativas provenientes de distintos instrumentos y fuentes de planificación comunal, particularmente del Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), la Zona de Interés Turístico (ZOIT) y la cartera de proyectos de la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA). Las iniciativas identificadas serán analizadas considerando su localización, estado y naturaleza de la intervención, con especial atención a aquellas emplazadas en el área urbana y vinculadas a infraestructura de movilidad y espacio público. Posteriormente, se evaluará su pertinencia respecto de los objetivos y ámbito de acción del PIIMEP, permitiendo identificar proyectos directamente incorporables, iniciativas que requieran reformulación o complementariedad, y aquellas que no correspondan a su ámbito de intervención. Este análisis permitirá consolidar una cartera preliminar, evitar la duplicidad de iniciativas provenientes de distintas fuentes y establecer una base para su posterior evaluación y priorización en función de las brechas y necesidades identificadas en el diagnóstico territorial.



Figura N° 39. Metodología de construcción de cartera de proyectos. Fuente: elaboración propia.

6.-Financiamiento del PIIMEP

6.1.-Financiamiento mediante Aportes al Espacio Público

La Ley N.º 20.958 estableció aportes al espacio público de inversiones públicas o privadas, para financiar obras relacionadas con los impactos del desarrollo urbano. En este marco, el PIIMEP organiza y prioriza las iniciativas que podrán ejecutarse con estos recursos. Según el artículo 180 de la LGUC, los aportes deben mantenerse en una cuenta municipal separada y destinarse exclusivamente a obras incluidas en los planes, expropiaciones necesarias, actualización y elaboración de instrumentos o proyectos, y gastos de administración e inspección, estos últimos con un límite del 10 % de los fondos recaudados.

La normativa dispone que, descontados los gastos de administración, al menos el 70 % de los recursos debe destinarse a obras de movilidad. Entre las iniciativas financiables se encuentran aceras, cruces peatonales, calzadas, ciclovías y paraderos; también áreas verdes, iluminación y alumbrado público, señalética, juegos infantiles, baños y mobiliario urbano (LGUC, art. 180; Circular DDU 448).

Los recursos no son de libre disposición: su uso debe ajustarse a los destinos legales y al orden de priorización establecido en la cartera del PIIMEP. La municipalidad, además, debe informar y publicar anualmente la recaudación y rendición de estos fondos. Para Olmué, la planificación considera las relaciones de movilidad entre los sectores urbanos y rurales, mientras que la localización de las inversiones se define conforme al ámbito de intervención adoptado para el Plan.

7.-Bibliografía

- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2025). Reporte comunal 2025: Olmué. Sistema Integrado de Información Territorial (SIIT).
- Chile. (1995). Ley N.º 19.418, sobre juntas de vecinos y demás organizaciones comunitarias. Diario Oficial de la República de Chile.
- Chile. (2010). Ley N.º 20.423, del sistema institucional para el desarrollo del turismo. Diario Oficial de la República de Chile.
- Chile. (2016). Ley N.º 20.958, que establece un sistema de aportes al espacio público. Diario Oficial de la República de Chile, 15 de octubre de 2016.
- Elórtegui Francioli, S., & Moreira Muñoz, A. (Eds.). (2002). *Parque Nacional La Campana: Origen de una reserva de la biosfera en Chile Central*. Taller La Era.
- Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia [UNICEF]. (2018). Shaping urbanization for children: A handbook on child-responsive urban planning. UNICEF.
- Gobierno Regional de Valparaíso. (2024). Anteproyecto del Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) de la Región de Valparaíso.
- Gobierno Regional de Valparaíso. (2025). Estrategia Regional de Desarrollo de la Región de Valparaíso 2025–2035.
- Ilustre Municipalidad de Olmué. (2023). Plan de Desarrollo Comunal de Olmué 2023–2027.
- Ilustre Municipalidad de Olmué. (2024). Plan Comunal de Seguridad Pública de Olmué.
- Ilustre Municipalidad de Olmué. (2025a). Estrategia Energética Local de Olmué.
- Ilustre Municipalidad de Olmué. (2025b). Ficha de actualización del Plan de Acción de la Zona de Interés Turístico (ZOIT) Olmué 2026–2030.

- Ilustre Municipalidad de Olmué. (2025c). Informe de gestión del Plan de Acción 2022–2026: Declaración Zona de Interés Turístico (ZOIT) Olmué.
- Ilustre Municipalidad de Olmué. (2025d). Plan Comunal para la Reducción del Riesgo de Desastres (PRRD) [Aprobado mediante Decreto Alcaldicio N.º 02158/2025].
- Ilustre Municipalidad de Olmué. (2026). Plan de Acción Comunal de Cambio Climático de Olmué 2026–2030.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2024). Catastro de áreas verdes 2024.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2025). Censo de Población y Vivienda 2024: Resultados nacionales, regionales y comunales.
- Matus, C. (1987). Política, planificación y gobierno. Fundación ALTADIR.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2023). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN) 2022: Resultados.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2025). Registro Social de Hogares: Indicadores comunales de Olmué, marzo de 2025.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2026). Registro Social de Hogares: Antecedentes de vulnerabilidad socioeconómica por unidad vecinal de Olmué.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (1983). Decreto Supremo N.º 67, de 24 de mayo de 1983, que aprueba el Plan Regulador Comunal de Olmué.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2020). DDU 448: Marco reglamentario y metodológico para la confección de los Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) (Circular Ord. N.º 0445, 13 de noviembre de 2020). División de Desarrollo Urbano.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2022). Guía de recomendaciones de gestión: PIIMEP nivel comunal. División de Desarrollo Urbano.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2023). Guía de orientaciones para incorporar la participación ciudadana de niños, niñas y adolescentes en el diseño de proyectos urbanos. Centro de Estudios de Ciudad y Territorio.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2024). Política Ministerial de Género 2023–2026.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2026). Estrategia de Ciudades Verdes.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (s. f.). Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), texto vigente.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (s. f.). Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), texto vigente.
- Ministerio del Medio Ambiente. (s. f.). Reserva de la Biosfera La Campana-Peñuelas. Sistema de Información y Monitoreo de Biodiversidad (SIMBIO).
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2026). *Shape de unidades vecinales del Registro Social de Hogares* [Conjunto de datos geoespaciales, versión 2026]. Banco Integrado de Datos (BIDAT). https://bidat.gob.cl/details/ficha/dataset/shape-de-unidades-vecinales-del-registro-social-de-hogares
  La ficha indica que fue actualizada el 22 de julio de 2026.
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. (2026). *Decreto Exento Folio DEXE202600128: Declara prórroga de Zona de Interés Turístico Olmué*, de 12 de agosto de 2026.
- Organización Mundial de la Salud. (2007). Global age-friendly cities: A guide. World Health Organization.

- Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región de Valparaíso. (2024a). Modificación al Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso Satélite La Campana: Presentación primera reunión de planificación del proceso de consulta indígena. Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región de Valparaíso. (2024b). Resolución Exenta N.º 803, de 5 de septiembre de 2024: Declara la procedencia de realizar proceso de consulta indígena previo a la medida administrativa que indica. Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Servicio Nacional del Adulto Mayor. (s. f.). Ciudades amigables con las personas mayores. SENAMA