

Plan de Movilidad Urbana de Miraflores

2017 - 2020

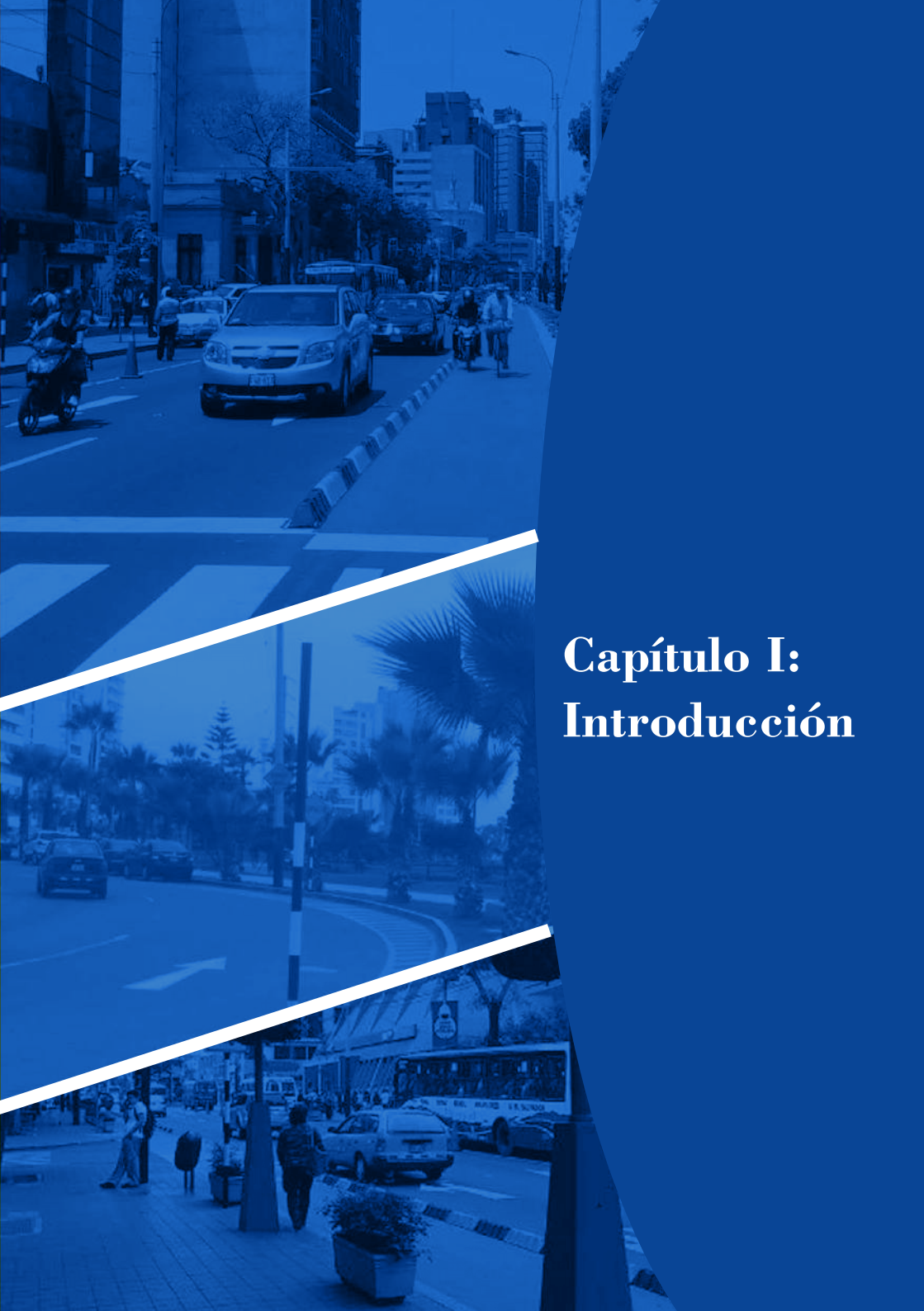


**mira
flores**
en tu corazón

Índice

Capítulo I : Introducción	7
Capítulo II : Diagnóstico de movilidad	11
1. Análisis territorial y demografía	13
2. Demanda, oferta y externalidades de movilidad	16
3. Potencialidades para mejorar	37
4. Identificación de ámbitos y zonas de atención estratégicas	40
Capítulo III : Tendencias	41
1. Enfoque de la nueva forma de movilizarnos	42
Capítulo IV : Objetivos, estrategias y enfoques	47
1. Definición de objetivos específicos	49
2. Estrategias de movilidad	52
3. Instrumentos de apoyo a la gestión	54
Capítulo V : Líneas de actuación y lineamientos	55
1. Lineamientos con respecto al peatón	58
2. Lineamientos con respecto al transporte no motorizado	59
3. Lineamientos con respecto al transporte público	60
4. Lineamientos con respecto al vehículo privado	61

Capítulo VI : Propuestas	63
1. Localización de propuestas por sectores	65
2. Propuestas con respecto al peatón	69
3. Propuestas con respecto al transporte no motorizado	104
4. Propuestas con respecto al transporte público	111
5. Propuesta con respecto a la vialidad	124
6. Propuestas con respecto al tránsito y reducción de la congestión	133
7. Propuestas con respecto al estacionamiento	155
Capítulo VII : Cronograma de implementación	163



Capítulo I: Introducción

Presentación

Son muchos los problemas que aquejan a la gran metrópoli de Lima y pocas, por no decir nulas, las propuestas debidamente planificadas que se formulan para solucionarlas. Uno de estos grandes dilemas pendientes de resolver es indudablemente la movilidad urbana (para algunos denominado “transporte”). Y precisamente estas complicaciones de la movilidad son las que vienen afectando a los distritos de la ciudad, en la que Miraflores no es la excepción.

En el caso de la jurisdicción de Miraflores se generan cerca de 76 mil viajes diarios y se reciben más de 290 mil viajes al día que provienen de otras jurisdicciones. Esto origina congestión en nuestras principales vías, además de contaminación sonora y ambiental y, por consiguiente, perjuicio de la calidad de vida de nuestros vecinos y quienes nos visitan.

Sin duda es un tema altamente preocupante porque de seguir incrementándose los volúmenes de tránsito -debido a la incorporación anual de más de 100 mil vehículos nuevos al parque automotor- y de persistir con un transporte público fragmentado (en cuanto a lo administrativo), ineficiente (por las ausencias de políticas nacionales de transporte urbano) e informal, todas las vías del distrito podrían colapsar a corto o mediano plazo.

Entender la magnitud del problema y los impactos que genera es considerar y proponer alternativas de solución en las que se considere los beneficios para el ciudadano, el ambiente y el parque automotor: tres ejes que en nuestra capital no han sido concebidos amigablemente y de forma estructurada.

Por esa razón, y desde la oportunidad que nos permite planificar una ciudad, debemos tomar acción y reformular lo que se entiende por el tradicional modelo de movilidad, que es vital para el desarrollo de urbes que adolecen de sobrepoblación, polución y desigualdad.

Este plan de movilidad urbana de Miraflores apunta a ser una referencia que busca mejorar la circulación en las vías recurrentes del transporte público y privado. Busca también atenuar la gran desproporción de alternativas de movilidad y proponer precisamente movilidad sostenible para Lima desde la visión de Miraflores, fortaleciendo la seguridad peatonal. Dentro del proyecto, estas tres figuras no solo conversan entre sí las necesidades del otro, sino que se articulan de manera sostenida. Estamos seguros que esto nos permitirá mejorar la calidad de nuestros desplazamientos dentro del distrito y contribuir con el desarrollo de Lima como ciudad.

Jorge Muñoz

Alcalde



Capítulo II: Diagnóstico de movilidad

1. Análisis territorial y densidad

Ubicación

Miraflores es uno de los 42 distritos de la provincia de Lima. Se ubica a orillas del Océano Pacífico en el centro-sur del área metropolitana de Lima a 79 metros sobre el nivel de mar.

Extensión

El distrito es una zona urbana de 9.62 kilómetros cuadrados.

Clima

La temperatura media anual es de 18° C y la máxima en los meses veraniegos puede llegar a los 30°C.

Composición parcelaria y edificatoria

En el siguiente cuadro se muestra la composición parcelaria y edificatoria del distrito.

Departamento	Lima
Provincia	Lima
Distrito	Miraflores
Número de manzanas (*)	784
Número de lotes	10,912
Número de viviendas al 2014 (**)	44,029
Número de establecimientos comerciales (2014) (***)	27,789
Superficie territorial	9.62 km ²

Fuente: (*) Municipalidad de Miraflores, (**) Estimaciones Propias del PUD, (***) INEI – Directorio Central de Empresas y Establecimientos 2014





Población

De acuerdo al Plan Urbano Distrital 2016-2026 Miraflores tiene una población residente de unos 85 mil habitantes y una población flotante de mas de 200 mil. Estas cifras están siendo validadas toda vez que tienen como base de información al censo nacional de población del año 2007.

14

Hipótesis de crecimiento poblacional del PUD

Sobre la base de ratios de proyección para las variables de nacimientos, defunciones, emigraciones internacionales y emigraciones internas y el desarrollo inmobiliario de los últimos años, se estima que la población de Miraflores aumentaría aproximadamente en unos 60 mil nuevos habitantes en poco más de una década.

El mercado de viviendas de Miraflores colocará entre el 2015 y el 2017 un aproximado de 4,200 unidades, incorporando un potencial de 16,800 personas más al distrito.

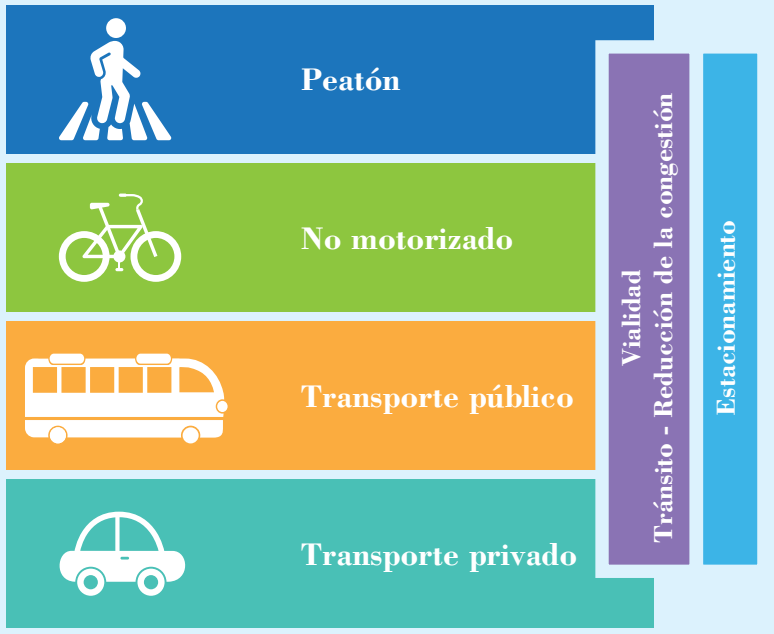
A partir del 2017 comienza la recuperación del mercado inmobiliario, sumando al distrito 9,750 m² (con las mismas condiciones de zonificación) que beneficiarían a 39 mil personas entre el 2018 y el 2021.

Con ambos datos de manera agregada en la tendencia señalada, el mercado de Miraflores concentraría al 2021 casi 20 mil unidades de vivienda, las cuales representarían aproximadamente 55 mil nuevos vecinos al distrito para alcanzar una población de 140.000 habitantes.

Para la elaboración del Plan se analizaron los hábitos y condiciones de desplazamiento de los residentes de Miraflores y de los visitantes que recibe cada día, a partir de la constatación en sitio. También fue importante el procesamiento constante de la información vecinal, de conteos y estudios de origen/destino, y la información de la data de movilidad de personas provista a través del Convenio con la Empresa Telefónica del Perú, considerando los diferentes modos de transporte.

En general se puede afirmar que Miraflores se caracteriza por una alta vocación peatonal de residentes y visitantes, un potencial enorme para el desarrollo del transporte en bicicleta, los servicios de importantes líneas de transporte público masivo y gran cantidad de rutas de transporte público convencional y una creciente cantidad de viajes en autos particulares.

Componentes del Plan



2. Demanda, oferta y externalidades de la movilidad

Los principales problemas de movilidad en el distrito se dan por la alta concentración de viajes en vehículos privados que responden a la atracción de su centralidad en el contexto metropolitano, y a su propia dinámica por su variada oferta turística, gastronómica, comercial y residencial.

Esta situación se evidencia en las cifras sobre movilidad: mientras Miraflores genera internamente cerca de 54 mil viajes diarios, recibe aproximadamente 299 mil viajes diarios de otros distritos, lo que representa un índice considerable de población flotante (3.5 visitantes por cada habitante) tomando en cuenta que el distrito, según el INEI, tiene una población de poco más de 85 mil habitantes.

Existe una considerable demanda de los residentes y visitantes en cuanto al desplazamiento a pie o en bicicleta, y al uso de los espacios públicos, sin embargo, las vías están ocupadas en más de un 30% como estacionamiento vehicular durante la mayor parte del día.

Por otra parte, las más de 100 rutas de transporte público que atraviesan el distrito, en su mayoría sobre puestas una con otra, crean congestión y desorden en las vías principales del distrito, entre otras externalidades.

16

Viajes con origen en Miraflores

Zonas Destino	Viajes/Día
Miraflores - Centro y sur (Larco, 28 Julio)	20,566
Miraflores - Centro norte (Pardo, Espinar)	12,177
Miraflores - Sur este (Aurora)	8,533
Miraflores - Nor oeste (Santa Cruz)	7,619
Miraflores - Norte (Arequipa, Angamos)	5,086
Total viajes internos diarios	53,981

Viajes con destino en Miraflores

Zonas Origen	Viajes/Día
Santiago De Surco	34,744
Chorrillos	27,034
San Juan De Miraflores	25,947
Surquillo	20,279
Barranco	13,342
Villa María del Triunfo	12,765
Villa El Salvador	12,286
San Borja	12,212
San Juan de Lurigancho	12,050
La Victoria	10,599
San Martín de Porres	10,279
Lima	9,350
Ate	9,161
San Isidro	8,258
San Miguel	6,640
La Molina	6,632
San Luis	6,296
Lince	5,883
Jesus María	5,453
Magdalena del Mar	5,245
El Agustino	5,034
Comas	4,336
Santa Anita	4,318
Los Olivos	4,161
Magdalena Vieja	4,158
Breña	3,985
Independencia	3,708
Rímac	3,561
Lurigancho	3,010
Lurín	2,283
Puente Piedra	2,074
Pachacamac	1,256
Carabaylo	1,090
Chaclacayo	492
Cieneguilla	471
Punta Hermosa	309
Pucusana	301
Ancón	227
Punta Negra	160
San Bartolo	118
Santa Rosa	100
Santa María del Mar	57
Total de viajes externos diarios	299,664



Situación actual con respecto al peatón

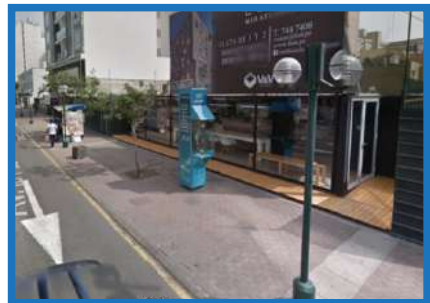
- Gran parte del distrito tiene vocación peatonal. Miraflores posee volúmenes importantes de peatones diferenciados por propósito del viaje y uso de suelo (en el área central son volúmenes altos en actividades recreativas, turísticas y comerciales; en ejes comerciales y de oficinas como Pardo, Arequipa, C. Espinar, Angamos, Del Ejército, Panamá, Aramburú son medianos, y en zonas residenciales en compras o recreación son bajos).
- Todas las vías del distrito cuentan con veredas. En muchos casos son amplias y disponen de bermas y jardines centrales con buena arborización.
- En algunos casos los postes de servicios, la señalización, las rampas de estacionamiento o los árboles restringen la capacidad de la vereda sobre todo en las intersecciones viales.
- En general, el estado de conservación de las veredas en vías principales es bueno; sin embargo, en pocas vías locales presentan deterioro.
- Existe poca información para el peatón (sitios de interés, distancias, direcciones).
- En el área central y a nivel de los principales ejes y zonas residenciales las distancias de recorrido son cortas o medianas (300 a 1000 mts).
- Los malecones son los lugares más atractivos para los peatones, ya sea con fines recreativos o deportivos.
- Existe poca integración peatonal con la Costa Verde, ya que en los casi 6 km de costa solo se dispone de 3 puentes con senderos y escaleras pronunciadas que hacen poco atractivo el viaje de regreso en subida hacia los Malecones.

Disminución de ancho libre de la vereda por postes, construcción y falta de mantenimiento:



Quioscos invadiendo vía pública en la calle Esperanza, reduciendo el ancho libre para el desplazamiento del peatón.

Postes, árboles y teléfono invadiendo la vía pública, reduciendo el ancho libre para el desplazamiento del peatón.





Situación actual con respecto al transporte no motorizado

En la actualidad, Miraflores cuenta con 13.9 km de ciclovías.

La interconexión de las ciclovías entre los malecones, las avenidas Arequipa, Pardo y Larco está consolidando un importante eje de circulación de bicicletas, con volúmenes promedio de 1,750 y 2,000 usuarios diarios respectivamente en la Av. Arequipa y la Av. Larco.

Se observa que la mayoría de los desplazamientos en bicicleta son con fines recreativos o turísticos, sin embargo es claro que las ciclovías existentes son cada vez más utilizadas también para otros propósitos de viajes como ir de compras o ir al trabajo.

Se observan muy pocos viajes con propósito educacional.

Existe poca integración física con el transporte público, centros de atracción o estacionamientos públicos; sin embargo la situación está cambiando con la reciente implementación de mas de 1,000 nuevos estacionamientos públicos para bicicletas.

No hay integración entre las ciclovías de los malecones con la de la Costa Verde

Existe muy poca información para el ciclista (sitios de interés, distancias, direcciones).



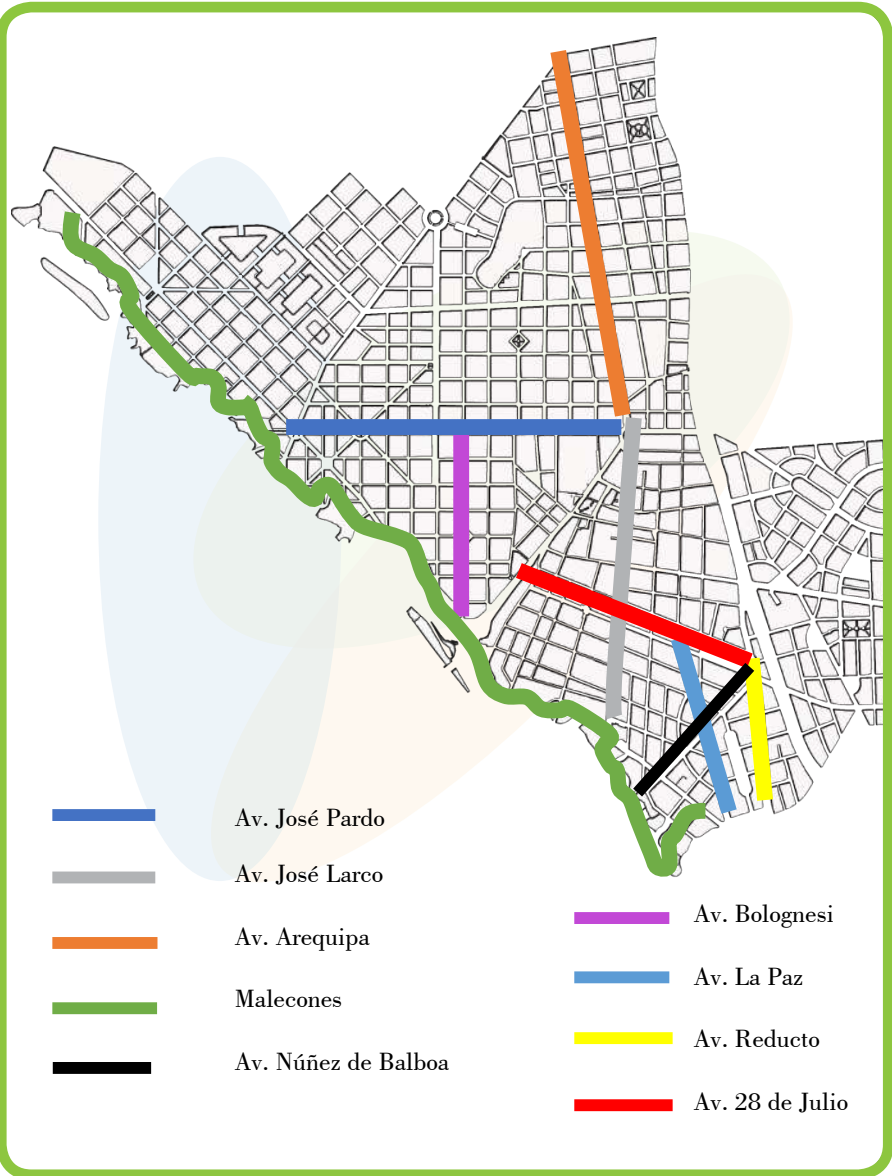
Ciclovías en Miraflores:

En Lima Metropolitana y Callao se estima que se tienen construidos un total de 135 km. de ciclovías, de las cuales Miraflores posee 13.9 km, es decir casi el 10%.

Miraflores tiene importante potencialidad para el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Sin embargo, de acuerdo a los datos de JICA 2012, el uso de la bicicleta en Lima- Callao absorbe sólo el 0.3% de viajes (50 mil viajes diarios). De este total sólo el 6% usa las ciclovías para movilizarse; el mayor porcentaje utiliza las calles sin ciclovías.

Ubicación	Longitud	Tipo de ciclovía	Estacionamiento
Av. José Pardo	1.5 km	Reservada, compartida con peatones	No
Av. José Larco	1.3 km	Segregada, solo uso de ciclistas	Parcial
Av. Arequipa	1.7 km	Reservada, compartida con peatones	Si
Malecones	5.4 km	Integrada, compartida con peatones	Limitados
Calle Bolognesi	0.8 km	Reservada en la pista	Parcial
Av. La Paz	0.8 km	Segregada, solo uso de ciclistas	Parcial
Av. Reducto	0.6 km	Segregada, solo uso de ciclistas	No
Av. 28 de Julio	1.1 km	Segregada, solo uso de ciclistas	Parcial
Av. Núñez de Balboa	0.7 km	Segregada, solo uso de ciclistas	Parcial

Rutas de ciclovías existentes:

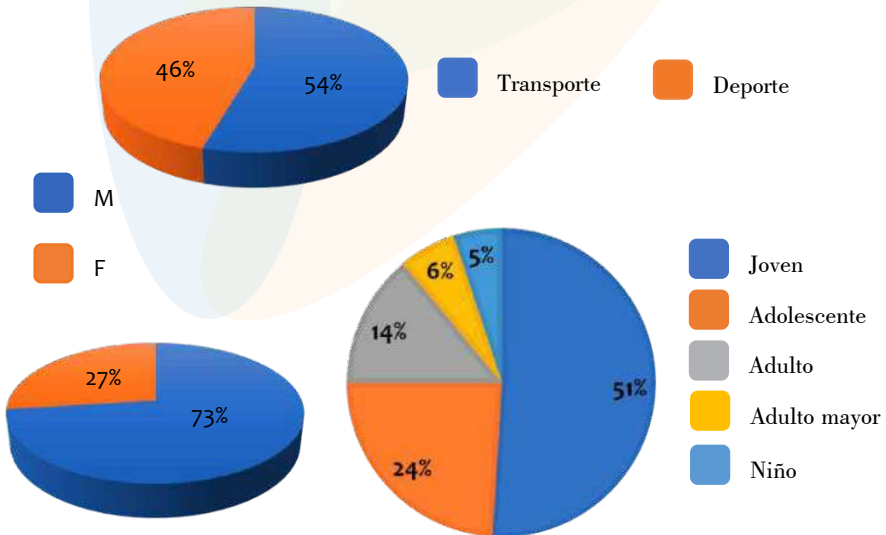


Ciclistas en Miraflores:

De acuerdo a los últimos conteos realizados en 2017, por la Av. Larco circulan diariamente un promedio de 1,750 ciclistas, mientras que por la Av. Arequipa sobrepasan los 2,000 ciclistas diarios.

Sin embargo estas cantidades siguen siendo bajas en relación a la cantidad ciclovías construidas. Probablemente, entre las carencias que limitan el transporte en bicicletas se destacan la limitada cobertura de la red ciclovitaria que aún no integra las zonas atractivas con las zonas generadoras de viajes, la falta de interconexión entre las ciclovías a nivel interno y con distritos vecinos, la inseguridad vial y la falta de estacionamientos seguros en sitios estratégicos especialmente en los puntos de conexión con el transporte público.

De los viajes en bicicleta, el 66% utiliza la bicicleta como medio de transporte y el 34% restante lo hace con fines recreativos. El 51% son personas jóvenes, de los cuales el 73% es masculino, y el 27% femenino. (*)





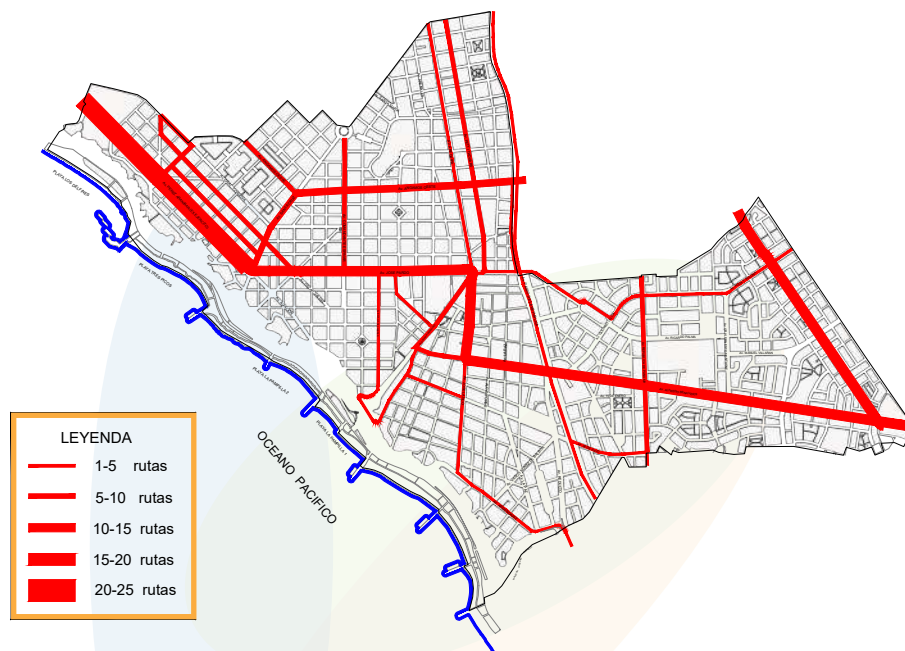
Situación actual con respecto al transporte público

- Hay exceso de rutas que atraviesan el distrito (97 rutas que podrían reducirse a 22, según el Proyecto del SIT/Corredores de Transporte) y exceso de vehículos de transporte público de poca capacidad (6,850 que podrían reducirse a 1,400 según el referido proyecto) en vías principales como Benavides, Larco, Pardo, Angamos y Del Ejército, siendo la causa principal de congestión y desorden del tránsito en estas vías.
- Existen pocos paraderos señalizados. Las paradas se realizan en cualquier lugar. No hay información ni facilidades para la espera de usuarios del transporte.
- No hay facilidades de integración del transporte público entre sí y con otros modos (rutas convencionales, Metropolitano, ciclovías, circuitos peatonales, estacionamientos públicos).
- No hay servicios de transporte público que integren la parte alta del distrito con la Costa Verde.

Exceso de vehículos de transporte público en la vía:



Magnitud de rutas de transporte público por vía:



25

Cantidad de rutas que pasan por el distrito

La vía por donde transitan más unidades de transporte urbano es la Av. Del Ejército, con un promedio de 25 rutas.

Por las avenidas Tomás Marsano, Alfredo Benavides y José Pardo, pasan en promedio, 20 rutas de transporte.

Por la Av. Angamos transitan un máximo de 15 rutas de transporte.

Existe un innecesario número de rutas que se sobrepone en las vías principales del distrito sin integración funcional ni tarifaria entre sí, ya que tratan de conectar a Miraflores en forma individual y directamente con todos los distritos de Lima y Callao.



Situación actual con respecto al taxi

- Salvo algunas intervenciones que se vienen realizando como en la Av. Larco, las paradas de taxis se realizan en cualquier lugar de la vía afectándose sensiblemente el flujo de tránsito de vehículos.
- Los taxis invaden carriles de circulación en horas nocturnas en lugares de mucha afluencia de usuarios como discotecas o restaurantes.
- El usuario está acostumbrado a solicitar y negociar el servicio en cualquier parte de la vía, lo que crea demoras y congestión vehicular.

26

Taxis obstruyendo el libre tránsito en la vía pública:





Situación actual con respecto al vehículo privado

- Por la centralidad de Miraflores en el contexto de Lima Metropolitana, no solamente las vías principales sino muchas vías locales sirven a su vez para el tráfico de paso con distritos vecinos como San Isidro, San Borja, Surquillo y Barranco.
- El déficit de estacionamientos públicos y su gratuidad conlleva a la ocupación del espacio vial para estacionar reduciendo el espacio para circular. Se puede afirmar que no menos del 40% de la oferta vial del distrito está ocupada todo el día para el estacionamiento de vehículos.

Exceso de vehículos y uso de vía pública para estacionar:





Situación actual con respecto a la motocicleta

- Se observa un incremento importante en los desplazamientos en moto en el centro de Miraflores, en los ejes de comercio y oficina con propósitos eminentemente de trabajo.
- No existen facilidades para el estacionamiento de motos.
- El estacionamiento de motocicletas en las veredas obstaculiza el tránsito de peatones.

Estacionamiento inapropiado de motocicletas:





Situación actual con respecto al servicio de carga y descarga de mercancías

- El desarrollo comercial e inmobiliario del distrito genera una fuerte demanda de tráfico de camiones con mercancías, materiales y equipos de construcción que las vías no son capaces de absorber adecuadamente especialmente en horas punta.
- En muchos casos se observa la invasión de veredas y pistas con materiales y equipos de construcción restringiendo el paso de peatones o vehículos, causando el deterioro de la infraestructura vial.
- En algunos casos el sobrepeso por eje/rueda deteriora las pistas.
- Se observa una deficiente regulación para el control del tránsito de vehículos pesados y para las maniobras de carga y descarga.

Entrega de materiales y mercancías que obstaculizan el tránsito:





Situación actual con respecto a la capacidad vial y tránsito

El siguiente cuadro muestra las características operacionales de las intersecciones mas críticas del distrito:

	Intersección	Vehículos por Hora	Nivel de Servicio	Nivel de Saturación	Puntaje Volumen vehicular (7 pts)	Puntaje Servicio (6 pts)	Puntaje Saturación (3 pts)	Puntaje General (21 pts)
Prioridad N° 1	Tomás Marsano / Villarán	7.407	F	H	7	6	8	21
	Paseo de la República / Angamos	5.931	E	H	5	5	8	18
	Tomás Marsano / Roque y Boloña	4.805	F	H	4	6	8	18
	Cmte. Espinar / Pardo	4.377	F	H	4	6	8	18
	Aramburú / Arequipa	4.338	F	H	4	6	8	18
	Rep. Panamá / Ricardo Palma	4.333	F	H	4	6	8	18
	Santa Cruz / Cmte. Espinar	5.611	F	F	5	6	6	17
	Benavides / La Merced	4.554	F	G	4	6	7	17
	Benavides / Panamá	4.358	F	G	4	6	7	17
	28 de Julio / Reducto	4.271	E	H	4	5	8	17
Prioridad N° 2	Rep. Panamá / Roque y Boloña	3.686	F	H	3	6	8	17
	Benavides / Óvalo Higuereta	3.993	F	G	3	6	7	16
	Paseo de la República / 28 de Julio	3.978	E	H	3	5	8	16
	Arequipa / Angamos	3.408	E	H	3	5	8	16
	Puente Villena	2.874	F	H	2	6	8	16
	Cmte. Espinar / Angamos	3.905	F	F	3	6	6	15
	Paseo de la República / González Prada	1.833	F	H	1	6	8	15
	Armendáriz / Vazco Núñez	2.956	F	F	2	6	6	14
	Aramburú / Paseo de la República	5.090	D	D	5	4	4	13
	Paseo de la República / Ricardo Palma	3.818	D	F	3	4	6	13
Prioridad N° 3	28 de Julio / Panamá	2.731	D	G	2	4	7	13
	Paseo de la República / Benavides	3.778	D	E	3	4	5	12
	28 de Julio / La Paz	2.209	D	F	2	4	6	12
	Óvalo	5.329	C-D-F	A-B	5	4.3	2.5	11.8
	Paseo de la República / Diez Canseco	4.101	B	E	4	2	5	11
	Benavides / Larco	3.805	C	D	3	3	4	10
	Pardo / Del Ejército	3.850	F	-	3	6		9
	28 de Julio / Larco	2.255	C	B	2	3	2	7
	Aramburú / Petit Thouars	3.174	B	A	3	2	1	6
	Paseo de la República / Schell	2.659	B-C	A-B	2	2.5	1.5	6

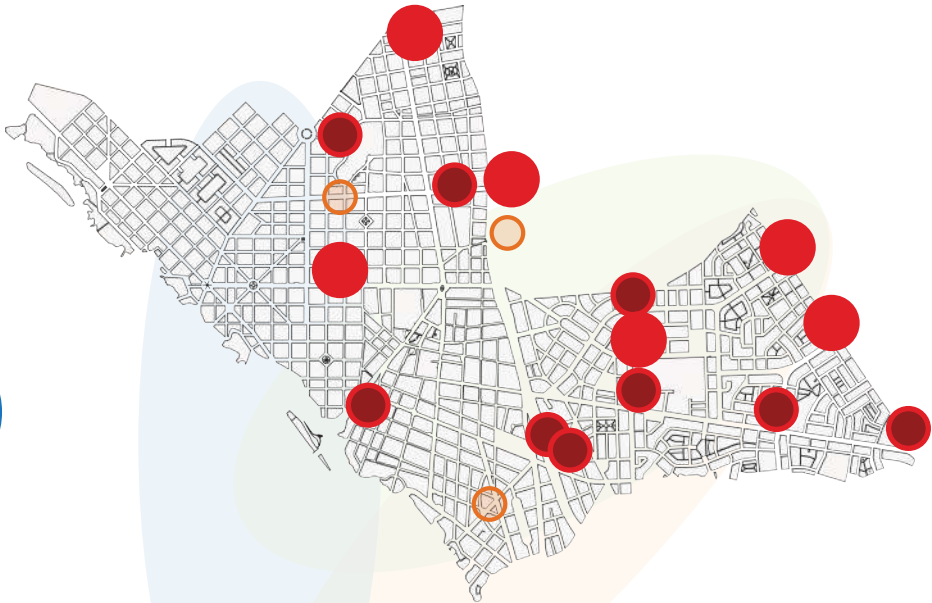
- 16 de ellas presentan demoras de mas de 80 segundos por cada vehículo que entra a la intersección (nivel de servicio F), lo que equivale a una perdida promedio de 3,100 horas diarias (considerando 2 horas pico en esas intersecciones)

- 11 intersecciones se encuentran más de 20% por encima de su capacidad (nivel de saturación H) y la congestión se presenta por más de 120 minutos al día.

Volumen vehicular máximo en hora pico por intersección:

Interseccion	Veh/Hr.	Periodo
Tomás Marsano / Villarán	7,407	PM
Tomás Marsano / Roque y Bologna	4,805	PM
Roca y Bologna / Rep. Panamá	3,686	AM
Ricardo Palma / La Paz	3,796	AM
Ricardo Palama / Rep. Panamá	4,333	AM
Puente Villena	2,874	AM
Puente Armendáriz	5,987	AM
Pérez Aranibar / Bajada San Martín	5,830	AM
Paseo de la República / Schell	2,659	AM
Paseo de la República / Ricardo Palma	3,818	PM
Paseo de la República / Miraflores	3,581	AM
Paseo de la República / Gonzáles Prada	1,833	AM
Paseo de la República / Diez Canseco	4,101	AM
Paseo de la República / Benavides	3,778	AM
Paseo de la República / Angamos	5,931	AM
Pardo / Santa Cruz	3,850	AM
Pardo / Cmte. Espinar	4,377	AM
Larco / Pardo / Arequipa	5,329	AM
Larco / Benavides	3,390	AM
Cmte Espinar / Santa Cruz	5,611	AM
Cmte Espinar / Angamos	3,905	AM
Benavides/ Óvalo Higuiereta	3,993	PM
Benavides / Rep. Panamá	4,358	AM
Benavides / La Merced	4,545	AM
Armendáriz / Vasco Nuñez	2,956	PM
Armendáriz / La Paz	3,266	AM
Arequipa / Aramburú	4,338	AM
Arequipa / Angamos	3,408	AM
Aramburú / Petit Thouars	3,174	PM
Aramburú / Paseo de la República	5,090	AM
28 de Julio / Rep. Panamá	2,731	AM
28 de Julio / Reducto	4,271	PM
28 de Julio / La Paz	2,209	AM

Fuente: P.U.D. Miraflores



- Prioridad 1
- Prioridad 2
- Prioridad 3

Las prioridades representan el nivel de importancia de las intersecciones con más conflicto vial y congestión.

Se concluye que las mayores urgencias de mejoras al tránsito se concentran en intersecciones con valores superiores a los 4,000 veh/hr, en las que los niveles de servicio y saturación de capacidad vial alcanzan rangos críticos de molestia, congestión e inseguridad vial para los conductores, pasajeros y peatones. (*)

> Situación actual con respecto al estacionamiento vehicular

- Se estima que cerca de 5,400 vehículos se estacionan en las vías públicas del área central durante el transcurso de un día típico.
- Aproximadamente el 90% utiliza cerca de 900 espacios de estacionamiento gratuitos (no cobrados por la Municipalidad) y el 10 % se estaciona en zonas prohibidas.
- Como parte del Plan de Ordenamiento Vial, la puesta en servicio de 570 nuevos puestos en el estacionamiento subterráneo en el Parque Kennedy ha solventado en parte el déficit de estacionamientos en el área central y ha permitido la liberación de nuevos espacios viales para el peatón
- Las playas de estacionamiento privado ofertan un total de 769 plazas de estacionamiento.
- La rotación de vehículos en playas es de 2.16 veh/plaza/día, con lo cual 1,658 vehículos se agregan a la demanda diaria de estacionamientos en el Área Central del Distrito.

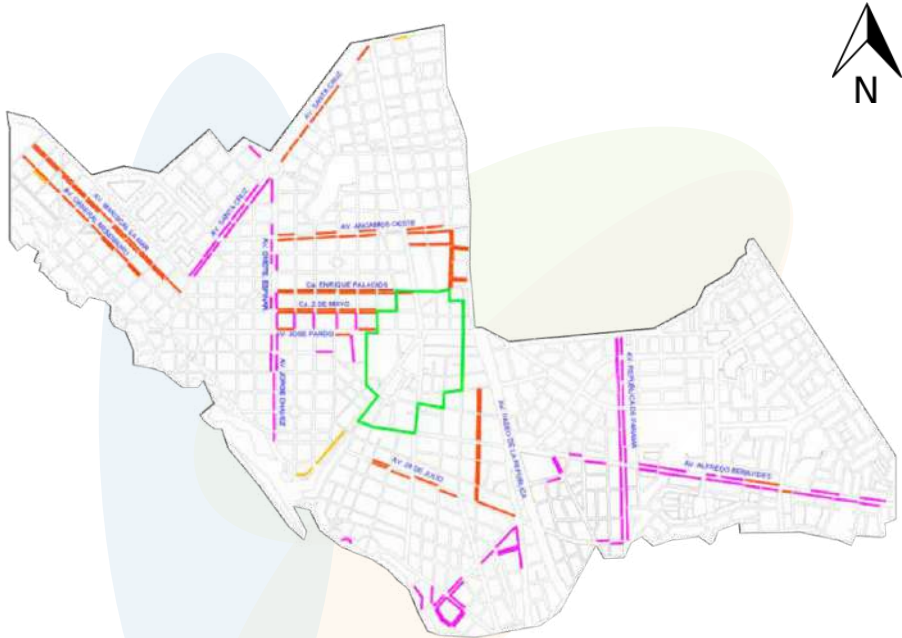


N°	Vía	Cuadras	Total de estacionamientos
1	Av. Comandante Espinar	1, 2, 3, 4, 5, 6 y 8	140
2	Av. Jorge Chávez	1, 2, 3, 4, 5 y 6	132
3	Av. Santa Cruz	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9	349
4	Av. Emilio Cavenecia	1	11
5	Ca. Ramón Ribeyro	4	49
6	Av. 15 de Enero	3	10
7	Jr. Juan de la Fuente	5	18
8	Av. Reducto	11 y 12	47
9	Ca. Leónidas Avendaño	1	45
10	Av. Vasco Núñez de Balboa	1, 2, 5, 6 y 7	135
11	Ca. Alcanfores	13	13
12	Av. Malecón La Reserva	2, 7, 8 y 9	85
13	Ca. Ignacio de Loyola	1	19
14	Av. Armendáriz	3	35
15	Av. Mariscal La Mar	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13	194
16	Jr. General Mendiburu	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 12	88
17	Av. Angamos Oeste	3, 4, 5, 6 y 7	112
18	Av. Angamos Este	1, 2 y 4	64
19	Ca. 2 de Mayo	1, 2, 3, 4, 5, 6, y 7	146
20	Ca. Enrique Palacios	1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7	104
21	Ca. General Vidal	2	2
22	Ca. General Suarez	2, 3, 4, 5 y 6	94
23	Ca. Miranda	3	37
24	Av. José Pardo	3, 4 y 7	13
25	Av. Alfredo Benavides	11, 12, 15, 26, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25	153
26	Av. Roosevelt	56 – 63	200
27	Av. Miraflores	3, 4m 5m 6, 8, 13, 15	50
28	Av. Grimaldo del Solar	1, 2, 3, 4 y 5	121
Total de estacionamiento			2466

Fuente: PUD Miraflores

Estacionamientos en la vía pública fuera del Área Central

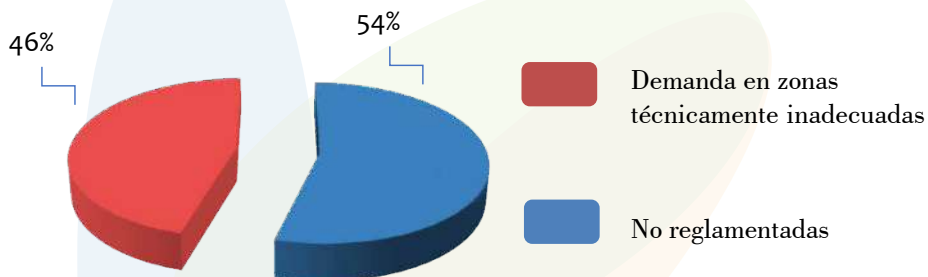
El siguiente plano se muestran las vías ocupadas por estacionamientos públicos fuera del área central del distrito observándose que la mayoría de ellos se encuentra en zonas técnicamente inadecuadas o no autorizadas. (*)



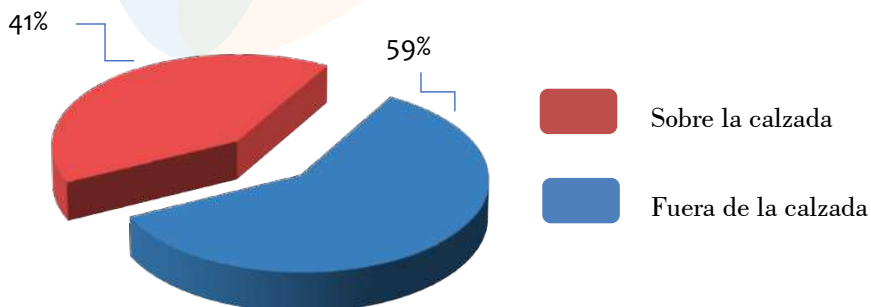
- Estacionamiento en zonas técnicamente inadecuadas
- Estacionamientos en zonas no autorizadas
- Estacionamientos en zonas de cobro
- Limite del Área Central

De la demanda total de plazas de estacionamiento fuera del centro de Miraflores, se ha identificado que muchas zonas de estacionamiento no cumplen con las áreas mínimas para su uso, en muchos casos son áreas libres invadidas por estos vehículos.

El 46% del total de vehículos que demandan una plaza de estacionamiento, lo realiza en zonas que no poseen las condiciones técnicas mínimas requeridas para dicho uso.



Del total de plazas de estacionamiento ubicadas en zonas donde no se permitiría su uso, el 41% se estacionan sobre la calzada, tal como se muestra en la siguiente imagen:



3. Potencialidades para mejorar

Peatón

- ✓ La vocación peatonal del distrito.
- ✓ La concentración de usos y actividades comunes en determinados ejes o zonas.
- ✓ La existencia de veredas amplias, bermas laterales y centrales, y buena arborización.
- ✓ Las cortas distancias de caminata a nivel zonal entre los principales centros de atracción.
- ✓ La cercanía de paraderos importantes del metropolitano, del Metro y del transporte público.
- ✓ La topografía plana en todo el distrito.

- ✓ La aceptación y creciente uso de las ciclovías existentes.
- ✓ El incremento de usuarios con fines no recreativos.
- ✓ En muchas vías la sección vial permite rediseñar la demarcación de carriles para ganar espacios para el tránsito de bicicletas.
- ✓ La cercanía entre centros de atracción y zonas residenciales.
- ✓ La topografía plana del distrito.

Transporte no motorizado

Transporte público

- ✓ La existencia de planes metropolitanos de reordenamiento del transporte
- ✓ La existencia de 6 estaciones de Metropolitano y 1 Metro en el distrito.
- ✓ La posibilidad de crear servicios distritales.
- ✓ El espacio vial disponible en las vías principales para la implementación de paraderos segregados.
- ✓ Resultados positivos de fiscalización y control de transporte.
- ✓ Cercanía y buena conexión entre centros de atracción y zonas residenciales.
- ✓ La aplicabilidad de tecnologías de transporte mecanizado para pendientes (acantilados)

- ✓ Resultados positivos de fiscalización y control de tránsito, aceptación y respeto de ciertos tramos de restricción de parada en Av. Larco y Av. Benavides.
- ✓ Espacio vial disponible en las vías transversales a las principales para la implementación de paraderos de taxis.

Taxi

Vehículo privado

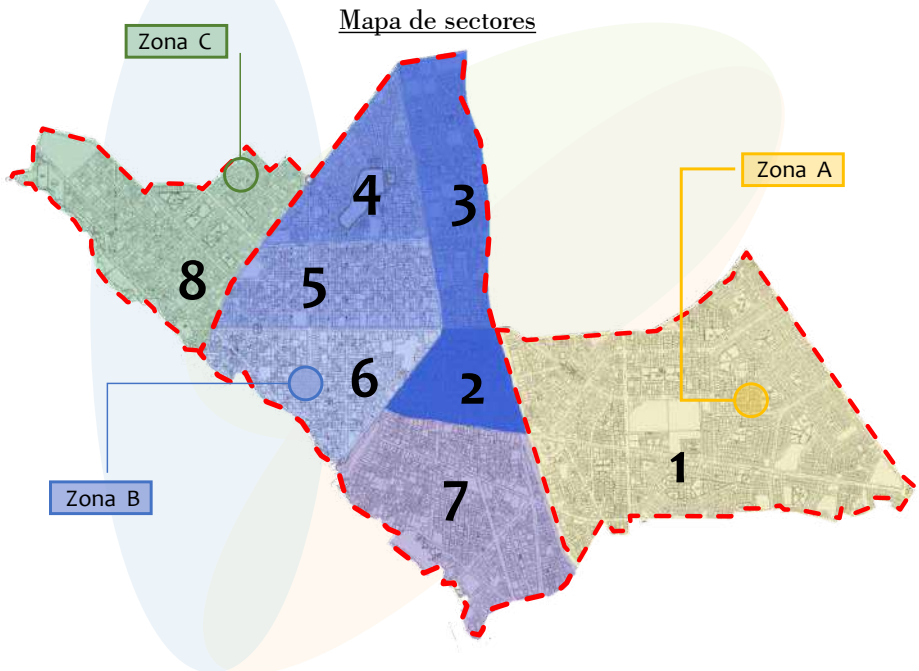
- ✓ La sección vial de muchas vías locales permiten rediseñar la demarcación de carriles para ganar espacios para el tránsito o estacionamiento de vehículos.
- ✓ La tecnología de sistemas inteligentes de tránsito permite optimizar el funcionamiento de los semáforos.
- ✓ El distrito cuenta con espacios aptos y estratégicamente localizados para el desarrollo de estacionamientos públicos subterráneos.
- ✓ El distrito cuenta con vías de carácter metropolitano que ayudan a segregar el tráfico de paso del tráfico local.

- ✓ La aplicación de normas sobre la afectación vial permite fiscalizar y controlar las operaciones de carga y descarga.
- ✓ Aprovechar que en las horas valle el tráfico se reduce considerablemente para realizar las operaciones.
- ✓ A los promotores les interesa contar con buenas condiciones de accesibilidad.

Servicios de carga y descarga

4. Identificación de ámbitos y zonas de atención estratégicas

El Plan de Movilidad se ha estudiado bajo la caracterización de 8 sectores, los cuales están inscritos dentro de las 3 zonas de análisis del Plan Urbano Distrital (A, B y C).



Características resaltantes

- Zona A / Sector 1: Eminentemente residencial y generador de viajes
- Zona B / Sectores 2 al 7: Fundamentalmente comercial, turística y de servicios, con uso residenciales mixtos, fuerte atractor de viajes y de población flotante.
- Zona C / Sector 8: Creciente proceso de renovación urbana, uso mixtos y población flotante.



Capítulo III: Tendencias

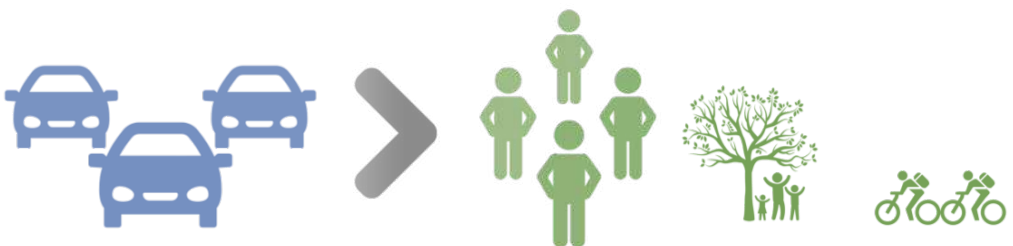
Tendencia: ¿Hacia dónde vamos?

De mantenerse las tendencias actuales se seguirá incrementando la demanda de transporte por la multiplicidad de equipamientos, servicios y comercios diversos que aloja el distrito.

La población flotante seguirá creciendo progresivamente producto de la densificación de actividades hoteleras, comerciales y de oficinas en detrimento de las actividades residenciales.

Se acentuará la concentración de viajes en vías que sirven para las interrelaciones funcionales con distritos colindantes, principalmente con el eje Magdalena, San Miguel y Callao, y en menor medida con el centro de Lima. Esta tendencia se irá incrementando al ser un distrito de gran centralidad en el contexto de Lima Metropolitana. (P.U.D. Miraflores, 2016)

Al incrementarse los volúmenes de tránsito prácticamente todas las vías del distrito estarán colapsadas a corto o mediano plazo, ejerciendo una gran presión para la ampliación de pistas en detrimento de las veredas, bermas, jardines y separadores centrales.



Propuesta: La nueva forma de movilizarnos

Proponemos reorientar la forma de movilizarnos en Miraflores bajo un enfoque más sustentable, basados en los lineamientos de nuestro Plan Urbano Distrital 2016-2026, y a través de este **Plan de Movilidad Urbana**. Lograremos esto:

- ✓ Buscando la armonía entre las diferentes actividades urbanas y el desarrollo físico, ambiental y social.
- ✓ Priorizando los desplazamientos peatonales así como en el transporte público y no motorizado.
- ✓ Integrando los subcentros del distrito y otros vecinos a través de una red de ciclovías y ejes verdes caminables.
- ✓ Potenciando la intermodalidad con los sistemas masivos de transporte del metro, el metropolitano y los corredores, creando servicios públicos de transporte a nivel distrital.
- ✓ Resolviendo –dentro de este marco- los urgentes problemas de tránsito, circulación y estacionamiento de vehículos.

En la nueva forma de movilizarnos **el peatón tiene un tratamiento preferente, siendo la bicicleta y el transporte colectivo** medios de transporte complementarios con los que formará una alianza.

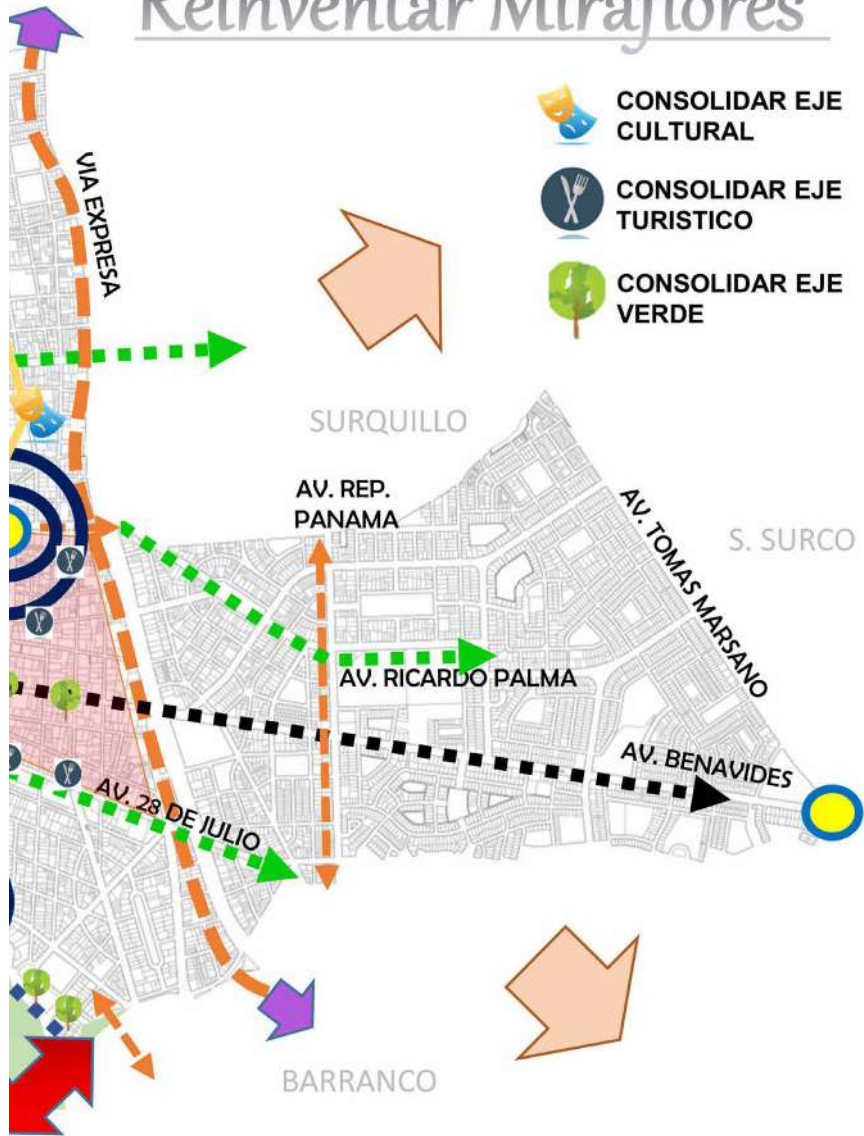
El automóvil tendrá así un nuevo papel, de mucho menor protagonismo e impacto en el distrito.



IMAGEN OBJETIVO PRELIMINAR



Reinventar Miraflores”



CONSOLIDAR EJE CULTURAL



CONSOLIDAR EJE TURISTICO



CONSOLIDAR EJE VERDE



Capítulo IV: Objetivos, estratégias y enfoques

1. Objetivo general :

El objetivo general de la política de movilidad para el distrito es establecer un equilibrio entre los usos y la intensidad del suelo urbano, con las diferentes formas de movilización de sus habitantes y visitantes. Este equilibrio se basa en criterios de una movilidad económica, social y ambientalmente sostenible en el tiempo, que priorice al peatón, al ciclista y al transporte colectivo sobre el transporte individual, y mejore la eficiencia, calidad y seguridad de los desplazamientos.

Objetivos específicos :

Dentro de este nuevo enfoque de movilidad en Miraflores, se plantea construir un nuevo modelo de movilidad urbana, que implica:

- Cambiar los métodos de análisis y los procedimientos de intervención reenfocándolos hacia la movilización de personas y no de vehículos.
- Armonizar el crecimiento urbano procurando que las personas puedan acceder a los servicios de la ciudad sin recorrer grandes distancias y sin tener que utilizar tanto los vehículos motorizados.
- Mejorar la integración física y funcional de Miraflores tanto a nivel interno como con sus distritos colindantes.
- Priorizar la circulación peatonal y el transporte en bicicletas, como modos de transporte.
- Integrar los modos de transporte de corta distancia (circuitos peatonales, ciclo vías) e internos (urbanito) con los sistemas masivos del Metro, del Metropolitano y los Corredores Complementarios reduciendo el número de rutas que atraviesan el distrito.
- Promover el cambio de la matriz energética para los servicios de transporte distrital.
- Promover la participación de la iniciativa privada (estacionamientos, teleféricos, parquímetros, entre otros).

Propuestas de movilidad urbana

Lineamientos de movilidad urbana sostenible

- ▶ Construir un nuevo modelo de movilidad urbana, dentro de un enfoque de movilidad sostenible, priorizando la circulación peatonal y el transporte en bicicletas.
- ▶ Mejorar la integración física y funcional de Miraflores con sus distritos colindantes.
- ▶ Priorizar el transporte colectivo a través de un sistema de urbanito conectado al Sistema Integral de Transporte.
- ▶ Promover el cambio de matriz energética para los servicios de transporte colectivo.
- ▶ Generar una nueva red de espacios públicos.



1. PROPUESTA DE RED DE ESPACIOS PÚBLICOS
Se propone la creación de los corredores verdes, priorizando al medio ambiente sobre el diseño vial, estos estarán integrados con los nuevos espacios públicos que se generaran mediante los nuevos parámetros urbanísticos y edificatorios.

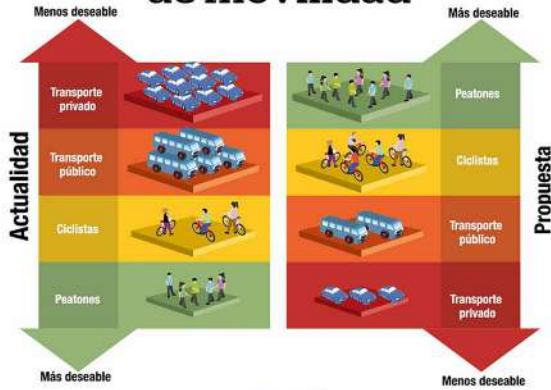


2. PROPUESTA DEL SISTEMA DE CICLOVÍAS
Sistema de ciclovías que conecte los principales atractores y generadores de viaje en el distrito integrado al sistema de transporte público y sostenible.



3. PROPUESTA DEL SISTEMA URBANITO
Sistema de movilidad interna del distrito con el fin de mejorar las condiciones de movilidad de los residentes y visitantes, reeducando el uso del automóvil privado.

Políticas de movilidad



LEYENDA

- Corredores verdes
- Sistema de ciclovías
- Sistema urbanito
- Ciclo módulos

Propuesta
Plan Urbano
Distrital
2016 - 2026

Gerencia
de Desarrollo
Urbano y
Medio
Ambiente

**mira
flores**
en tu corazón

2. Estrategias de movilidad

Para el logro de los objetivos planteados es necesario que se cumpla lo siguiente:

- Establecer políticas de desarrollo urbano y usos de suelo que fomenten la creación de nuevos espacios públicos y áreas verdes.
- Priorizar el desarrollo de obras de mejoramiento peatonal y la recuperación de espacios públicos para la creación de nuevas zonas y ejes peatonales.
- Sensibilizar y motivar a las autoridades y vecinos a fin de que conozcan y apoyen la nueva Visión de Movilidad Sustentable que se propone para Miraflores.
- Priorizar el desarrollo de la red de ciclovías y del sistema de bicicleta pública.
- Promover a través de iniciativas privadas u otras modalidades el desarrollo de estacionamientos subterráneos en la periferia de zonas de concentración y atracción de viajes con la finalidad de reducir el tránsito vehicular en estos sectores.
- Priorizar la instalación de parquímetros inteligentes para el cobro del estacionamiento de vehículos en vías públicas con suficiente oferta de espacio vial.
- Gestionar ante la Municipalidad Metropolitana de Lima la necesidad de mejorar la infraestructura vial metropolitana que sirve para el desplazamiento de los mayores flujos vehiculares dentro del distrito y de interconexión con otros distritos vecinos, como son los nuevos puentes y obras de integración con San Isidro, Surquillo y Barranco.

- Coordinar con la Municipalidad Metropolitana de Lima respecto a la plena implementación y fiscalización del Corredor Azul de la Av. Arequipa, así como de los Corredores de Integración que recorrerán los ejes de las avenidas Angamos y Benavides y el retiro de los taxis y rutas no autorizadas o que realizan recorridos innecesarios por el distrito.
- Establecer coordinaciones con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la pronta implementación de las rutas 3 y 6 del Sistema de Metro que pasarán por Miraflores.
- Establecer alianzas estratégicas con los Municipios de San Isidro, Surquillo y Barranco para coordinar y programar los proyectos estratégicos que conciernen a los distritos y que corresponden a la gestión de la Municipalidad Metropolitana.
- Elevar al rango de Gerencia a la actual Subgerencia de Movilidad del Municipio de Miraflores a fin de dotarla de mayores medios para una gestión más protagónica para la gestión e implementación de las propuestas del Plan.



3. Instrumentos de apoyo a la gestión

Para el desarrollo e implementación del Programa de Movilidad de Miraflores se cuenta con los siguiente componentes:

- El Comité de Movilidad, presidido por el Alcalde, se reúne semanalmente para monitorear y coordinar el sector.
- La Sub Gerencia de Movilidad y Seguridad vial que desarrolla y ejecuta los proyectos de movilidad y tránsito.
- La Gerencia de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente que actualiza y compatibiliza los planes de desarrollo y la movilidad del distrito.
- La Gerencia de Obras Públicas que ejecuta las obras.
- El Centro de Monitoreo de Tránsito a través del cual se tiene control del sistema de tránsito y semaforización del distrito y la captura de data e información de tránsito y accidentes viales.
- El *software* de procesamiento de data de movilidad, accidentabilidad y congestión a través de convenios institucionales con empresas privadas como Telefónica y Waze.

A través de esta organización se permite la planificación, el control y la gestión de movilidad en el distrito, monitoreando los flujos vehiculares, cruzando información y data con aplicativos, reduciendo la accidentabilidad y apoyando la labor de los inspectores de tránsito en el distrito.





Capítulo V: Líneas de actuación

Líneas de actuación:



- Adecuación para lograr la accesibilidad universal
- Mejora y ampliación de veredas
- Recuperación de espacios remanentes
- Creación de corredores verdes
- Mejoramiento del mobiliario



- Desarrollo total de la red de ciclovías
- Integración al SIT, estacionamientos y puntos de interés mediante estaciones de bicicletas públicas
- Promover y capacitar en el uso de la bicicleta
- Mejorar señalización



- Desarrollo de sistemas de transporte distrital (urbanito, teleféricos)
- Integración con otros modos
- Ordenar la operación y funcionamiento de los servicios

Vialidad
Tránsito - Reducción de la congestión

Estacionamiento



Vialidad

- Fortalecer la jerarquización vial.
- Mejorar la integración con distritos colindantes
- Mejorar la integración con la Costa Verde.
- Mejorar la geometría vial de intersecciones críticas y/o tramos viales
- Adecuar secciones y/o demarcaciones viales para la implementación de ciclovías y/o veredas



Tránsito y reducción de la congestión

- Modernizar sistema de semaforización y control del tránsito
- Resolver operativamente intersecciones críticas.
- Modernizar sistemas de señalización.
- Establecer restricciones estratégicas de circulación
- Implementar calles con velocidad reducida



Estacionamiento

- Desalentar los viajes en coche
- Desarrollar sistema de parquímetros
- Desarrollar nuevas áreas de estacionamiento
- Revisión de la regulación de estacionamientos en la pista y fuera de ella

1. Lineamientos con respecto al peatón



- El transporte privado es muy usado en el distrito, siendo una de las principales causas de tráfico y congestión.
- Se propone, además de desincentivar su uso aplicando medidas de restricción de estacionamientos en la vía pública, el desarrollo de estacionamientos subterráneos y parquímetros.
- Por otra parte, se propone mejorar las condiciones de los servicios de transporte público distrital y la intermodalidad así como la priorización de los desplazamientos no motorizados.
- Adicionalmente, se aplicarán medidas para aliviar el congestionamiento a través de restricciones de giros, carriles reversibles, giros indirectos, entre otros.
- Finalmente, se mejorará la fluidez del tránsito y la reducción del congestionamiento vehicular a través de la mejor programación y organización del sistema de semaforización.



2. Lineamientos con respecto al transporte no motorizado



- ✓ Se plantea la priorización de los desplazamientos de la población a través del transporte no motorizado, de allí la necesidad de promover el uso de la bicicleta y complementar los circuitos de las ciclovías existentes e integrándolas al sistema de movilidad que se propone para el distrito.
- ✓ Las nuevas rutas de ciclovías proponen unificar todo su sistema, a través de un sistema de alquiler de bicicleta pública de tal forma que podamos unir o viajar por todo el distrito usando este medio.
- ✓ Integrarla al sistema integrado de transporte mediante estaciones de bicicletas en los principales puntos de interconexión modal a fin de hacer más atractivo su uso.
- ✓ Asimismo, los parqueaderos y estaciones propuestas estarán ubicados en los alrededores de los paraderos de transporte importantes y/o en las inmediaciones de centralidades captando público.
- ✓ Los ejes peatonales conectarán todos los puntos de interés y recreación del distrito, y la red de ciclovías unirá todo el distrito y lo interconectará con los demás distritos.
- ✓ Dotar a las ciclovías actuales y futuras de iluminación y condiciones de seguridad óptimas.
- ✓ Promover entre los colegios ubicados en el distrito el uso de la bicicleta por parte de los alumnos residentes en Miraflores.



3. Lineamientos con respecto al transporte público



- ✓ El transporte público debe ser un sistema integrado donde se complementen de forma segura, accesible para toda la población y preservando el medio ambiente, todos los modos de transporte.
- ✓ La nueva visión de movilidad para Miraflores se fundamenta, por una parte en la propuesta de reforma del transporte iniciada por la Municipalidad Metropolitana de Lima que incluye el desarrollo del Corredor Azul en la Av. Arequipa y de los corredores de las avenidas Angamos, Benavides y Del Ejército; además del aumento de la capacidad del Metropolitano y el desarrollo de las Líneas 3 y 6 del Metro de Lima.
- ✓ Por otra parte, se propone el desarrollo de otros modos de transporte a nivel distrital que complementan a los sistemas metropolitanos y satisfacen perfectamente la necesidad de los viajes cortos dentro del distrito, como lo son el urbanito y la red de ciclovías a fin que el transporte privado adquiera paulatinamente menor importancia.
- ✓ Finalmente, se plantea la integración con la Costa Verde de manera inclusiva aprovechando la pendiente existente para el desarrollo de sistemas de circulación vertical mecanizada, como funiculares o ascensores públicos y la construcción de escaleras, rampas y puentes peatonales.

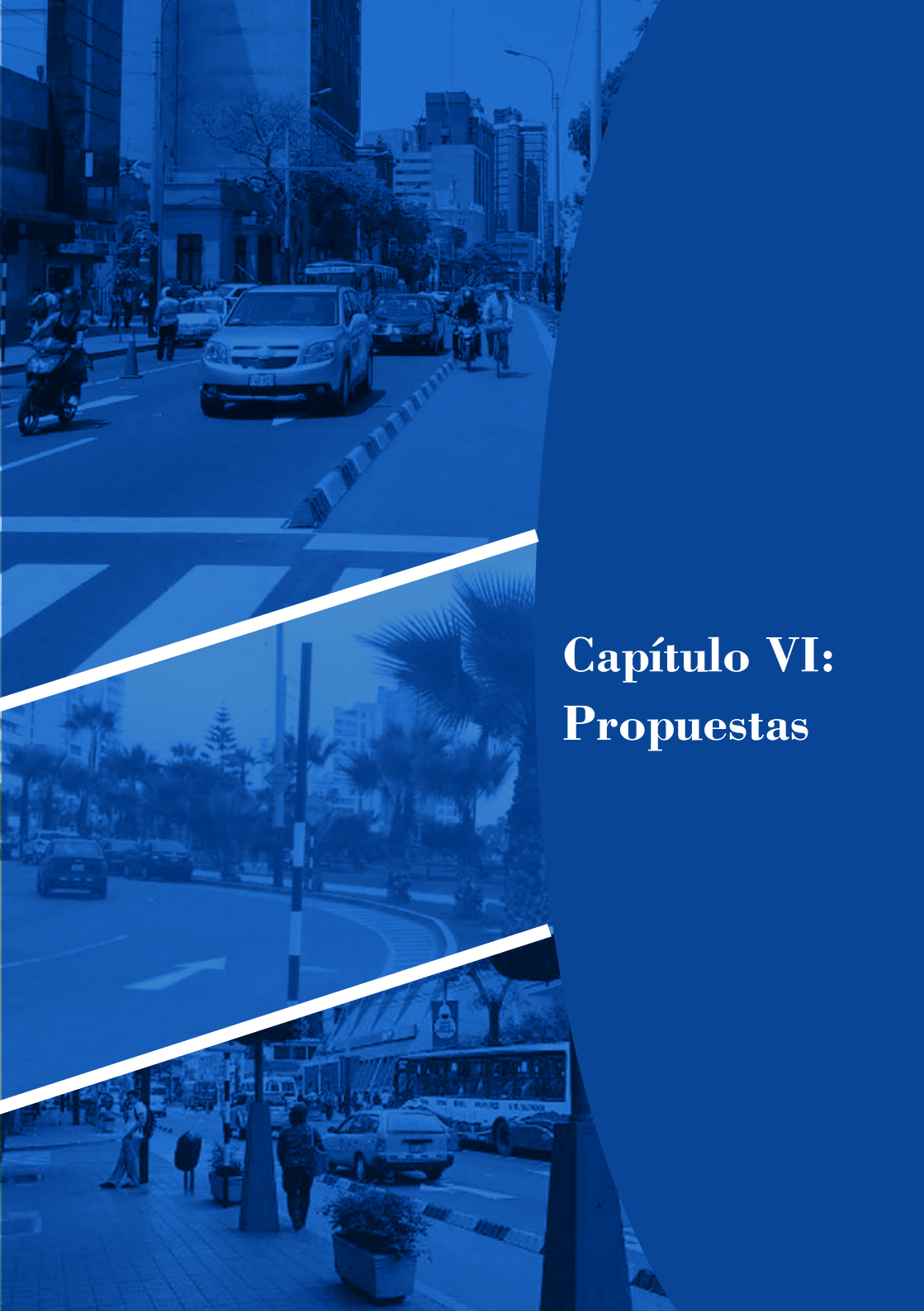


2. Lineamientos con respecto al vehículo privado



- Redefinir demarcación de carriles de circulación y estacionamiento de vehículos procurando optimizar el espacio vial disponible.
- Implementar medidas físicas y operativas para el aumento de la capacidad vial especialmente en las vías de acceso y salida del Distrito.
- Sincronizar / modernizar los semáforos de vías principales.
- Implementar medidas de reducción de velocidad en intersecciones y/o tramos de vías (nivel y textura de pavimentos).
- Desarrollar un plan de promoción de la inversión privada para la construcción y operación de estacionamientos públicos subterráneos agrupados por paquetes en sitios estratégicos.
- Establecer zonas de estacionamiento permitido en la vía pública diferenciadas en función al nivel de congestión y uso de la misma. Por ejemplo:
 - Nivel 1: Calles del área central, Larco, Diagonal
 - Nivel 2: Benavides, Angamos, Pardo
 - Nivel 3: otras
- Implementar sistema de parquímetros electrónicos con tarifas diferenciadas por zona y tiempo de estacionamiento.



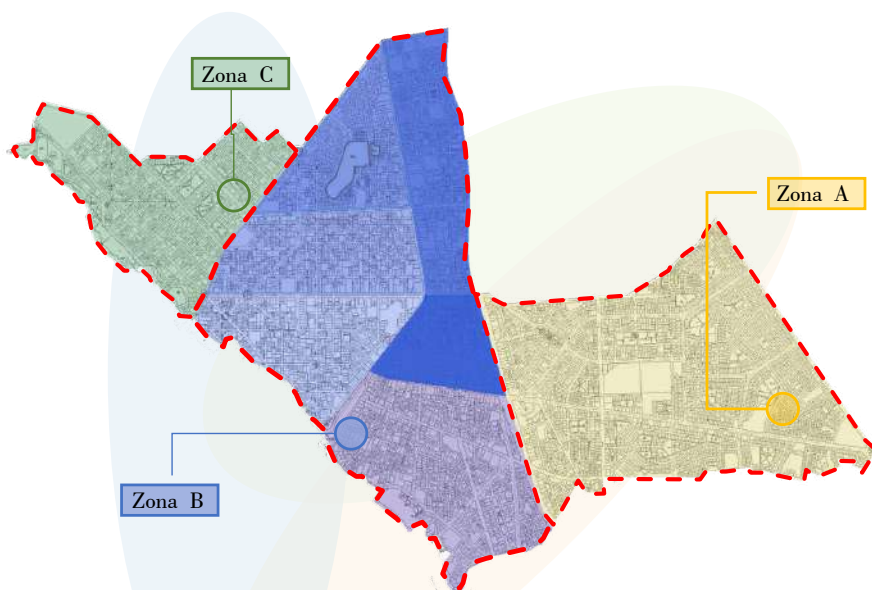


Capítulo VI: Propuestas

1. Localización de propuestas por sectores

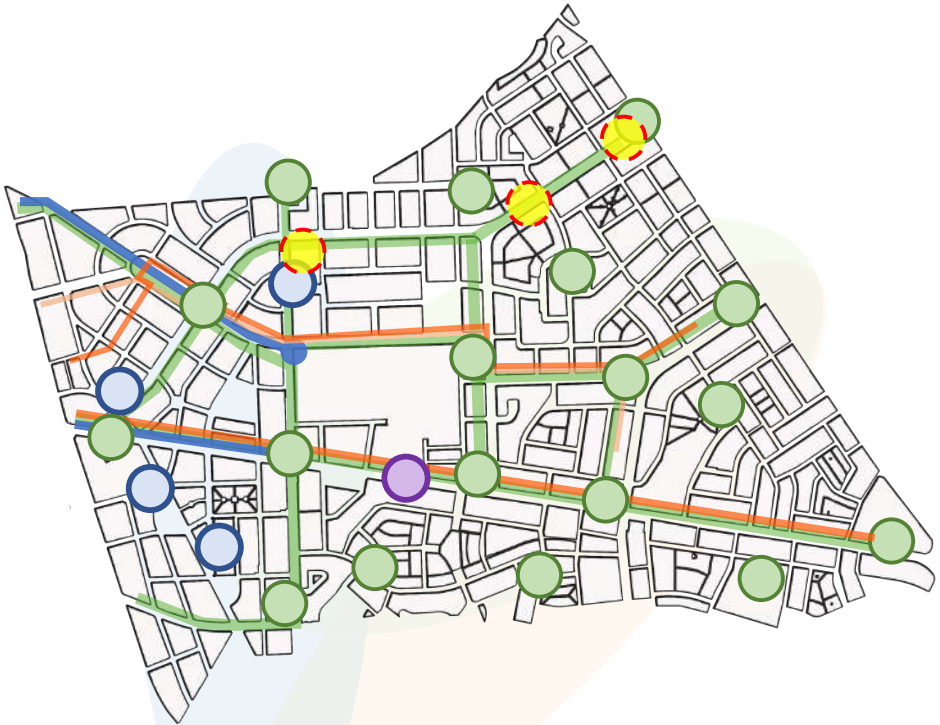
El conjunto de propuestas relacionadas a la vialidad, transporte, tránsito e infraestructura del Programa de Movilidad, se han agrupado por temas y sectores para su mejor comprensión.






Mapa de sectores



- **Sector A:** Eminentemente residencial, generador de viajes: Implementación de ciclovías, mejoramiento de intersecciones peatonales, viales y semafóricas.
- **Sector B:** Predominantemente comercial y de servicios, atractor de viajes: Peatonalización de calles y espacios públicos, creación de ejes turísticos, propuestas operativas de tránsito, relocalización de paraderos de taxis, implementación de zonas de parquímetros, ciclovías, paisajismo, actividades comerciales.
- **Sector C:** Potencialmente de regeneración urbana, atractor y generador de viajes: creación de ejes temáticos comerciales y usos mixtos con prioridad peatonal: ciclovías, estacionamientos subterráneos, ampliación de veredas y paisajismo.

1.1 Propuestas en el sector A








-  Propuestas con respecto al peatón
-  Propuestas con respecto transporte no motorizado
-  Propuestas con respecto transporte público
-  Propuestas con respecto al tránsito y reducción de la congestión
-  Propuestas con respecto al estacionamiento

1.2 Propuestas en el sector B



1.3 Propuestas en el sector C



-  Propuestas con respecto al peatón
 - Vía local preferencial con prioridad al peatón.
-  Propuestas con respecto transporte no motorizado
-  Propuestas con respecto transporte público
-  Propuestas con respecto al tránsito y reducción de la congestión
-  Propuestas con respecto al estacionamiento



2. Propuestas con respecto al peatón

- 2.1 Corredores peatonales verdes.
- 2.2 Recuperación de espacios públicos
- 2.3 Mejoramiento del entorno vial de la zona Santa Cruz.
- 2.4 Circuito peatonal Huaca Pucllana.
- 2.5 Peatonalización alrededor del Parque Miranda
- 2.6 Recuperación de espacios viales remanentes.
- 2.7 Rutas culturales peatonales.
- 2.8 Fase semafórica peatonal (“Todo rojo”)

2.1 Corredores Peatonales Verdes

Los corredores peatonales verdes integrarán los sub-centros del distrito a través del desarrollo de ejes y paseos peatonales ampliando veredas para dar prioridad al ambiente y la arborización sobre el diseño vial en las avenidas mas importantes del distrito complementando los ejes peatonales de las avenidas Arequipa, Larco y Diagonal.



Fuente: P.U.D. Miraflores

Corredores Verdes propuestos:

- Av. Alfredo Benavides
- Av. Pardo
- Av. Ricardo Palma
- Av. Comandante Espinar



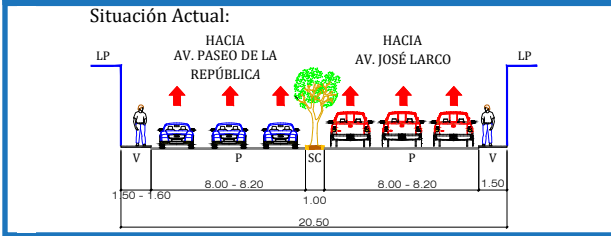
Corredores Peatonales Verdes / Recuperación de espacios públicos / Mejoramiento del entorno vial de la zona Santa Cruz / Circuito peatonal Huaca Pucllana / Peatonalización alrededor del Parque Miranda / Propuesta de recuperación de espacios viales Remanentes / Rutas Culturales Peatonales / Fase semafórica Todo Rojo

Intervención: Av. Alfredo Benavides

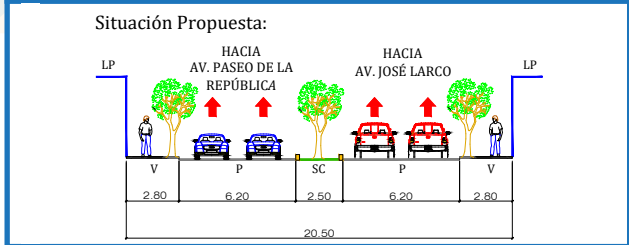
Se propone reducir de tres a dos los carriles de circulación vehicular para ambos sentidos, incrementando el ancho de veredas; con la finalidad de que el peatón pueda circular con mayor comodidad y seguridad. Asimismo, crear un mayor separador central donde se mejorara la arborización y el paisajismo en general.



Estado actual



Propuesta
para la Av.
Alfredo
Benavides



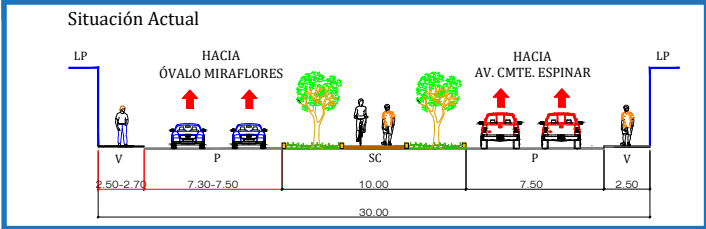
Fuente: P.U.D. Miraflores

Intervención: Av. José Pardo

La avenida José Pardo tiene una sección vial generosa, con una alameda al centro donde inclusive circulan bicicletas, es decir tiene un uso mixto. El ancho de los carriles será reducido a lo mínimo necesario, para aumentar el ancho de las veredas y arborizarlas.

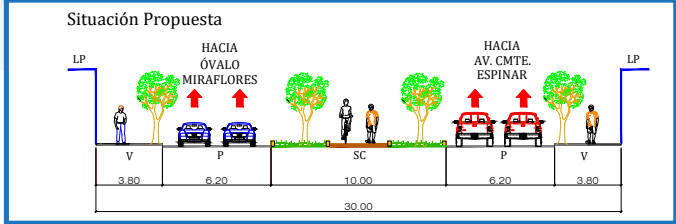


Estado actual



72

Propuesta para la Av. José Pardo



Se plantea ampliar las veredas a 4.00 m máximo en algunos tramos, sembrar árboles, a fin de lograr una vía con aspecto mas amigable con el peatón.

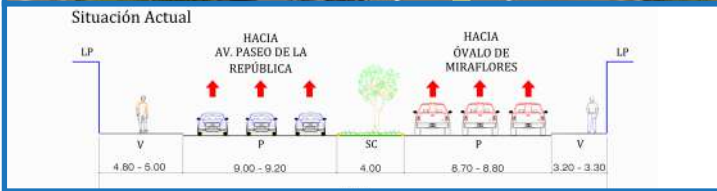
Intervención: Av. Ricardo Palma

Esta avenida de tres carriles vehiculares por sentido no tiene más flujo de tránsito que su continuidad que es la avenida Pardo la cual cuenta con solo dos carriles de circulación.

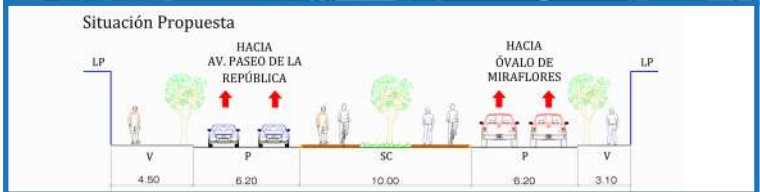
Se propone crear un eje vial integrado espacialmente a la Av. José Pardo para ello se disminuirá de tres a dos carriles vehiculares. El espacio ganado permitirá ampliar las veredas y crear una amplia alameda en el separador central y sobre esta alameda implementar una franja peatonal y una ciclo vía de modo de integrar la red con la ciclo vía de la Av. José Pardo.



Estado actual



Propuesta para la Av. Ricardo Palma



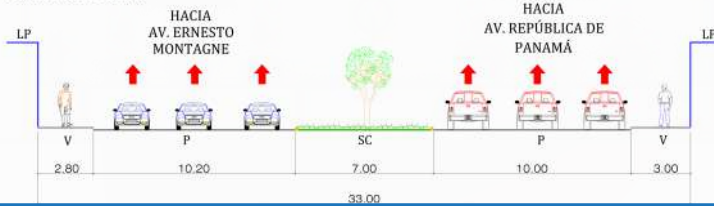
Intervención: Av. Comandante Espinar

Se propone reducir de tres a dos carriles vehiculares para ampliar significativamente las veredas y crear en el separador central una gran franja verde para desarrollar un proyecto paisajístico, con ciclovías y una gran alameda arborizada y debidamente equipada con mobiliario urbano.



Estado actual

Situación Actual

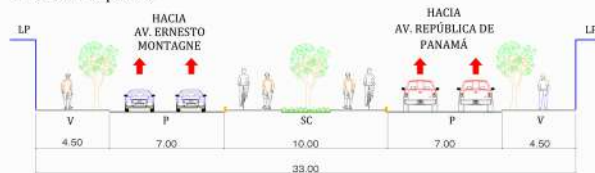


74

Propuesta



Situación Propuesta

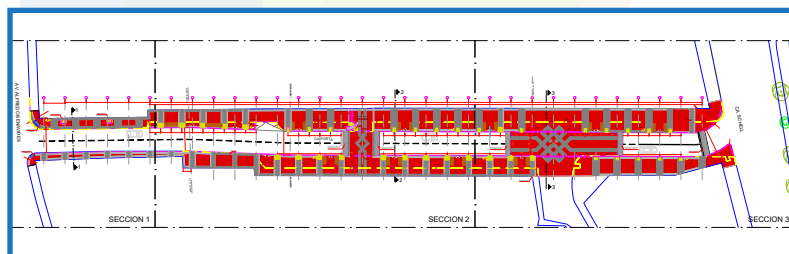


2.2 Recuperación de espacios públicos

Calle Porta:

La propuesta considera los siguientes aspectos básicos de diseño urbano:

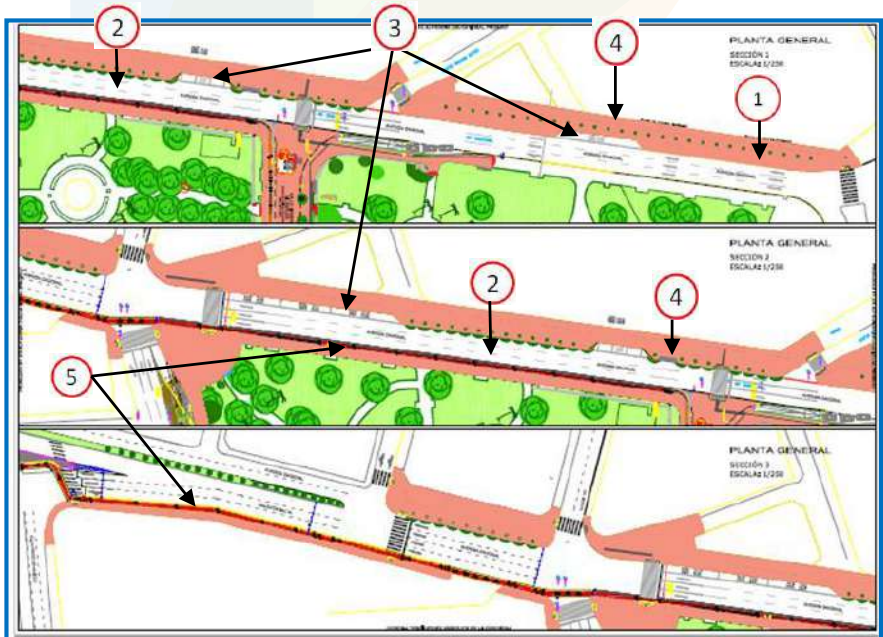
- ✓ La restricción o eliminación de los puestos de estacionamiento.
- ✓ La ampliación de nuevas veredas para el desarrollo de actividades culturales y comerciales complementarias.
- ✓ La incorporación de nuevas áreas verdes y la siembra de árboles para contribuir al mejoramiento del entorno urbano y la calidad ambiental.
- ✓ El equipamiento del mobiliario urbano para estandarizar y complementar las funcionalidades de los espacios públicos.
- ✓ La modernización y estandarización de la iluminación pública haciéndola más acorde con las actividades a escala peatonal.
- ✓ La modernización de la señalización horizontal y la demarcación vial para mejorar la seguridad e información de los usuarios.



Avenida Diagonal:

La propuesta considera los siguientes aspectos básicos de diseño urbano:

1. La eliminación de los puestos de estacionamientos vehicular.
2. El alineamiento del eje de la pista adecuando los anchos normativos de 3 carriles de 3.00 mt.
3. La habilitación de tres (3) bahías para: estacionamiento temporal del vehículo turístico, paradero de taxis y paradero de buses de transporte público.
4. La ampliación de nuevas veredas sobre los espacios recuperados de estacionamiento.
5. La construcción de una ciclovía .
6. La incorporación de nuevas áreas verdes y la siembra de árboles.
7. El equipamiento del mobiliario urbano.
8. La modernización de la señalización horizontal y la demarcación vial.

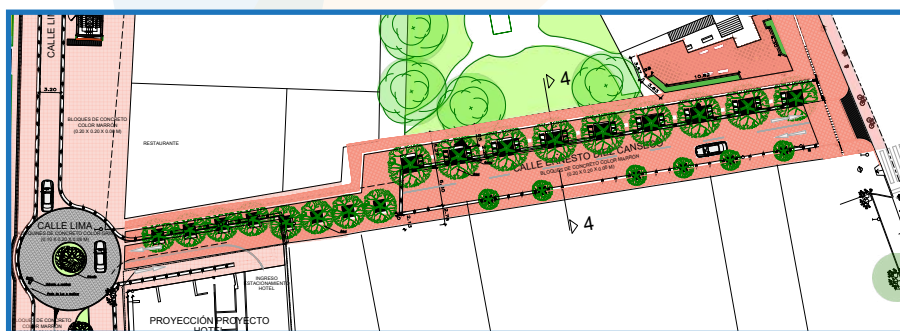


Calle Diez Canseco:

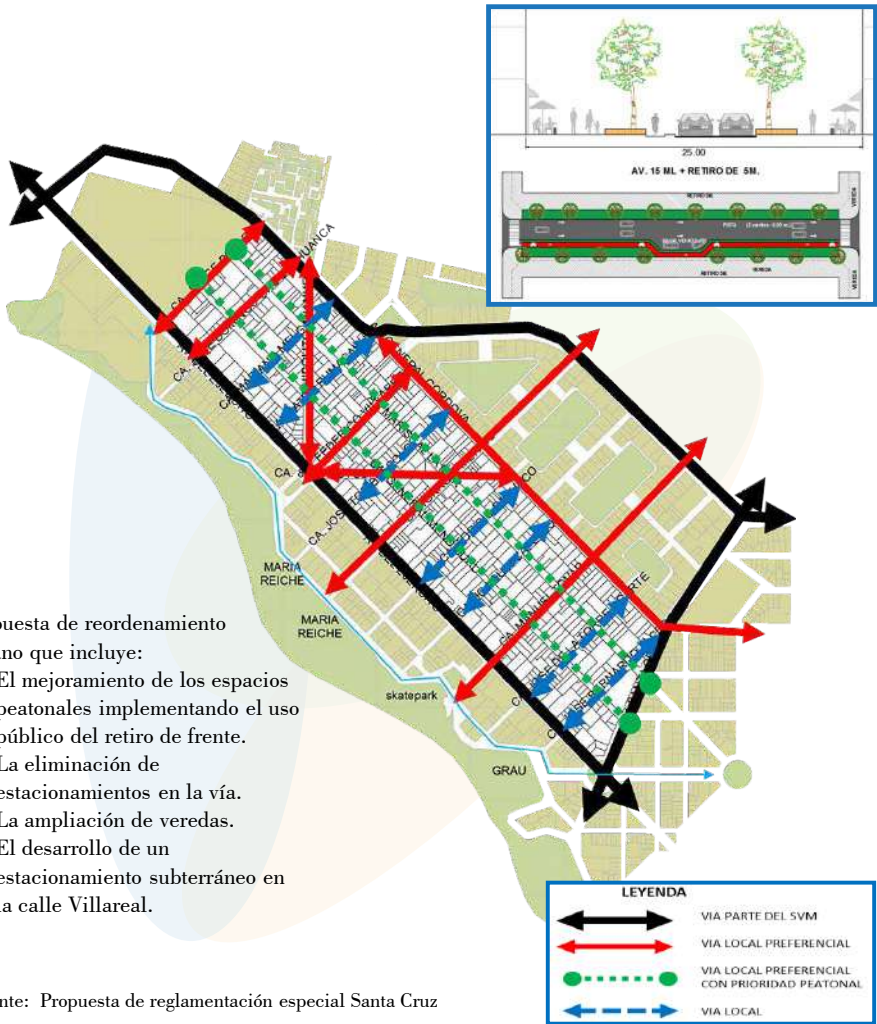
La propuesta general de tratamiento de esta cuadra es la recomposición total de la sección vial estableciéndose un carácter eminentemente peatonal, de integración total con la Plaza Raúl Porras Barrenechea, y con acceso vehicular restringido solo para el los estacionamientos de dos edificaciones vecinas, vehículos de servicio y emergencia.

La propuesta considera los siguientes aspectos básicos de diseño urbano:

1. Eliminación de los puestos de estacionamiento.
2. Tanto la vía de acceso vehicular restringido como las veredas se encontraran al mismo nivel.
3. La vía de acceso vehicular restringido tendrá una sección con dos carriles.
4. El resto del espacio vial se destinará a las nuevas veredas para el uso del peatón, el desarrollo de actividades culturales y comerciales complementarias.
5. La incorporación de nuevas áreas verdes.
6. El equipamiento del mobiliario urbano.
7. La modernización de la señalización horizontal y la demarcación vial para mejorar la seguridad e información de los usuarios.



2.3 Mejoramiento del entorno vial de la Zona Santa Cruz



78

Propuesta de reordenamiento urbano que incluye:

- El mejoramiento de los espacios peatonales implementando el uso público del retiro de frente.
- La eliminación de estacionamientos en la vía.
- La ampliación de veredas.
- El desarrollo de un estacionamiento subterráneo en la calle Villareal.

Fuente: Propuesta de reglamentación especial Santa Cruz



Corredores Pevtonales Verdes / Recuperación de espacios públicos /
Mejoramiento del entorno vial de la zona Santa Cruz / Circuito peatonal Huaca
 Puclana / Peatonalización alrededor del Parque Miranda / Propuesta de recuperación de
 espacios viales Remanentes / Rutas Culturales Pevtonales / Fase semafórica Todo Rojo

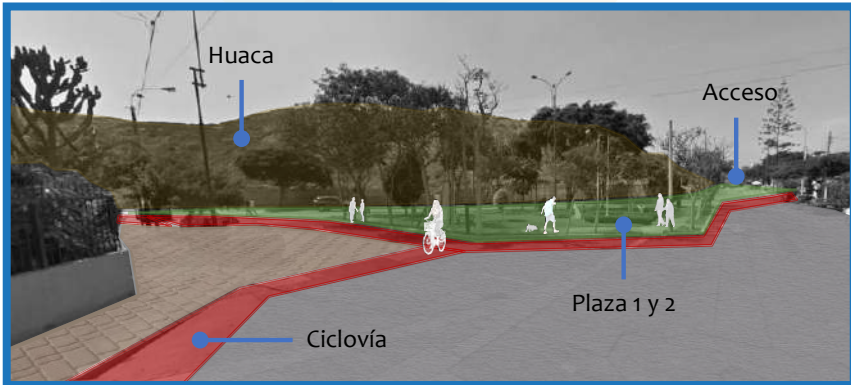
2.4 Circuito peatonal Huaca Pucllana



Creación de un anillo peatonal alrededor de la Huaca que incluye la ampliación de veredas, arborización, ciclovía, espacios de contemplación y la integración de pequeñas plazas y espacios culturales y de recreación en un particular entorno urbano de acceso a la Huaca.



Propuesta:



Corredores Peatonales Verdes / Recuperación de espacios públicos / Mejoramiento del entorno vial de la zona Santa Cruz / **Círculo peatonal Huaca Pucllana** / Peatonalización alrededor del Parque Miranda / Propuesta de recuperación de espacios viales Remanentes / Rutas Culturales Peatonales / Fase semafórica Todo Rojo

2.5 Peatonalización alrededor del Parque Miranda

Forma parte de la propuesta para la construcción de un estacionamiento subterráneo bajo las calles que circundan el parque y la recuperación de los espacios de superficie para el desarrollo de un bulevar peatonal que promoverá e integrará las actividades comerciales, culturales y artísticas del entorno del Teatro y el Edificio Marsano.

Vista del estado actual:



Vista de la propuesta:

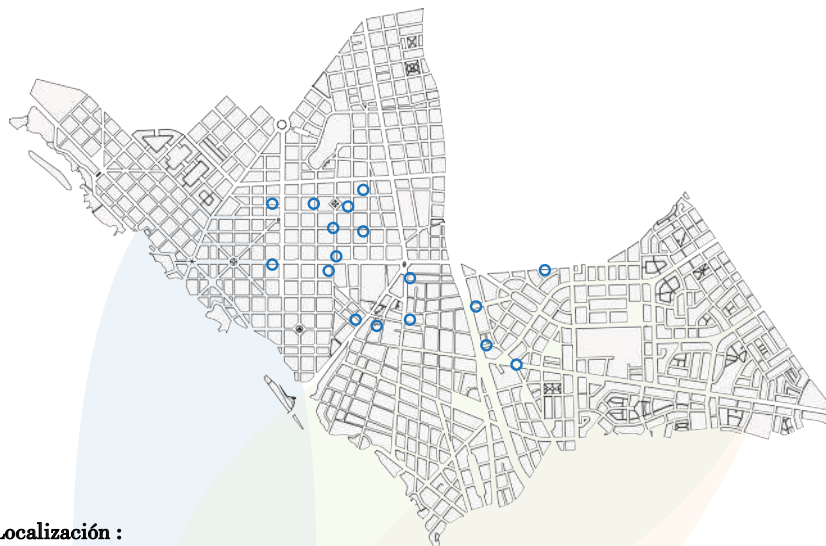


Fuente: P.U.D. Miraflores



Corredores Peatonales Verdes / Recuperación de espacios públicos /
Mejoramiento del entorno vial de la zona Santa Cruz / Circuito peatonal Huaca Pucllana
Peatonalización alrededor del Parque Miranda / Propuesta de recuperación de
espacios viales Remanentes / Rutas Culturales Peatonales / Fase semafórica Todo Rojo

2.6 Propuesta de recuperación de espacios viales remanentes para el peatón



Localización :

1. Ca. Roma, Ca. José Gálvez y Av. Alfredo León
2. Av. 28 de Julio con Ca. Porta, N°215
3. Av. Grau con Ca. José Gálvez, N°301
4. Ca. Alcanfores con Ca. Cantuarias, N°201
5. Av. Arias Araguez con la Ca. Ramón Ribeyro
6. Ca. Ramón Ribeyro con Ca. Mariano Odicio
7. Ca. Elías Aguirre con la cdra. 5 de Ca. Enrique Palacios, N°598
8. Ca. Márquez de Torre Tagle con Ca. Enrique Palacios, N°915
9. Ca. General Iglesias con la cdra. 3 de Ca. Enrique Palacios, N°294
10. Ca. General Iglesias con la cdra. 2 de Ca. Márquez de Torre Tagle, N°290
11. Ca. Enrique Palacios con General Iglesias
12. Ca. Francisco de Paula Camino con la cdra. 3 de Ca. Berlín, N°363
13. Ca. Alcanfores con Ca. Bolívar, N°209
14. Av. José Pardo con Ca. Coronel Inclán, N°101
15. Av. 28 de Julio con Ca. Colón
16. Ca. Piura con Ca. Coronel Inclán, N°399
17. Ca. Enrique Palacios con Ca. Independencia, N°400
18. Av. Mariscal Ramón Castilla con Av. República de Panamá
19. Av. 15 de Enero Cdra. 3 entre las Ca. Francisco del Castillo y Ca. Juan de la Fuente
20. Av. José Pardo con Ca. General Borgoño, N°114



Intersección de la Ca. Roma, Ca. José Gálvez y Av. Alfredo León:



Uso de la calzada (un carril) como estacionamiento permanente en las tres calles de la intersección. El triángulo en medio de la pista genera una zona insegura y de difícil acceso para el peatón debido al tránsito vehicular.

Ubicación:



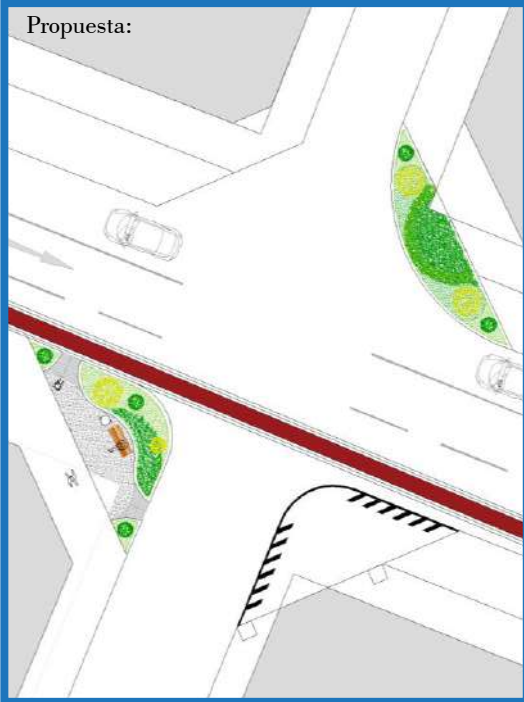
Propuesta:



- Priorizar el diseño verde sobre el piso en cementado o asfaltado.
- Plantar nuevos arboles.
- Utilizar diversos tipos de vegetación.
- Senderos con mobiliario urbano moderno y flexible.

Cruce de la de Av. 28 de Julio con Ca. Porta

Propuesta:



Ubicación:



Intervención del espacio remanente de las esquinas opuestas en el cruce de la Av. 28 de Julio con la Ca. Porta.

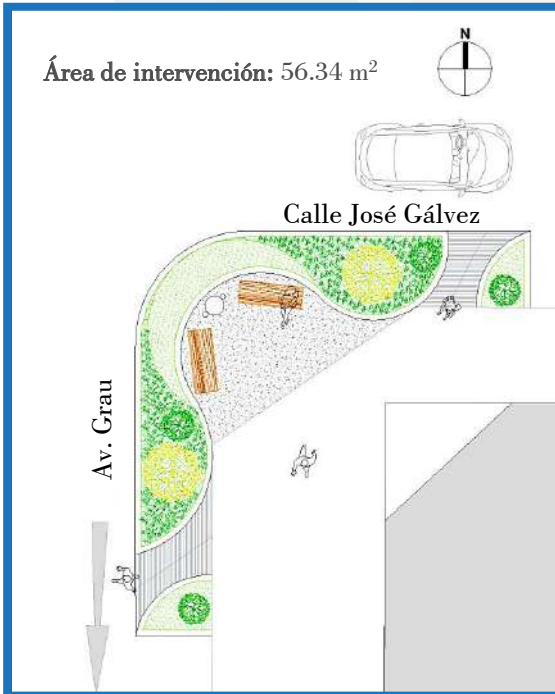
Estado actual:



Cruce de la cdra. 3 de Av. Grau con la cdra. 4 de Ca. José Gálvez, N° 301



84



Ubicación:



Remanentes viales registrados



Ubicación:



Vista de la propuesta



Propuesta:



Ubicación:



La propuesta es regenerar este espacio actualmente utilizado como estacionamiento creando nuevas áreas verdes y espacios para el peatón.

Estado actual:



Intersección Ca. Ramón Ribeyro con Ca. Mariano Odicio:

Propuesta:



Ubicación:



El remanente vial existente destaca por presentar poca cantidad de indicadores conflictivos en su entorno y una afluencia urbana moderada, lo cual lo convierte en un espacio elegible para su intervención como un futuro espacio público.

Vista de la propuesta:

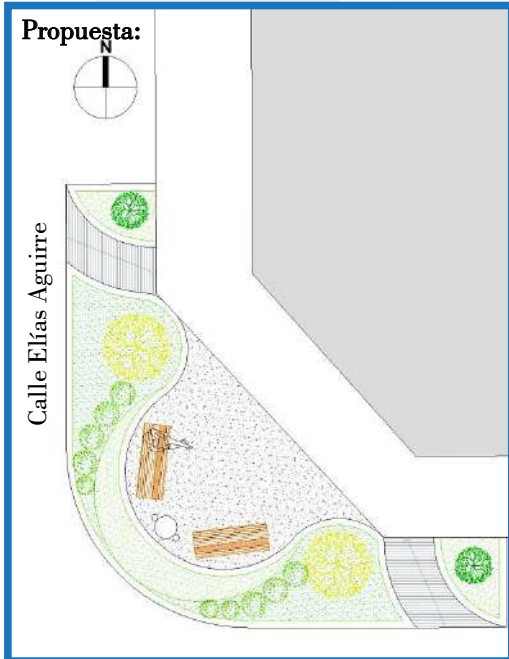


Cruce de la cdra. 2 de Ca. Elías Aguirre con la cdra. 5 de Ca. Enrique Palacios,
N° 598

Estado actual:



Propuesta:



Ubicación:



Área de intervención: 49.03 m²

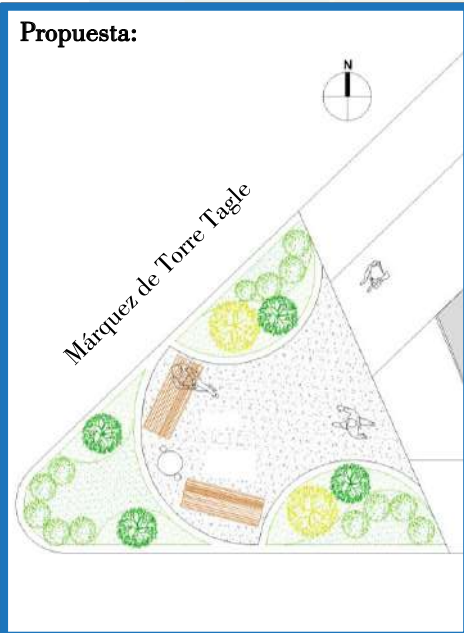
Cruce de la cdra. 2 de Ca. Márquez de Torre Tagle con la cdra. 5 de Ca. Enrique Palacios, N°915

Estado actual:

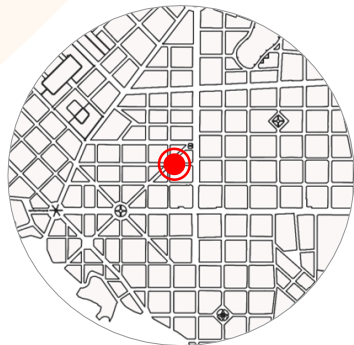


89

Propuesta:



Ubicación:



Área de intervención: 41.76 m²

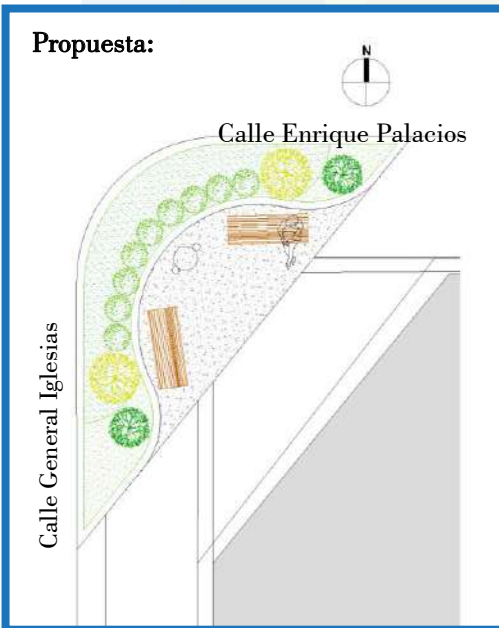
Cruce de la Ca. General Iglesias con la cdra. 3 de Ca. Enrique Palacios,
N°294

Estado actual:



90

Propuesta:

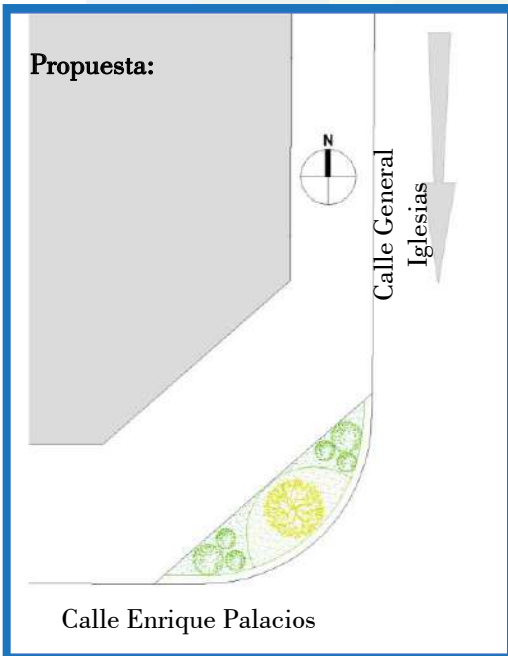


Ubicación:



Cruce de la Ca. Enrique Palacios con Ca. General Iglesias

Estado actual:



Ubicación:

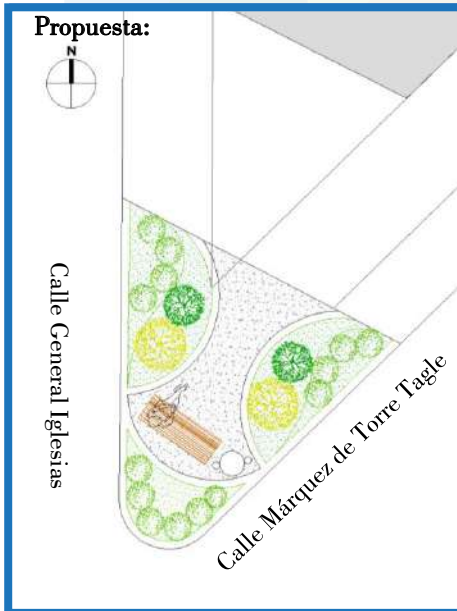


Cruce de la Ca. General Iglesias con la Ca. Márquez de Torre Tagle

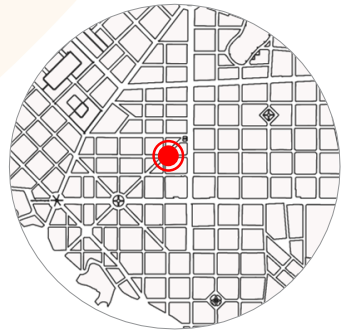
Estado actual:



92



Ubicación:



Cruce de la Ca. Francisco de Paula Camino con la Ca. Berlín

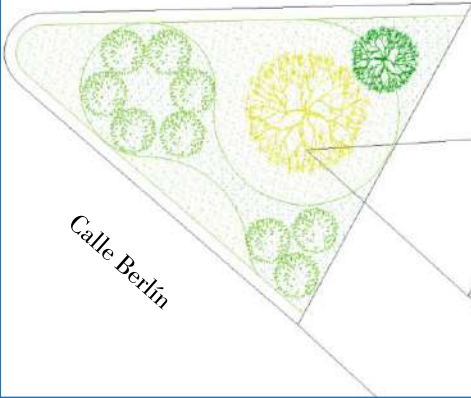
Estado actual:



Propuesta:



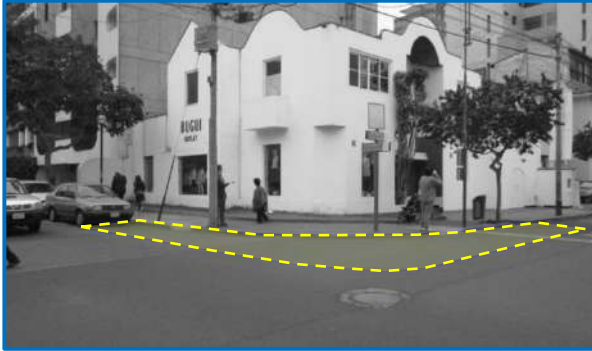
Calle Francisco de Paula Camino



Ubicación:



Cruce de la cdra. 5 de Ca. Alcanfores con la cdra. 3 de Ca. Bolívar, N°209



Ubicación:

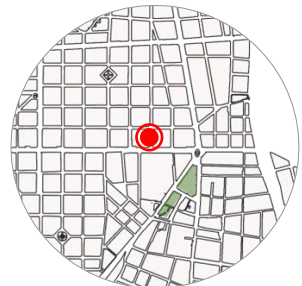


Área de intervención: 44.97 m²

Cruce de la cdra. 3 de Av. José Pardo con la cdra. 1 de ca. Coronel Inclán, N°101



Ubicación:



Intersección de la Av. 28 de Julio con la Ca. Colón:



La propuesta es recuperar el espacio remanente que actualmente se utiliza como estacionamiento para las oficinas y hoteles. Además, proponer bahías vehiculares para el hotel y el edificio de oficinas que permitirán la accesibilidad de los usuarios, así como crear nuevas áreas verdes.

Estado actual:



Ubicación:



**Cruce de la cdra. 3 de Ca. Piura con la cdra. 3 de Ca. Coronel Inclán,
N°399**



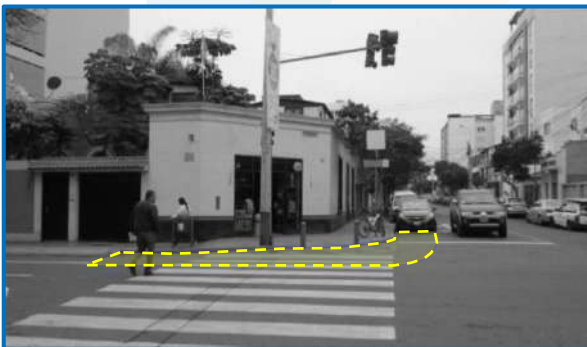
Ubicación:



96

Área de intervención: 54.35 m²

**Cruce de la cdra. 4 de Ca. Enrique Palacios con la cdra. 2 de Ca.
Independencia, N°400**



Ubicación:



Área de intervención: 75.56 m²

Nuevo espacio público en Av. 15 de Enero Cdra. 3 entre las Ca. Francisco del Castillo y Ca. Juan de la Fuente:

Ubicación:



Se propone crear una conexión espacial entre el parque y la Iglesia, a través de la ampliación y adoquinado de veredas y colocación de la pista al mismo nivel. La propuesta se complementa con la colocación de bolardos, arborización e iluminación.

Estado actual:

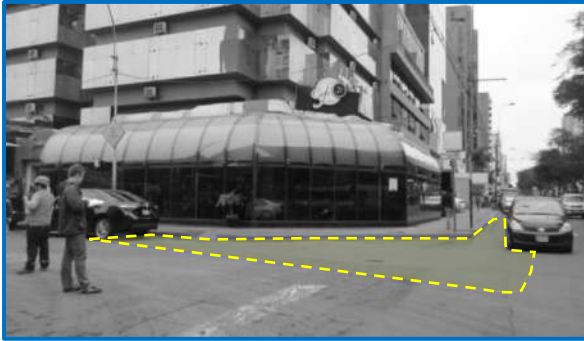


Propuesta:



Nuevo espacio público que integra los usos y actividades de los ciudadanos.

Cruce de la cdra. 4 de Av. José Pardo con la cdra. 1 de Ca. General Borgoño, N°114

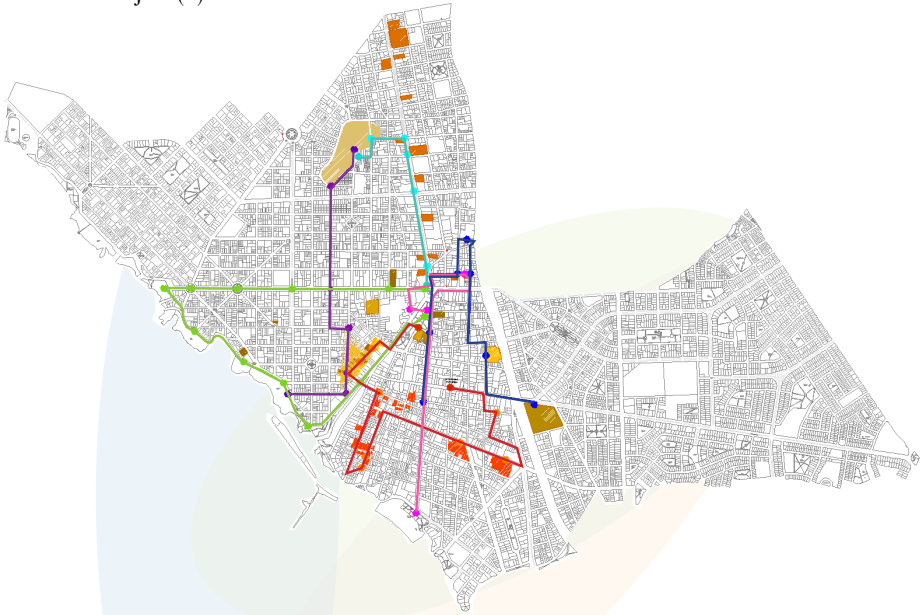


Ubicación:



2.6 Rutas Culturales Peatonales

Se proponen seis (6) rutas culturales peatonales con el fin de incentivar la vocación peatonal y el disfrute de los diferentes atractivos culturales a lo largo de estos ejes. (*)



- Ruta 1 : Av. Arequipa Arte y Cultura.
- Ruta 2 : Miraflores Paisaje Milenario
- Ruta 3: Miraflores Ecológico – La Alameda y el Malecón
- Ruta 4: Miraflores Ciudad Heroica y de Tradición
- Ruta 5: Por la Ruta de las Casonas
- Ruta 6: Litera Tours – Mario Vargas Llosa

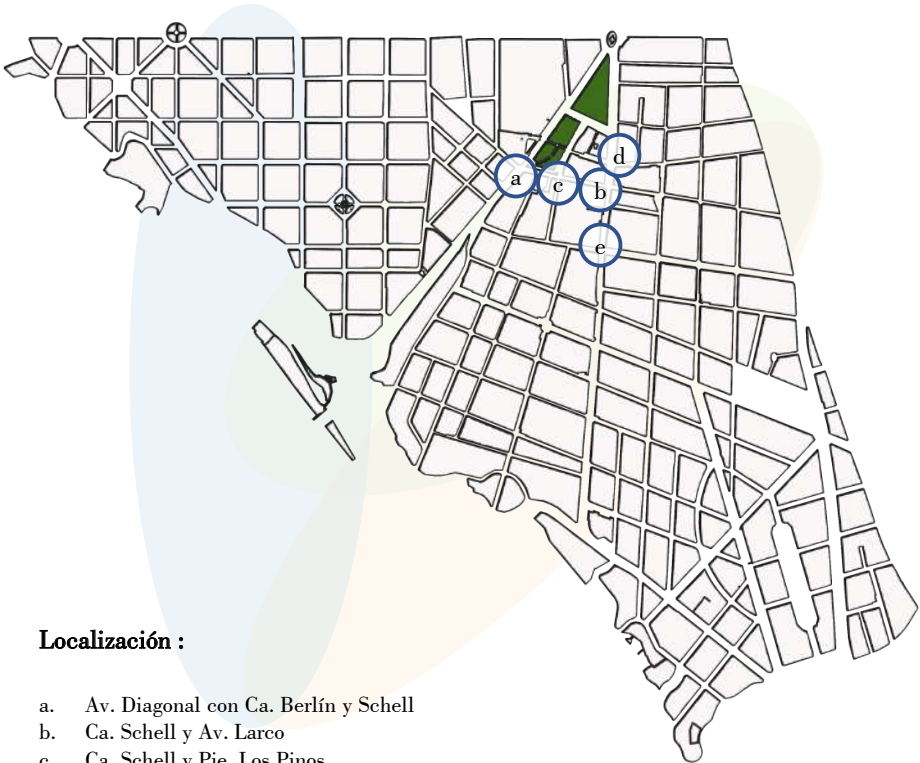
Fuente: (*) P.U.D. Miraflores



2.8 Fase semafórica Peatonal (“Todo rojo”)

La propuesta consiste en la colocación de un tiempo de detención para todos los vehículos en intersecciones de gran afluencia peatonal en las avenidas Larco, Benavides, Diagonal y Pardo para permitir el cruce de peatones en todas direcciones

En algunos casos la intersección contará con un cruce en forma de cruz para optimizar la seguridad y tiempo en desplazamiento del peatón.



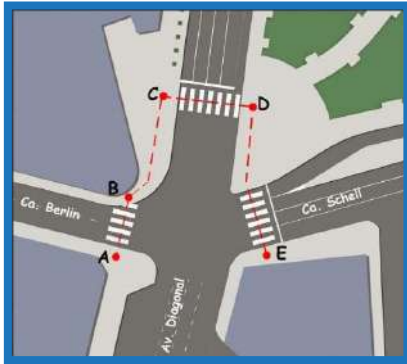
Localización :

- a. Av. Diagonal con Ca. Berlín y Schell
- b. Ca. Schell y Av. Larco
- c. Ca. Schell y Pje. Los Pinos
- d. Av. Larco con Av. Diez Canseco
- e. Av. Larco con Av. Benavides



Corredores peatonales verdes / Recuperación de espacios públicos /
Mejoramiento del entorno vial de la zona Santa Cruz / Circuito peatonal Huaca Pucllana
/ Peatonalización alrededor del Parque Miranda / Propuesta de recuperación de espacios
viales Remanentes / Rutas culturales peatonales / **Fase semafórica todo rojo**

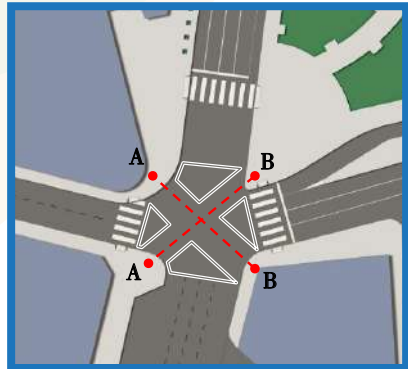
Intervención: Av. Diagonal con Ca. Berlín y Schell



Actual

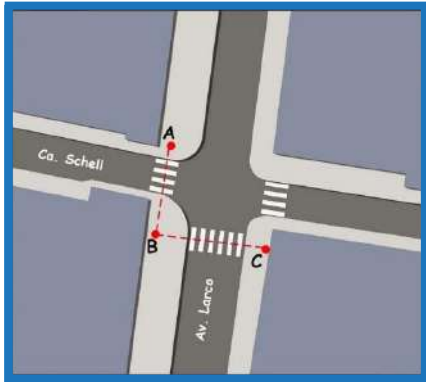
Cruce peatonal actual con mucho tiempo de espera para el peatón debido a la falta de conexión peatonal directa.

El objetivo de la propuesta es mejorar la comunicación peatonal entre las calles, haciendo más rápido y directo el desplazamiento.

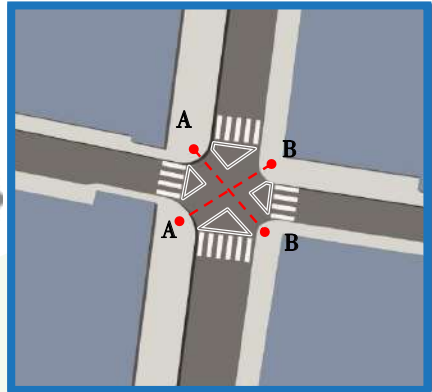


Propuesta

Intersección: Ca. Schell y Av. Larco



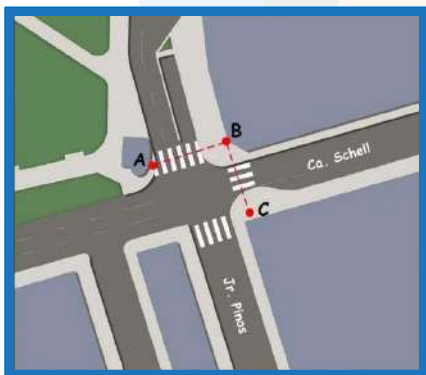
Actual



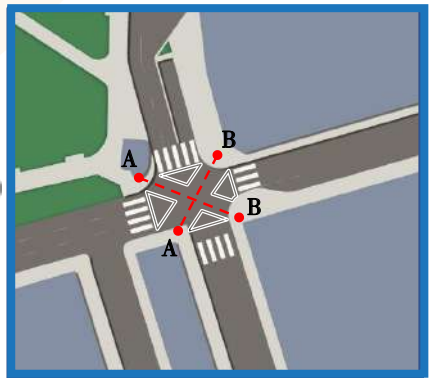
Propuesta

Con esta medida se evitará que el peatón haga el recorrido en "L" o "U" para llegar al lado opuesto de la vía.

Intersección: Ca. Schell y Pje. Los Pinos

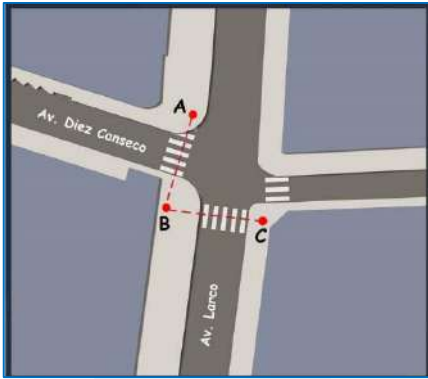


Actual

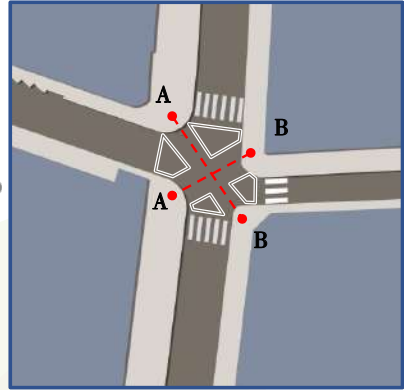


Propuesta

Intersección: Av. Larco con Av. Diez Canseco



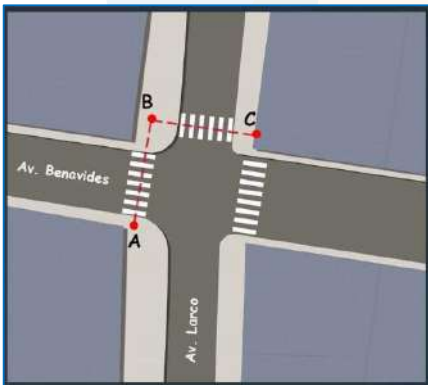
Actual



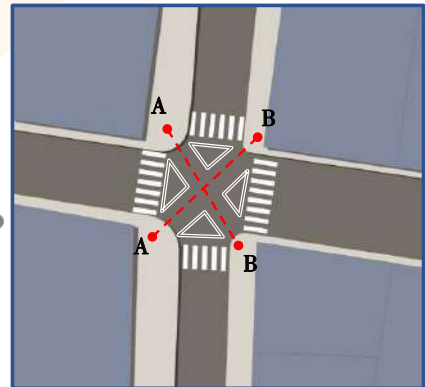
Propuesta

El peatón tendrá el paso exclusivo en esta fase semafórica.

Intersección: Av. Larco con Av. Benavides



Actual



Propuesta



3. Propuestas con respecto al transporte no motorizado

3.1 Propuesta del sistema de bicicleta pública

3.2 Propuesta de circuito peatonal y ciclovía en el Eje Bajada Armendáriz

3.3 Puente de la Amistad, ciclista – peatón. (San Isidro – Miraflores)

3.1 Propuesta del sistema de bicicleta pública

Se propone complementar la red actual de 18 km ciclovías del distrito ampliándola en 12 km adicionales para crear una red integrada entre sí y la red de ciclovías de los distritos vecinos.

Se propone la implementación de un sistema de alquiler de aproximadamente 500 bicicletas públicas de tal forma que vecinos y visitantes puedan viajar por todo el distrito y realizar viajes cortos usando este medio.

Ciclo Módulos y Parqueaderos:



Fuente: Internet

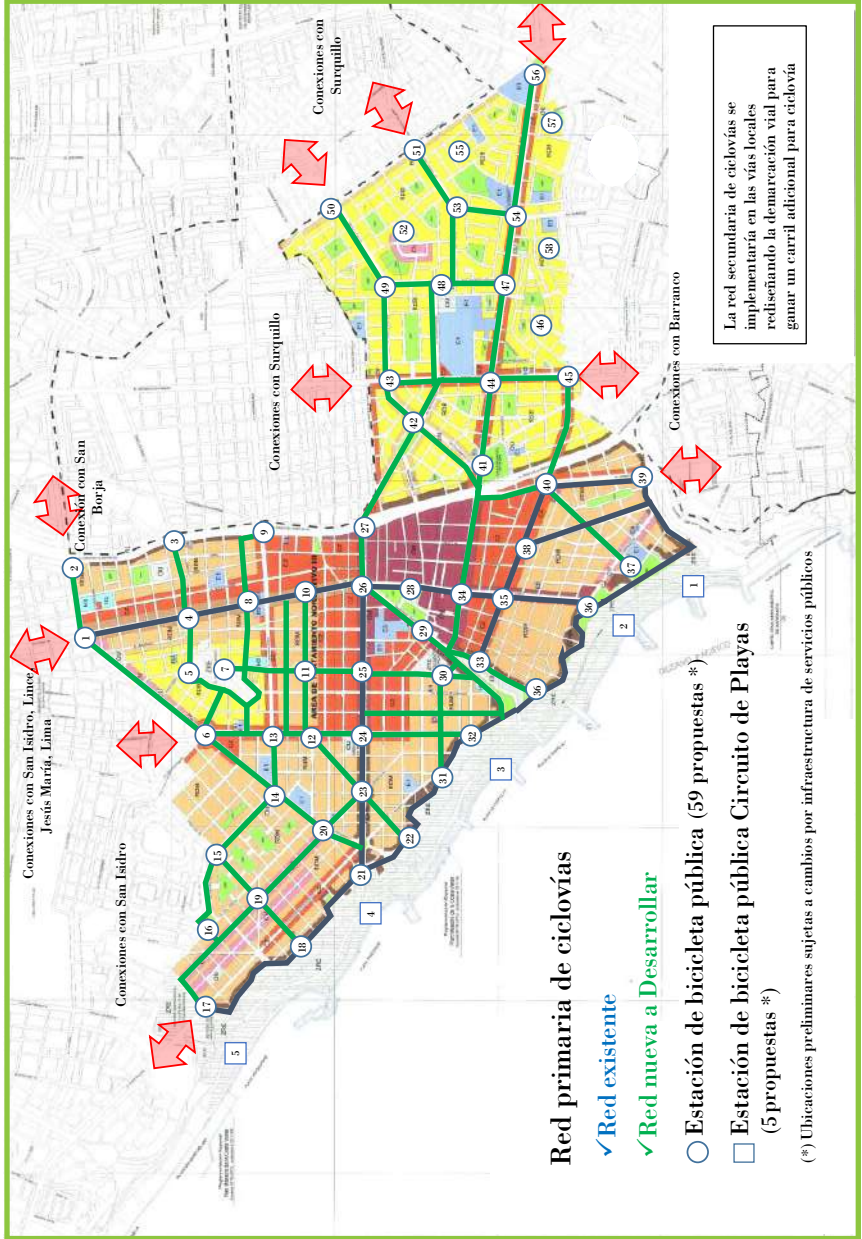
Ejemplos de parqueos

La propuesta de ciclovías estará acompañada de la implementación de aproximadamente 50 ciclo módulos y 1,000 paraderos exclusivos para bicicletas en las zonas de atracción pública y adyacente de los intercambiadores del sistema de transporte público.



Propuesta del sistema de bicicleta pública / Propuesta de circuito peatonal y ciclovía en el Eje Bajada Armendáriz / Puente de la Amistad, ciclista – peatón.
(San Isidro – Miraflores)

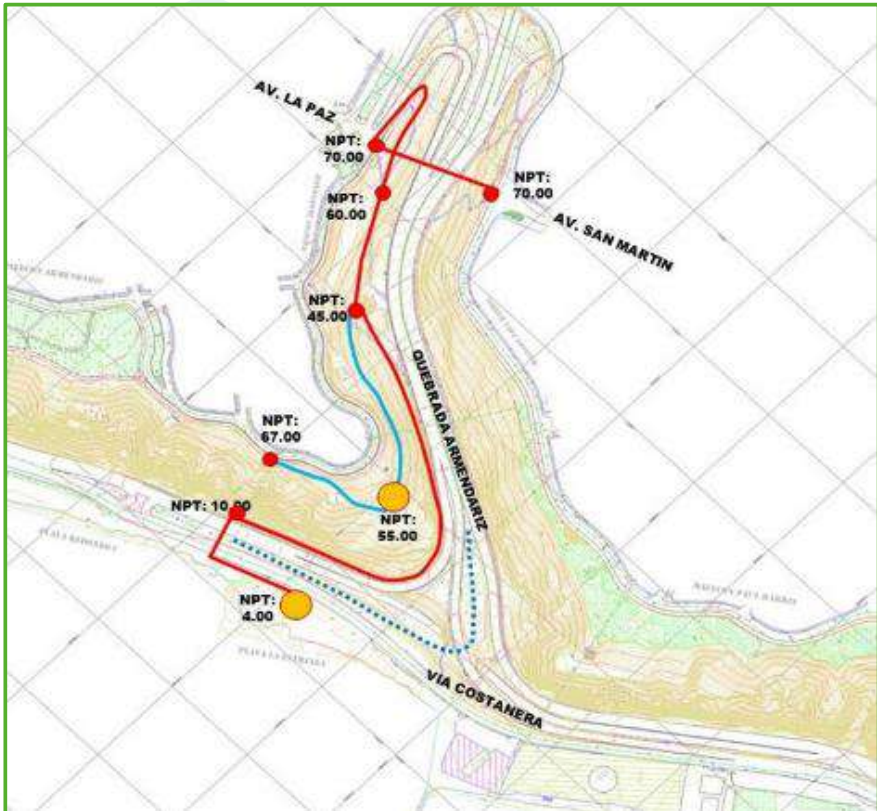
Integración de red principal de ciclovías



3.2 Propuesta de circuito peatonal y ciclo vía en el Eje Bajada Armendáriz

Se propone crear un circuito peatonal y una ciclo vía al margen de la quebrada Armendáriz para conectar el malecón superior y malecón de playa a través de un puente sobre la Costa Verde.

Plano de ubicación del recorrido peatonal y ciclo vía.



Fuente: P.U.D. Miraflores



Propuesta del sistema de bicicleta pública / **Propuesta de circuito peatonal y ciclo vía en el Eje Bajada Armendáriz** / Puente de la Amistad, ciclista – peatón. (San Isidro – Miraflores)

Vista peatonal de acantilado de Miraflores

Estado actual:



Propuesta:



En la propuesta se aprecia el circuito peatonal y la ciclovía demarcando el contorno de la Bajada Armendáriz hacia la parte baja de la costa verde.

Propuesta de espacio público y ciclovía:



Dentro del circuito de paseo peatonal y ciclovía, está contemplado un espacio público en el codo del acantilado. Se plantea un gran mirador y lugar de descanso para los peatones y ciclistas.



Para garantizar la seguridad del peatón y el ciclista se plantea un puente peatonal-ciclovía que unirá el tramo del acantilado con el malecón de la playa, acabando en una rampa espiral conectada además a un gran espacio público en la playa

3.3 Puente de la Amistad, ciclista – peatón

(San Isidro – Miraflores)

Estado actual:



Propuesta:



Foto : (*) Internet

Puente peatonal que unirá el Malecón de la Marina en Miraflores y el Malecón Bernaldes en San Isidro dando continuidad a este importante eje peatonal de ambos distritos, beneficiando cerca de 2,600 ciclistas y peatones que los recorren diariamente.



Propuesta del sistema de bicicleta pública / Propuesta de circuito peatonal y ciclo vía en el Eje Bajada Armendáriz / **Puente de la Amistad, ciclista – peatón. (San Isidro – Miraflores)**



4. Propuestas con respecto al transporte público

4.1 Sistema de Transporte Urbanito de Miraflores

4.2 Circulación Vertical Mecanizada

4.3 Segregación de paraderos de transporte público por rutas

4.4 Relocalización de paradero de taxis

4.5 Corredores metropolitanos de transporte público

4.1 Sistema de Transporte Urbano de Miraflores

Se propone la creación de un sistema de transporte de pasajeros propio del distrito, o “Urbanito de Miraflores”, el cual operará con vehículos especiales, dentro de parámetros y características específicas y cuya gestión deberá estar a cargo de la Municipalidad.



Fuente: P.U.D. Miraflores



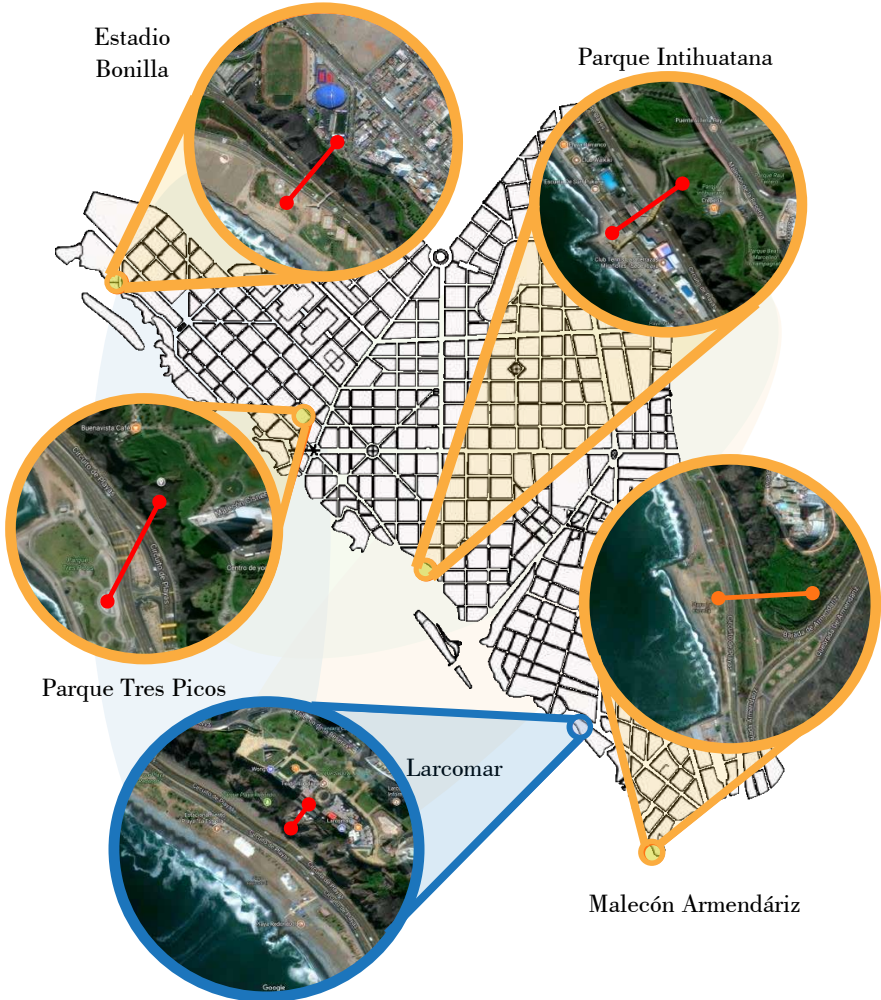
Sistema de Transporte Urbano de Miraflores / Circulación vertical mecanizada / Segregación de paraderos de transporte público por rutas / Relocalización de paradero de taxis

4.2 Circulación Vertical Mecanizada

Para facilitar el acceso peatonal y la integración del distrito con la playa, se promoverá la participación de la iniciativa privada para el desarrollo e implementación de sistemas electromecánicos (funiculares, escaleras mecánicas o teleféricos) que integren los Malecones, parques y corredores verdes del Distrito, desde la parte alta de los acantilados con las playas en 5 sitios: Bajada San Martín, Parque María Reich, Parque Miguel Grau, Parque El Faro y Larcomar.



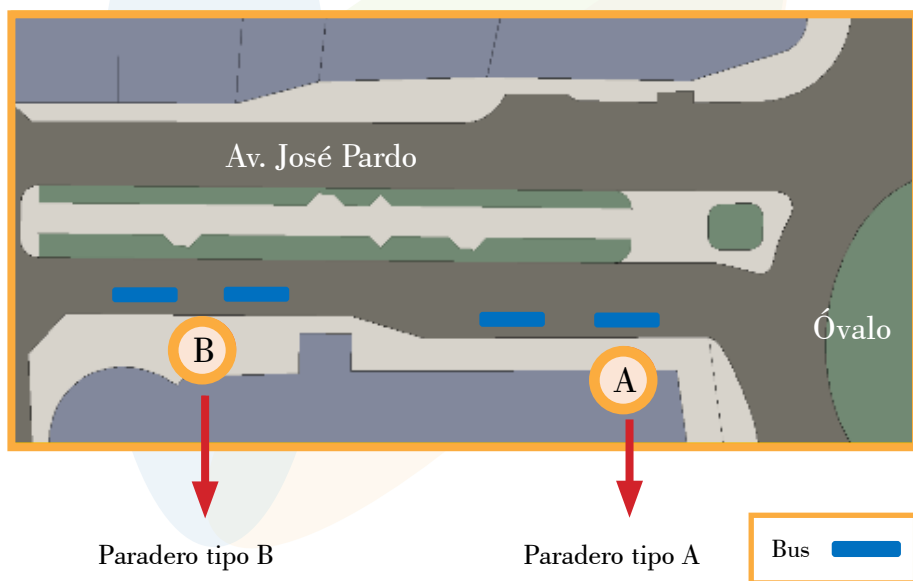
Funiculares y Ascensores:



4.3 Segregación de paraderos de transporte público por rutas

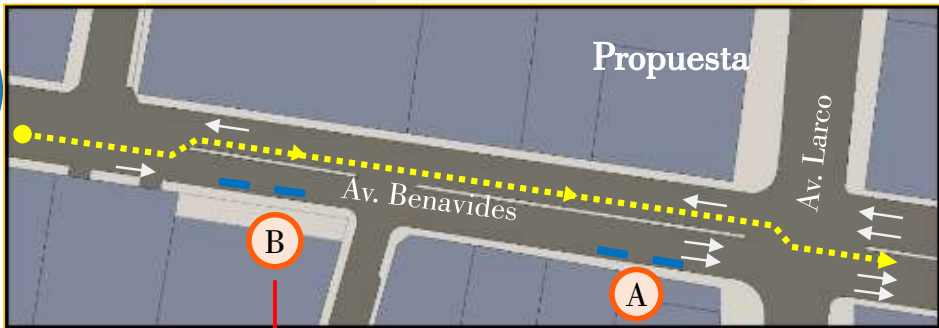
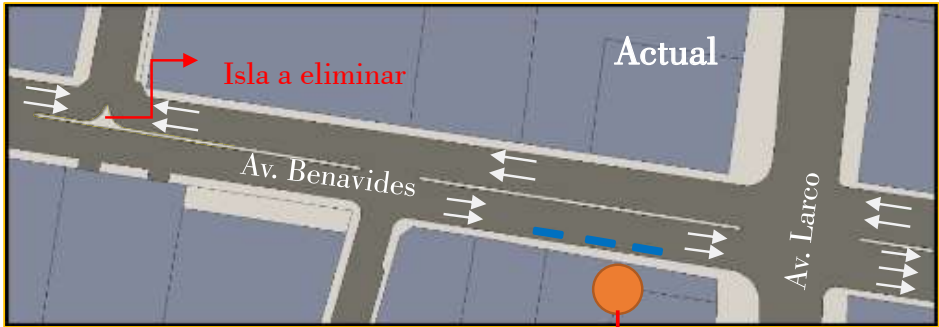
En los paraderos más importantes de las avenidas Pardo, Larco, Benavides y Angamos se propone separar las rutas en dos o más paraderos para evitar el congestionamiento y mejorar su operatividad.

Intervención: Av. Pardo (Alt. Óvalo)



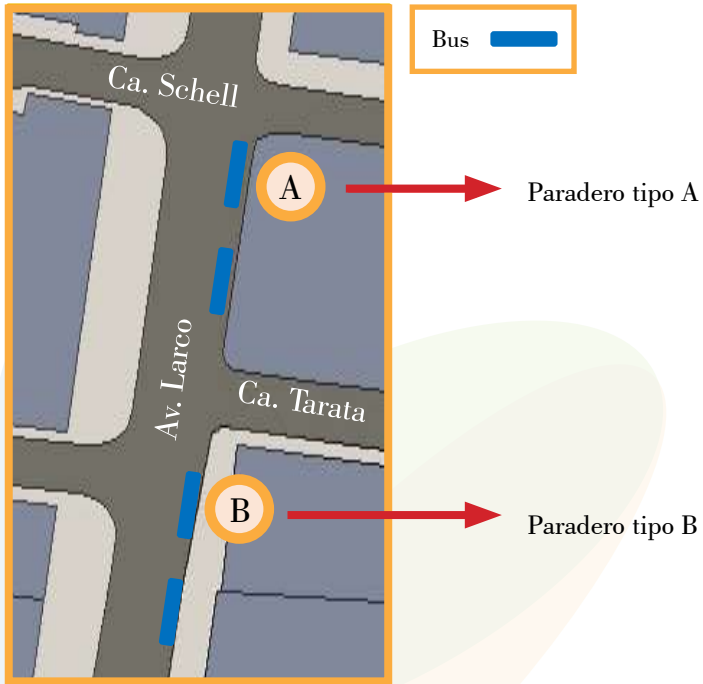
Sistema de Transporte Urbanito de Miraflores/ Circulación vertical mecanizada / Segregación de paraderos de transporte público por rutas /Relocalización de paradero de taxis

Implementación de 3er carril en Benavides (Alt. Av. Larco)

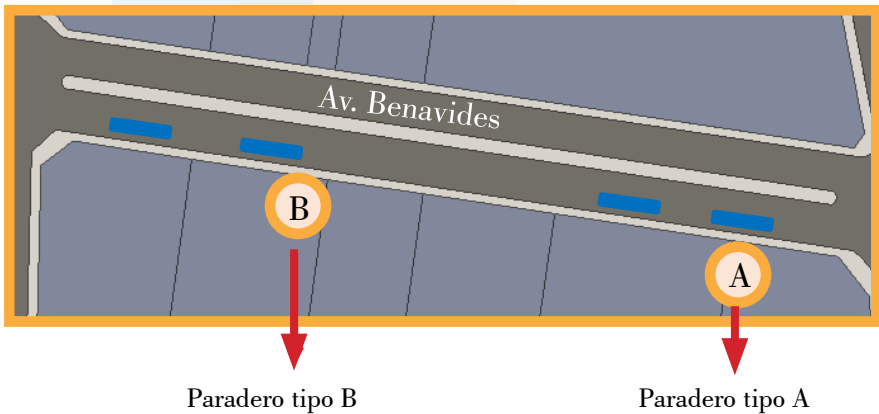


Dentro de la propuesta esta la eliminación de una isla de concreto en el separador central para que el carril mas congestionado pueda atravesar el otro carril para descongestionar el tránsito en hora punta.

Segregación de paraderos en Av. Larco (Alt. Schell)



Segregación de paraderos en Av. Benavides (Alt. Paseo de la Rep.)



4.4 Relocalización de paradero de taxis

Se propone prohibir las paradas de taxis en el carril de tránsito de vías principales congestionadas para reubicarlas en espacios debidamente demarcados y señalizados en vías locales transversales a éstas.

Avenidas propuestas para intervenir:

- Arequipa
- Angamos
- Benavides
- José Pardo
- Santa Cruz
- Del Ejército
- Diagonal



Relocalización de paraderos de taxis: Av. Arequipa cdra. 44



Reubicación del paradero de taxi de la cuadra 44 de la Av. Arequipa en la cuadra 1 de la Calle Salaverry

119



Calle Salaverry

Relocalización de paradero en Av. Arequipa cdra. 43

Colocación de paraderos para taxis en calles adyacentes, para evitar el bloqueo de toda la vía principal.



120

Reubicación del paradero de taxi de la cuadra 43 de la Av. Arequipa en la cuadra 1 de la Calle José Domingo Orué



Calle José Domingo Orué

Relocalización paradero en Av. Angamos cdra. 2



121

Reubicación del paradero de taxi de la cuadra 2 de la Av. Angamos en la cuadra 50 de la Av. Petit Thouars



Av. Petit Thouars

Relocalización paradero en Av. Benavides cdra. 10

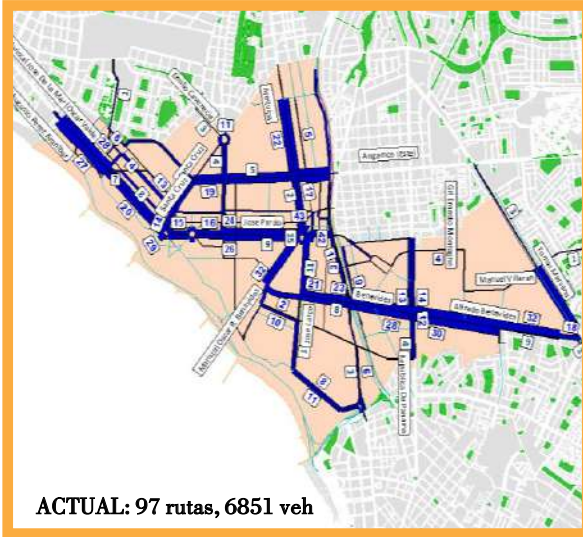


Reubicación del paradero de taxi de la cuadra 10 de la Av. Benavides en la cuadra 1 de la Calle Martín Dulanto.



Calle Martín Dulanto

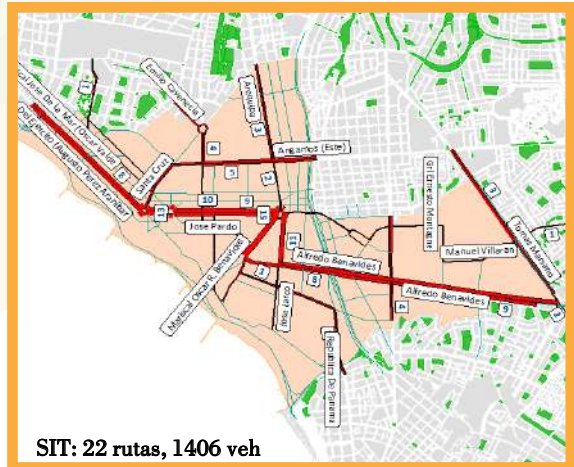
4.5 Corredores metropolitanos de transporte público



Reforma del
transporte



Apoyar las acciones de racionalización de rutas, mejoramiento del control y la fiscalización del transporte público, la consolidación del corredor complementario de la Av. Arequipa y la implementación de los corredores de integración de las avenidas Benavides, Angamos y Del Ejército.



V ialidad



5. Propuestas con respecto a la vialidad

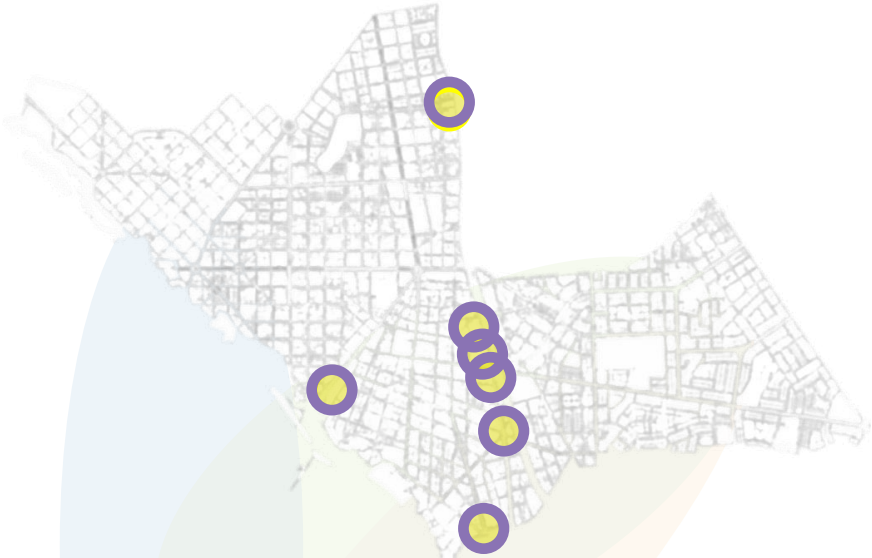
5.1 Mejoramiento vial

5.2 Puentes de integración

5.3 Mejoramiento de Giros en Puentes

5.4 Ampliación vial

Ubicación de proyectos



Mejoramiento Vial

- Rampa Subida Balta

Puentes de integración:

- Puente vehicular Salaverry
- Puente Vehicular La Paz – San Martín

Mejoramiento de Giros en Puentes:

- Av. Paseo de la República con Av. Diez Canseco
- Av. Paseo de la República con Ca. Shell
- Av. Paseo de la República con Av. 28 de Julio

Ampliación Vial:

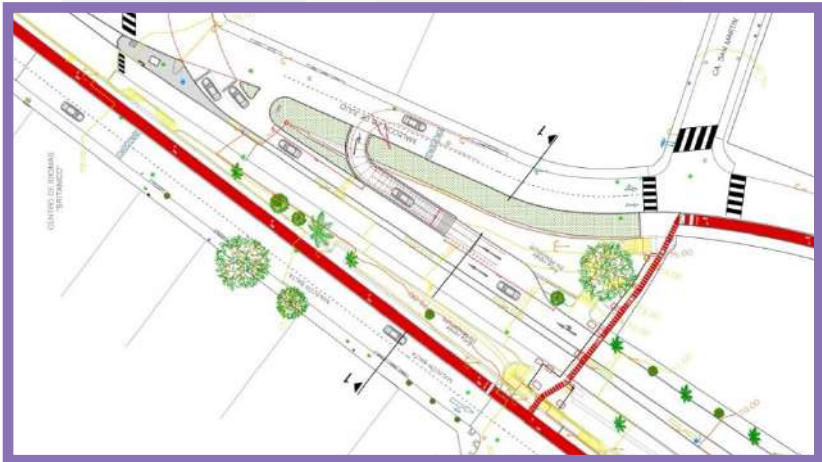
- Av. Benavides con Av. Paseo de la República

5.1 Mejoramiento vial

Mejoramiento vial Bajada Balta e intersección Malecón Balta

Se plantea el mejoramiento general del entorno vial de la Bajada Balta con la finalidad de reducir los conflictos viales y la congestión vehicular.

1. Construcción de Rampa Vehicular para giro en “U” en la Bajada Balta hacia el Malecón 28 de Julio viniendo de la Costa Verde.
2. Mejoramiento de la intersección de la Bajada Balta con la Av. Benavides.
3. Habilitación de ciclovías, con tratamiento de pintura sobre pista existente, en los siguientes tramos:
 - Tramo Malecón Balta (Ca. J. Gálvez – Puente Fajardo)
 - Puente Fajardo – San Martín
 - Tramo Malecón Balta (Puente Fajardo – Av. Grau)
 - Tramo Malecón 28 de Julio (Ca. San Martín – Puente Villena)
 - Interconexión Ciclovía 28 de Julio
4. Generación de nuevo espacio de área verde en el Malecón 28 de Julio (entre Ca. San Martín y Av. Benavides)

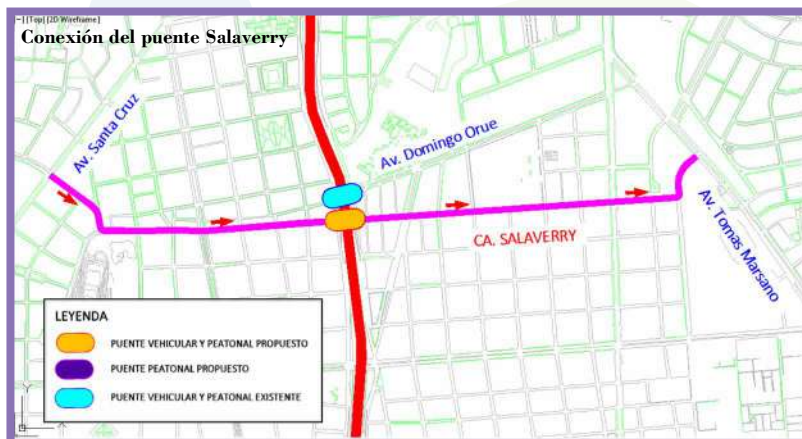


5.2 Puentes de Integración

Puente vehicular Salaverry

Integrará Miraflores y Surquillo, permitiendo el paso vehicular, conformando un nuevo eje vial, que conectará las avenidas Santa Cruz y Tomás Marsano.

Actualmente, la Prolongación de Ca. Salaverry, en el distrito de Surquillo, presenta un sentido opuesto al de Miraflores; para cumplir con este objetivo, se debe modificar el sentido de circulación de Ca. Salaverry, tramo: Av. Paseo de la República – Jr. Domingo Martín Lujan, a Oeste – Este.



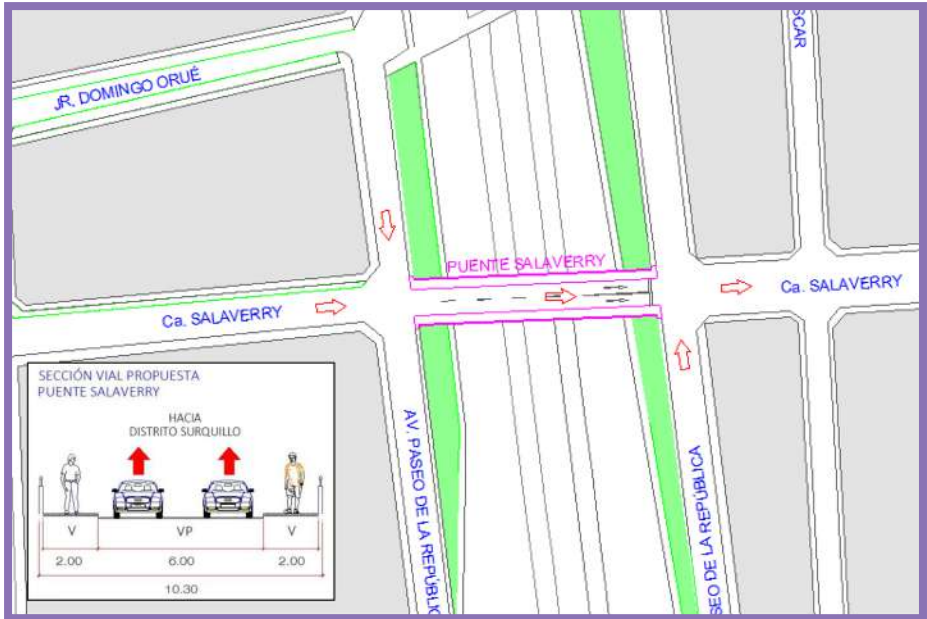
- Trazo: Sobre la Av. Paseo de la República (Vía Expresa).
- Función: Mejorar la integración entre Miraflores y Surquillo a través de un nuevo eje vial
- Uso: Vehicular y peatonal
- Carriles: Dos carriles más veredas peatonales.
- Ancho: 10.30 metros
- Responsable: Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidades Distritales de Miraflores y Surquillo.

Fuente: P.U.D. Miraflores



Mejoramiento vial / **Puentes de integración** / Mejoramiento de giros en puentes / Ampliación vial

Ubicación y detalle de sección vial del Puente Salaverry



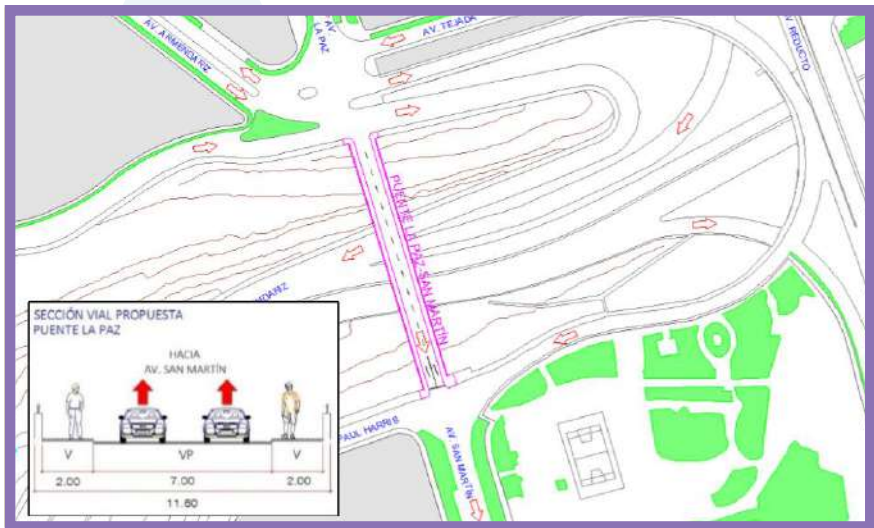
Propuesta del nuevo puente Salaverry



Puente Vehicular La Paz – San Martín

Tiene el objetivo de mejorar la integración entre Miraflores y Barranco a través de un nuevo eje vial. Este puente es particularmente importante porque unirá directamente a ambos distritos, de manera más fluida y funcional y reforzará el puente actualmente existente sobre la Quebrada de Armendáriz.

Ubicación del Puente



- Trazo: Sobre la Quebrada de Armendáriz.
- Función: Mejorar la integración entre Miraflores y Barranco a través de un nuevo eje vial.
- Tipo: Vehicular y peatonal.
- Carriles: Dos carriles más veredas peatonales.
- Ancho: 11.60 metros.
- Responsable: Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidades Distritales de Miraflores y Barranco.

Fuente: P.U.D. Miraflores

5.3 Mejoramiento de giros en puentes

Sobre la Av. Paseo de la República, en el cruce con las Av. Diez Canseco y Ca. Shell, se observó giros muy forzados, incrementando el tiempo de maniobra, perjudicando la fluidez vehicular

Av. Paseo de la República con Av. Diez Canseco

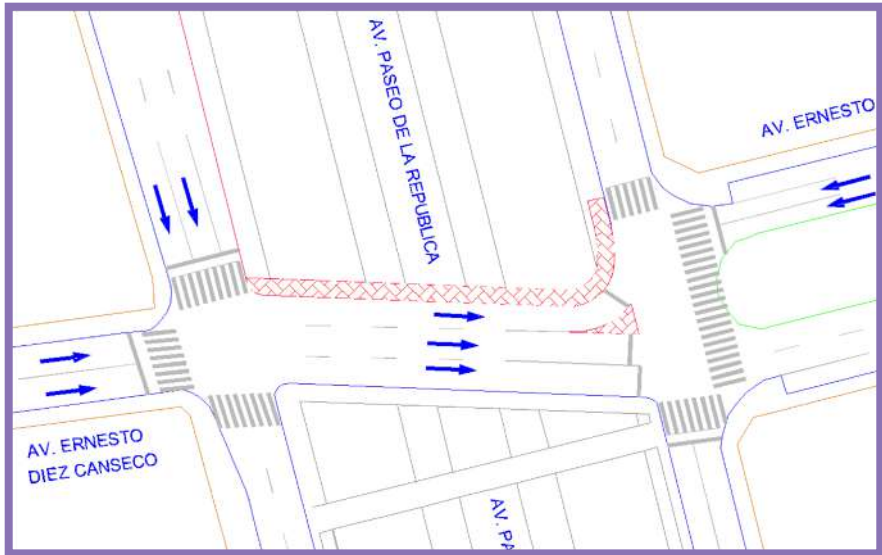
Para mejorar la circulación vehicular se propone:



Fuente: P.U.D. Miraflores



Av. Paseo de la República con Ca. Shell



Fuente: P.U.D. Miraflores

5.4 Ampliación vial

Av. Benavides – Av. Paseo de la República



Fuente: Propuesta Privada

Se propone la ampliación de la sección vial en el cruce de la Av. Benavides con Av. Paseo de la República, implementando dos bahías para transporte público en ambos lados de la vía.

Además de esto se acondicionará otro ingreso al Metropolitano (lado sur) y en ambos lados se habilitarán espacios públicos con áreas verdes para el disfrute de los transeúntes.



Mejoramiento vial / Puentes de integración / Mejoramiento de giros
en puentes / **Ampliación vial**



T

r

ánsito



6. Propuestas con respecto al tránsito y reducción de la congestión

- 6.1 Propuesta de adecuación vial
- 6.2 Giros indirectos a la izquierda
- 6.3 Mejoras operativas

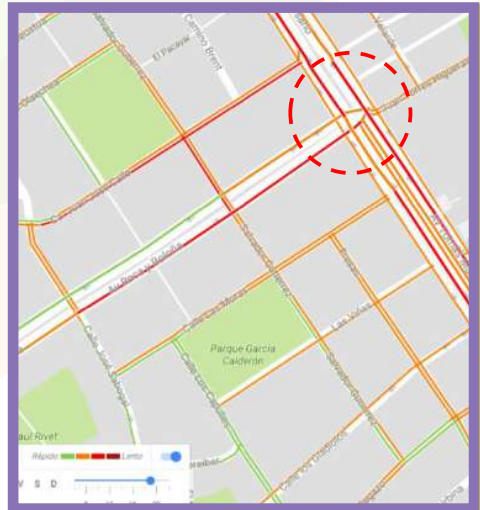
6.1 Propuesta de adecuación vial

Intersección: Av. Roca y Boloña con Av. Tomás Marsano

Eliminación de separador central en la intersección de la Av Roca y Boloña con la Av. Tomás Marsano en la calle auxiliar.



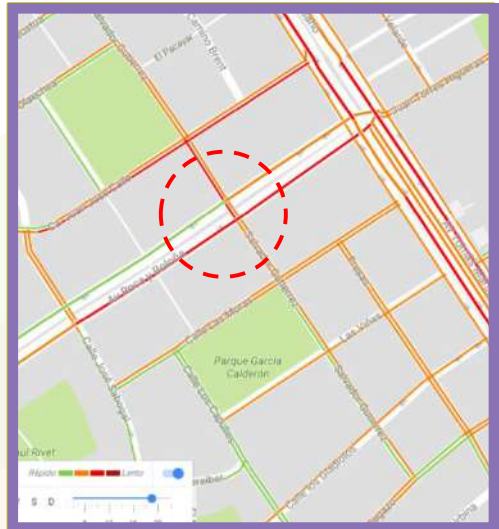
La eliminación de berma para darle continuidad a la vía auxiliar de la Av. Tomás Marsano, debido a que sobrecarga las vías secundarias internas aumentando el uso de la Av. Roca y Boloña en sentido noreste y la utilización de giros en U.



Intersección, Av. Roca y Boloña con Ca. Salvador Gutiérrez

Eliminación de volteo en “U” en sentido noreste, señalización vial de los sentidos de la intersección y la separación para el volteo en “U” en sentido noroeste.

Colocación de señalización en la intersección para reordenar el tráfico, darle protección a los giros en U y reducir el bloqueo del cruce.

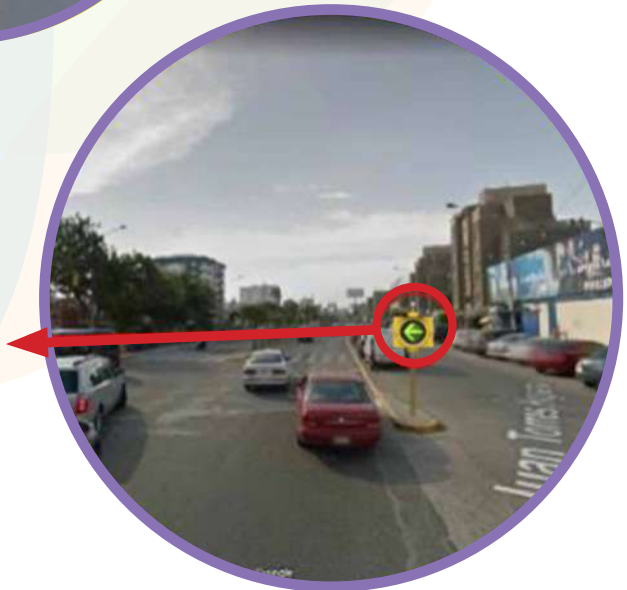


Mejoramiento de ejes viales, mejoras de radios de giro y visuales de semaforización

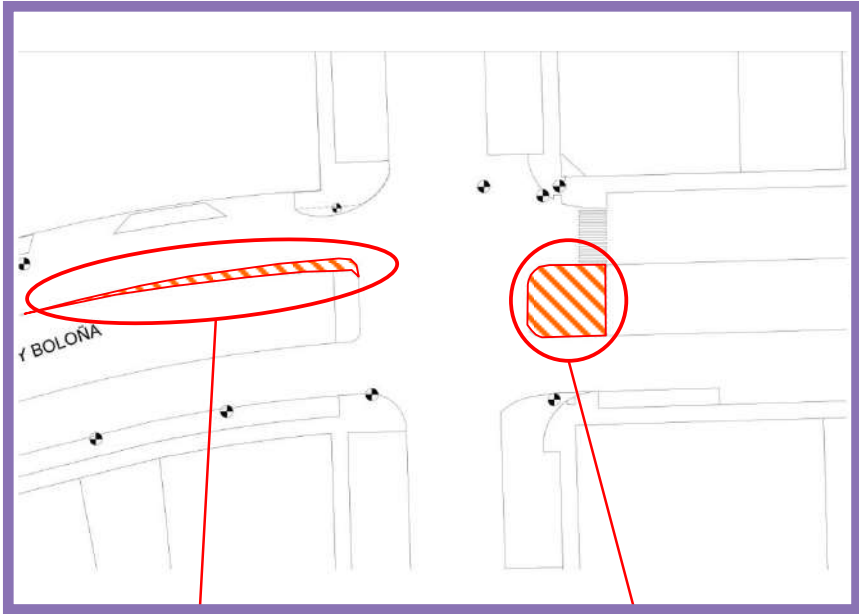


Mejoramiento del radio interior de giro en calle Los Capulíes con Av. Benavides recortando el martillo.

Colocación de semáforo para el volteo a la izquierda en la Av. Tomas Marsano con la Av. Roca y Boloña por falta de visibilidad de los semáforos.



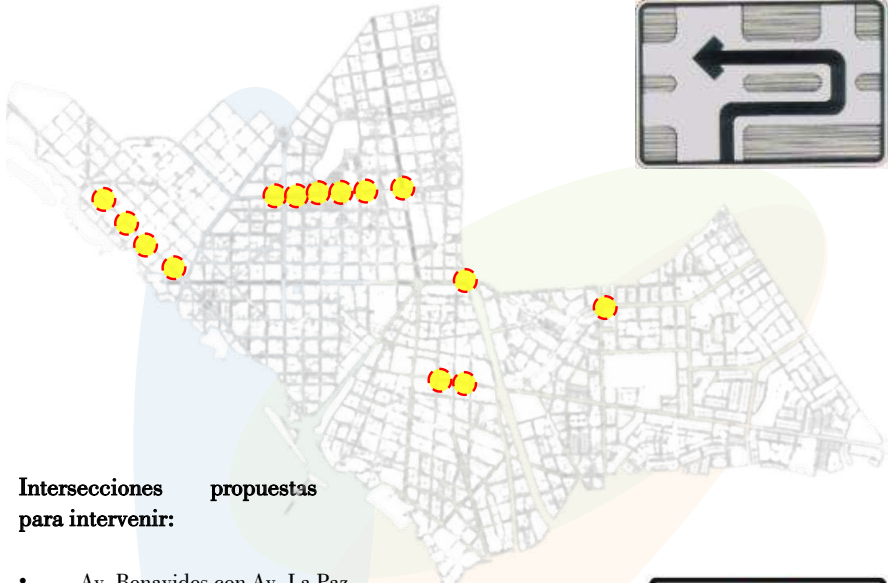
Av. República de Panamá con Roca y Boloña



Delimitación de esta zona con bolardos para la protección de los peatones al cruzar.

6.2 Giros indirectos a la izquierda

La propuesta consiste en prohibir los giros a la izquierda en avenidas importantes y congestionadas, redirigiendo a los vehículos para que sigan un recorrido eficiente en términos de tráfico, a través de un giro indirecto u “oreja virtual” señalizado antes de la intersección.



138

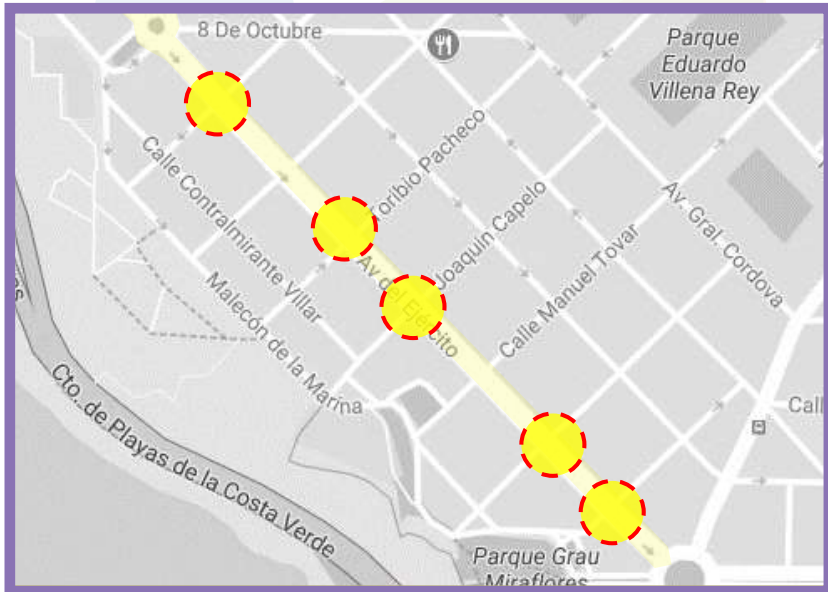
Intersecciones propuestas para intervenir:

- Av. Benavides con Av. La Paz
- Av. Benavides con Av. Alcanfores
- Av. República de Panamá con Av. Ricardo Palma
- Av. República de Panamá con Av. Roca y Boloña
- Av. Del Ejército con Ca. José Toribio Polo
- Av. Del Ejército con Ca. Toribio Pacheco
- Av. Del Ejército con Ca. Joaquín Capelo
- Av. Del Ejército con Ca. José de la Torre Ugarte
- Av. Angamos con Av. Arequipa
- Av. Angamos con Ca. Arica
- Av. Angamos con Ca. Elías Aguirre
- Av. Angamos con Ca. Gral. Borgoño
- Av. Angamos con Ca. Independencia
- Av. Angamos con Av. Comandante Espinar



- **Eliminación de giros a la izquierda sobre la Av. Del Ejército***

La propuesta consiste en la eliminación de los giros a la izquierda en la Av. Del Ejército con calles transversales donde el separador central no cuenta con las dimensiones requeridas para proteger a los vehículos que desean realizar dicho movimiento, redirigiendo a los vehículos para que sigan un recorrido eficiente en términos de tráfico a través de un giro indirecto u “oreja virtual”, tal como se indica en las siguientes páginas.



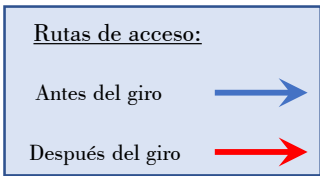
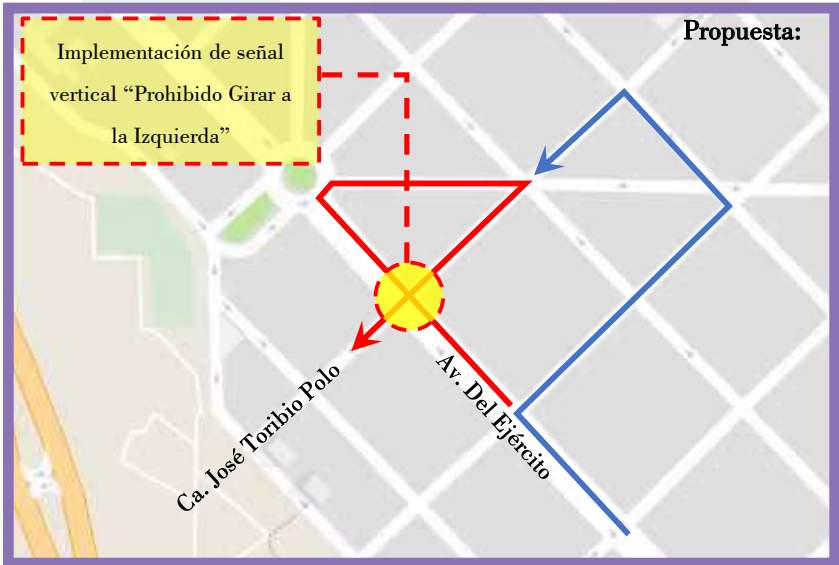
- Av. Del Ejército (sentido Este a Oeste) – Ca. José Toribio Polo.
- Av. Del Ejército (sentido Oeste a Este) – Ca. Toribio Pacheco
- Av. Del Ejército (sentido Este a Oeste) – Ca. Joaquín Capelo
- Av. Del Ejército (sentido Este a Oeste) – Ca. José de la Torre Ugarte
- Av. Del Ejército (Oeste a Este) – Ca. José Bernardo Alcedo

Av. Del Ejército (sentido Este a Oeste) – Ca. José Toribio Polo.

El giro a la izquierda en este cruce provoca conflictos como la generación de colas, la reducción de la capacidad y operatividad de la vía, conflictos vehículo -peatón y vehículo-vehículo.



140

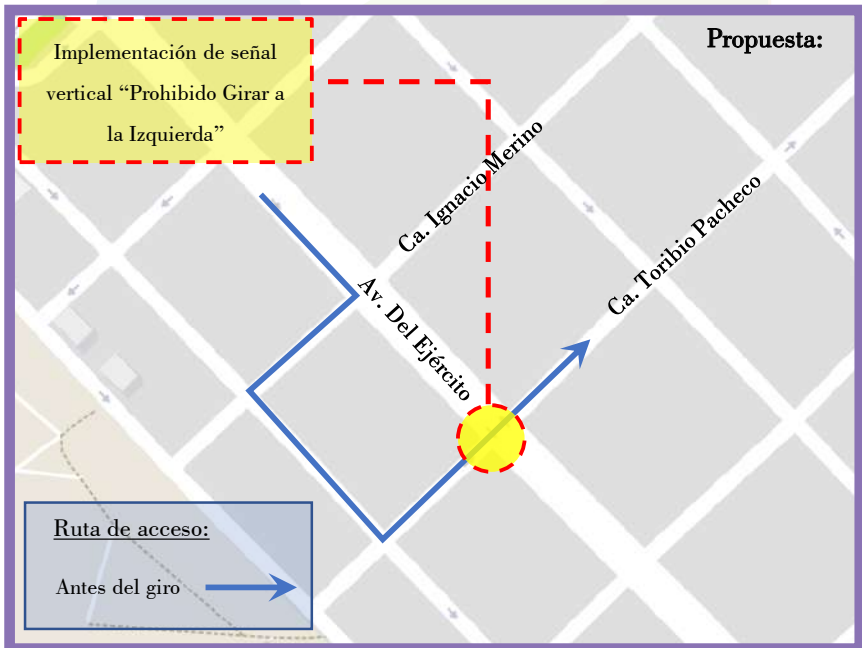


Cuenta con dos posibilidades de giros a la derecha que permiten el acceso hacia la Ca. Toribio Polo, el primero es girando a la derecha en la Ca. Ignacio Merino y el segundo es girando a la derecha en la Ca. 8 de Octubre.

Av. Del Ejército (sentido Oeste a Este) – Ca. Toribio Pacheco



El giro a la izquierda en este cruce provoca conflictos debido a que el separador central no cuenta con las dimensiones exigidas, siendo esta de 1.00 m de ancho, no pudiendo albergar un vehículo en su centro de radio.



Para optimizar la accesibilidad hacia la Ca. Toribio Pacheco, se utilizará el giro a la derecha antes de llegar al cruce, girando en la Ca. Ignacio Merino.

Av. Del Ejército (sentido Este a Oeste) – Ca. Joaquín Capelo

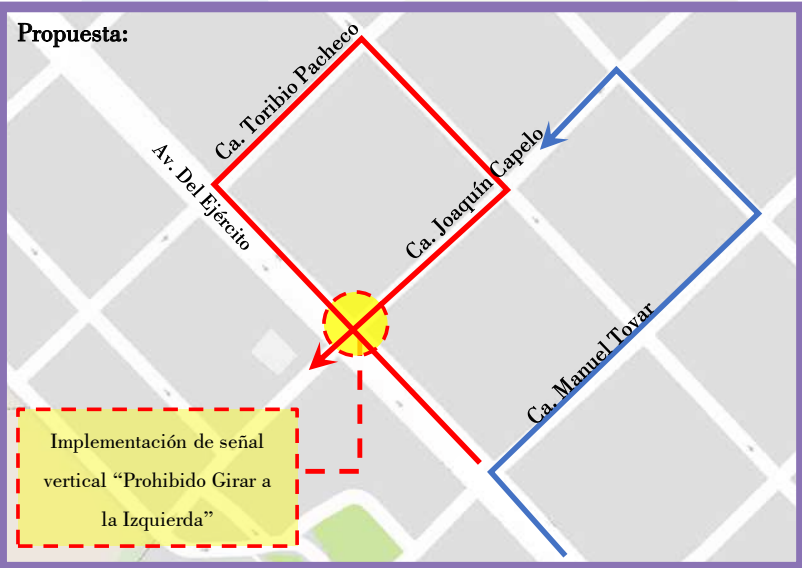
Se plantea eliminar este giro a la izquierda en razón a los conflictos operacionales e impacto a la movilidad que este genera.

Situación actual:



El giro a la izquierda a prohibir:

Propuesta:



Rutas de acceso:

Antes del giro

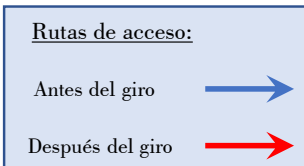
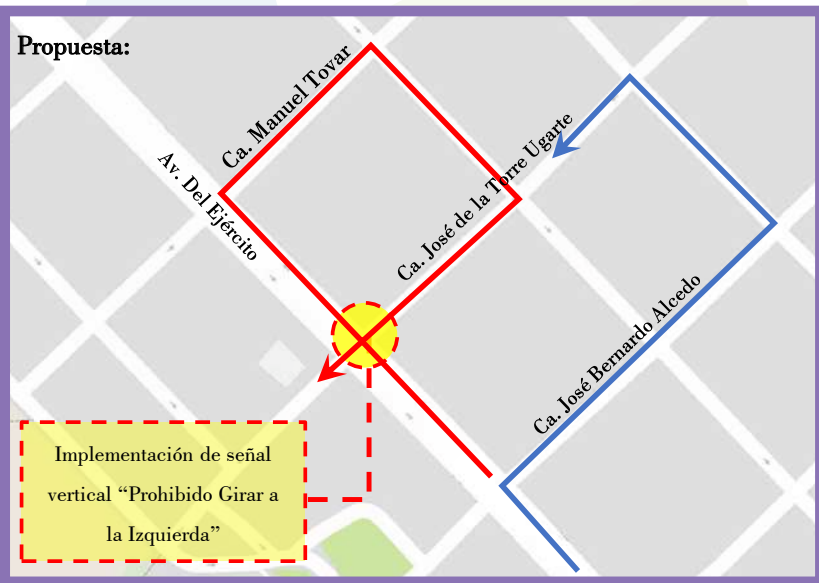
Después del giro

Cuenta con dos posibilidades de giros a la derecha que permiten el acceso hacia la Ca. Joaquín Capelo., el primero es girando a la derecha en la Ca. Manuel Tovar y el segundo es girando a la derecha en la Ca. Toribio Pacheco

Av. Del Ejército (sentido Este a Oeste) – Ca. José de la Torre Ugarte



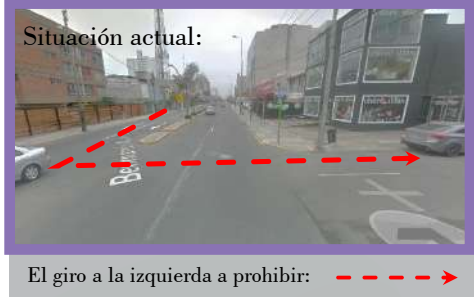
Se plantea eliminar este giro a la izquierda en razón a los conflictos operacionales e impacto a la movilidad que este genera.



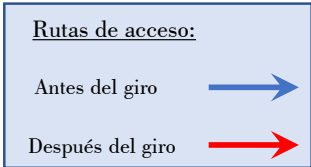
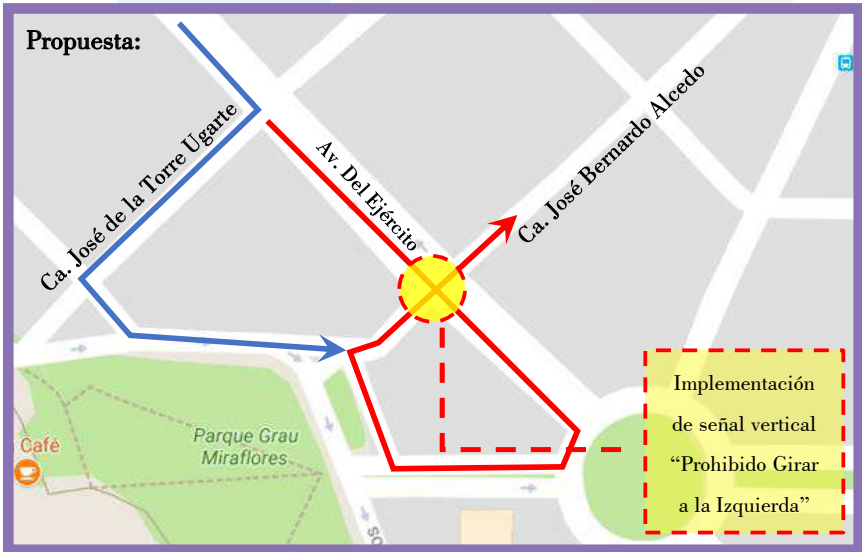
Cuenta con dos posibilidades de giros a la derecha que permiten el acceso hacia la Ca. José de la Torre Ugarte, el primero es girando a la derecha en la Ca. José Bernardo Alcedo y el segundo es girando a la derecha en la Ca. Manuel Tovar.

Av. Del Ejército (Oeste a Este) – Ca. José Bernardo Alcedo

El giro a la izquierda en este cruce provoca conflictos como la generación de colas, la reducción de la capacidad y operatividad de la vía, conflictos vehículo-peatón y vehiculo-vehiculo.



144



Cuenta con dos posibilidades de giros a la derecha que permiten el acceso hacia la Ca. José Bernardo Alcedo, el primero es girando a la derecha en la Ca. José de la Torre Ugarte y el segundo es girando a la derecha en el Óvalo.

- **Eliminación de giros a la izquierda sobre la Av. Angamos Oeste**

La propuesta consiste en la eliminación de los giros a la izquierda en la Av. Angamos con calles transversales donde el separador central no cuenta con las dimensiones requeridas para proteger a los vehículos que desean realizar dicho movimiento, redirigiendo a los vehículos para que sigan un recorrido eficiente en términos de tráfico a través de un giro indirecto u “oreja virtual”, tal como se indica en las siguientes páginas.



145

- Av. Angamos intersección Av. Comandante Espinar
- Av. Angamos (Oeste a Este) hacia Ca. Arica
- Av. Angamos (Este - Oeste) hacia Ca. Elías Aguirre
- Av. Angamos (Oeste - Este) hacia Ca. Gral. Borgoño
- Av. Angamos (Oeste - Este) hacia Ca. Independencia
- Av. Angamos intersección Av. Arequipa

Fuente: (*) Subgerencia de Movilidad Urbana

Av. Angamos intersección Av. Comandante Espinar



Rutas de acceso:

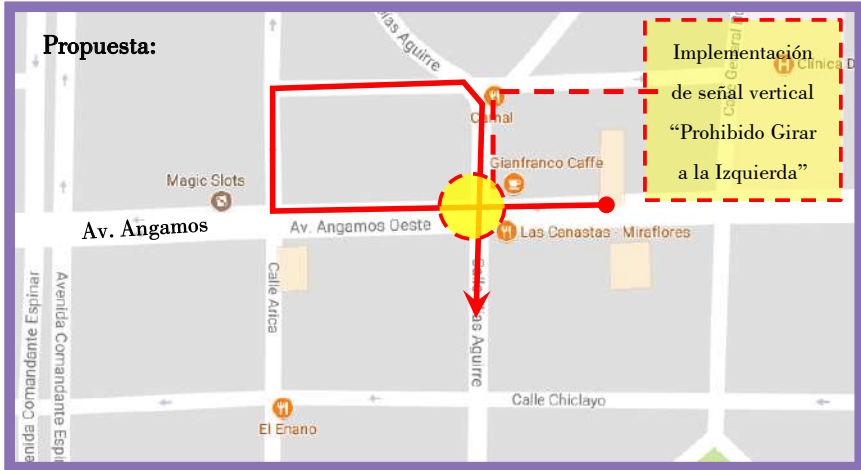
Después del giro



Av. Angamos (Oeste a Este) hacia Ca. Arica



Av. Angamos (Este - Oeste) hacia Ca. Elías Aguirre

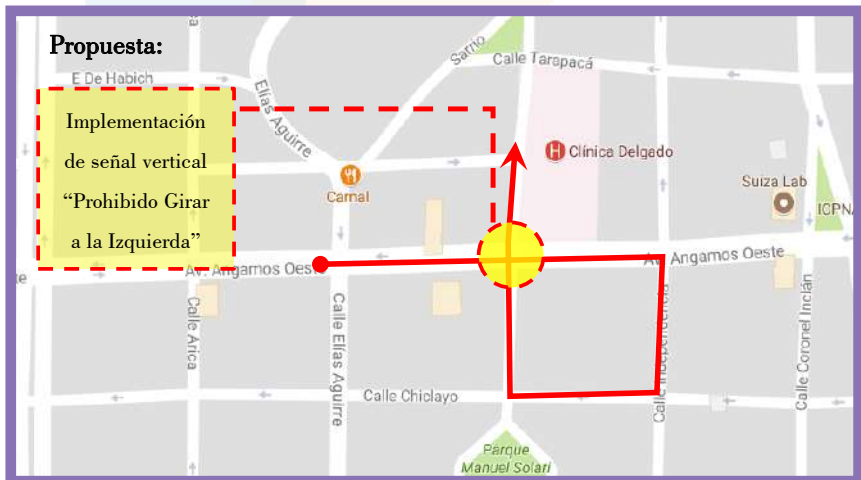


Rutas de acceso:

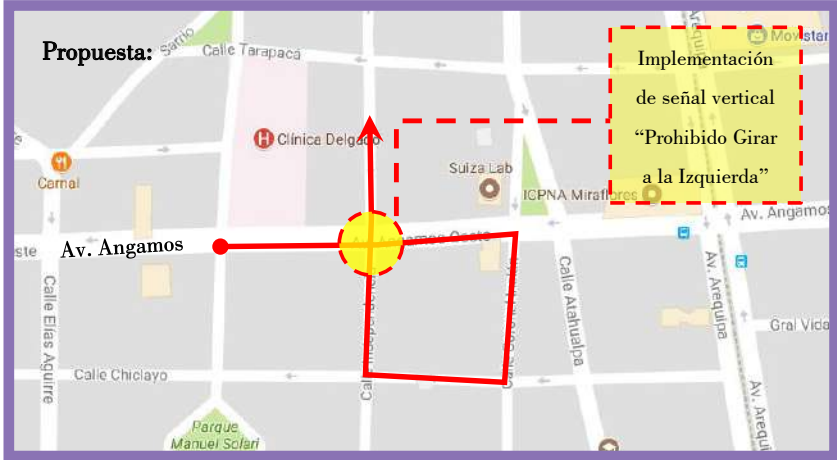
Después del giro



Av. Angamos (Oeste - Este) hacia Ca. Gral. Borgoño

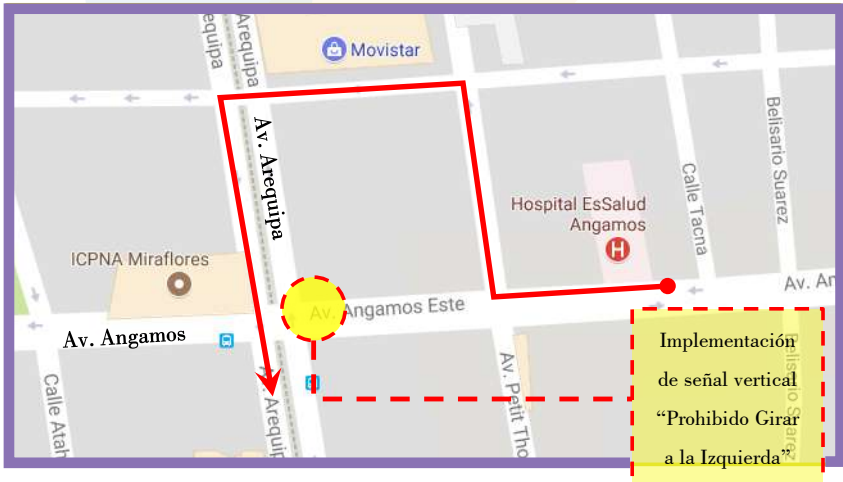


Av. Angamos (Oeste - Este) hacia Ca. Independencia



Rutas de acceso: Después del giro →

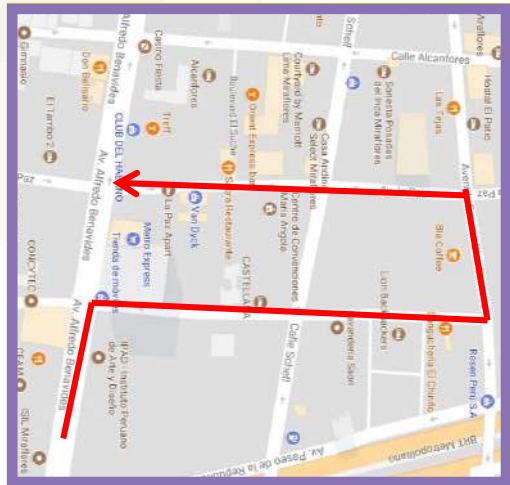
Av. Angamos hacia Av. Arequipa



Av. Benavides intersección Av. La Paz



Problemas viales en la intersección. La cantidad de vehículos volteando a la izquierda es importante, por lo que un giro indirecto solucionaría tener congestión vehicular todo el tiempo.



Av. República de Panamá intersección Av. Ricardo Palma



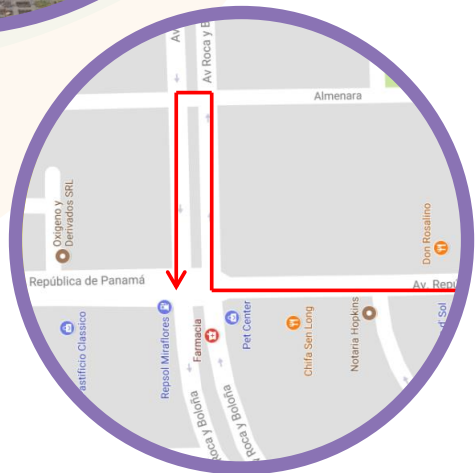
Giro indirecto en la misma Av. República de Panamá, con vuelta en U en la primera cuadra de Roca y Boloña para evitar el bloqueo de la vía.



Av. República de Panamá intersección Av. Roca y Boloña



Giro indirecto en la misma avenida República de Panamá, con vuelta en U en la primera cuadra de Roca y Boloña para evitar el bloqueo de la vía.



6.3 Mejoras operativas

Ca. Manco Cápac con con Av. Vasco Núñez de Balboa

Problema de congestión vehicular en el encuentro de las calles, por invasión de los carriles de la Av. Vasco Núñez de Balboa por parte de los vehículos que vienen por la Ca. Manco Cápac.

Propuesta operativa para reordenar los carriles y priorizar la vía Av. Vasco Núñez de Balboa como la más importante.



Se plantea reducir de 2 a 1 carril la Ca. Manco Cápac en su encuentro con la Av. Vasco Núñez de Balboa.



Av. Santa cruz con Av. Aramburú



- Implementar un "par vial" conformado por la cuadra 1 de la Av. Santa Cruz manteniendo los dos carriles actuales en sentido este-oeste y la Calle La Asunción que asumiría el tráfico en sentido oeste-este. Esta propuesta se complementaría con nuevos semáforos sincronizados en la Calle Santillana con la Av. Arequipa y la Av. Petit Thouars.
- Realizar la interconexión, sincronización y optimización de tiempos de los semáforos de la Av. Aramburú desde la Av. Paseo de la República hasta la Av. Arequipa y la Av. Santa Cruz con Pról. Arenales que no funcionan en forma integrada ni eficiente.

Av. Santa Cruz con Av. Aramburú



Prohibido volteos



Circulaciones

- Reforzar la acción de fiscalización y control de vehículos informales o no autorizados de transporte público que invaden la Av. Arequipa y causan congestión.
- Prohibir los giros a la izquierda en la intersección de la Av. Arequipa con la Av. Santa Cruz/Aramburú



E

Estacionamiento



7. Propuestas con respecto al estacionamiento

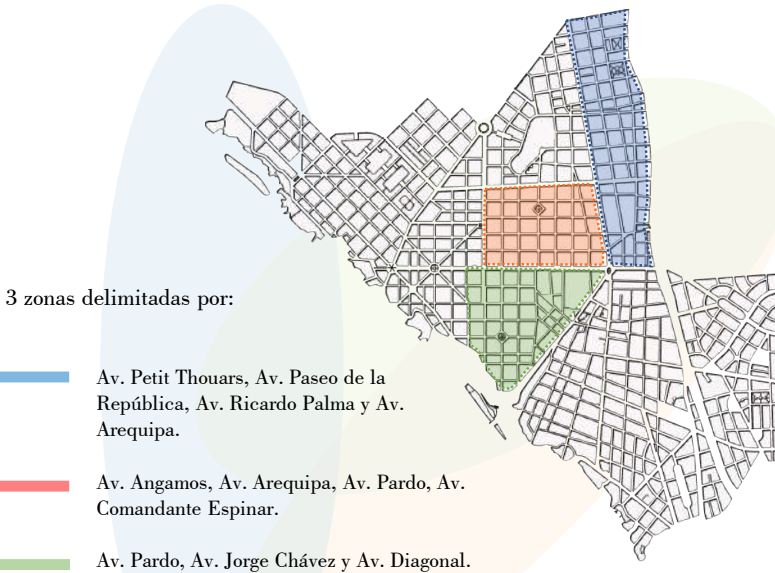
7.1 Zonas de Parquímetros

7.2 Propuestas de Estacionamientos Subterráneos

7.1 Zonas de Parquímetros

Se propone la implementación de parquímetros modernos en zonas predominantemente comerciales con el objeto de desincentivar el uso del automóvil particular y recuperar los costos de mantenimiento de las vías.

En la siguiente lámina se indican las áreas propuestas para el estacionamiento con parquímetro estimándose el acondicionamiento de 1,401 plazas de estacionamiento en posición paralelo, distribuidos en las siguientes vías:



El sistema propone la modalidad “pague y demuestre”, que consiste en la compra previa de tiempo determinado de estacionamiento por parte del usuario y la comprobación de pago mediante la emisión de un ticket, el cual debe ser colocado de forma visible en el vehículo.

Fuente: (*) P.U.D. Miraflores



7.2 Propuestas de Estacionamientos Subterráneos

Para ayudar a aliviar la falta de plazas de estacionamiento en zonas estratégicas del distrito, así como reducir la demanda de vehículos que ingresa a las zonas mas congestionadas, se proponen nuevas áreas de estacionamientos públicos, usando el subsuelo de espacios públicos (vías) cercanos a los principales centros de demanda.

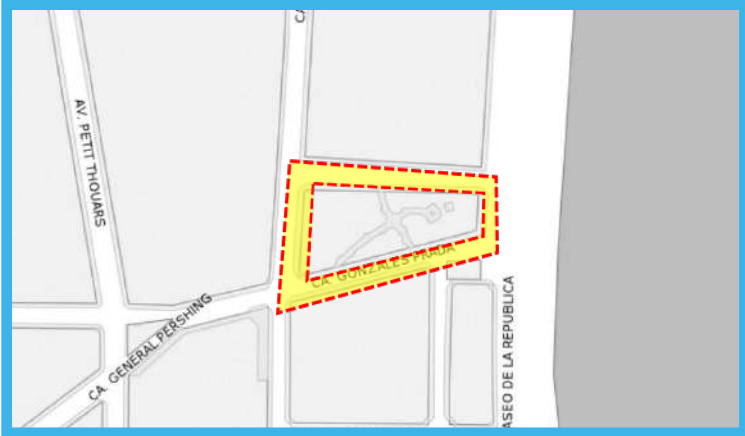
Los estacionamientos subterráneos podrán ser desarrollados a través de asociaciones público privadas.

A continuación se detallan las localizaciones y áreas recomendadas para cada estacionamiento:



- Parque Marsano*
- Ca. Santa María
- F. Villareal
- El Rosedal
- Jorge Chávez





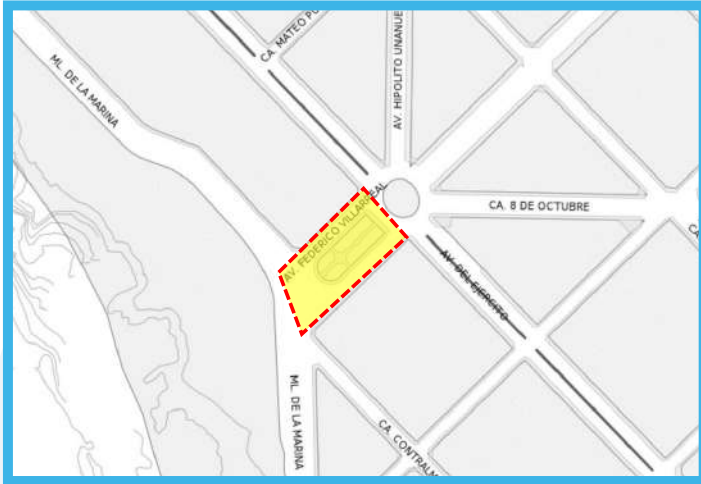
Estacionamiento subterráneo “Parque Marsano” :

- Área disponible: 4,600 m²



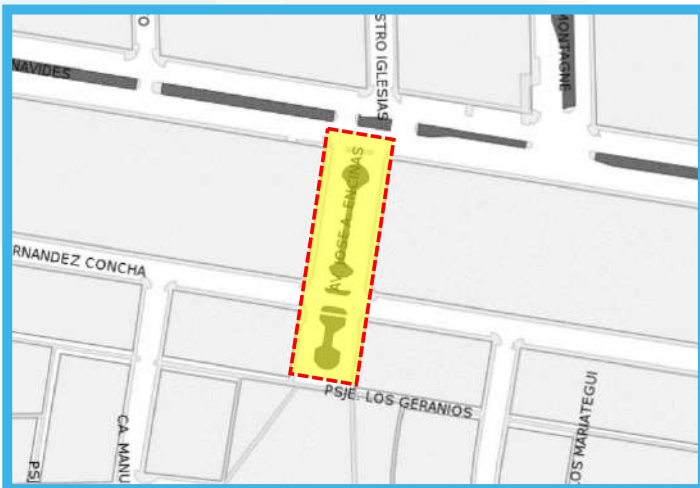
Estacionamiento subterráneo “Ca. Santa María”:

- Área disponible: 2,600 m².



Estacionamiento subterráneo “F. Villareal”:

- Área disponible: 2,700 m².



Estacionamiento subterráneo “El Rosedal”:

- Área disponible: 400 m²



Estacionamiento subterráneo «Jorge Chávez»

- Área disponible: 700 m²

Avances de intervenciones de movilidad realizadas en el marco del PIOV

Durante los últimos años hemos avanzado en el desarrollo de nuestra misión de la movilidad en el distrito con intervenciones importantes entre las cuales resumimos las siguientes:

- ✓ En el 2012 se aprobó el Plan Integral de Ordenamiento Vial y en el 2016, el Plan Urbano Distrital, instrumento que proveen las bases legales y deliñen nuestras políticas y objetivos en este sentido.
- ✓ Rediseñamos la tradicional Av. Larco para construir una vía de carácter multifuncional, rescatando nuevos espacios públicos mediante la ampliación de las veredas ganadas en los espacios ocupados por estacionamientos que se concentraron ahora en un estacionamiento subterráneo concesionado de gran capacidad, implementando una ciclovía que hoy es una de las más utilizadas en toda la metrópoli, ordenando los paraderos y las circulaciones del transporte público y estableciendo una red sincronizada de semáforos para mejorar la fluidez del tránsito y el paso seguro de los peatones.
- ✓ Hemos mejorado sustancialmente la interconexión entre el sur-este y el sur-oeste del distrito, los flujos vehiculares de paso y nuestra conectividad con distritos vecinos con la construcción del nuevo puente Villena que incluye amplias veredas, nuevas áreas verdes y una ciclovía que conecta la red de ciclovías de los malecones.
- ✓ Se ganó un nuevo gran espacio para la activación cultural y recreativa del público que integra los emblemáticos parques Kennedy y Central de Miraflores, y se está en proceso de peatonalización y recuperación de nuevos espacios públicos en las calles alrededor de estos parques, el palacio municipal y la iglesia Virgen Milagrosa.

- ✓ Se aprobó una iniciativa privada para el concesionamiento del Sistema de bicicleta pública que comprende la implementación de 50 estaciones y 500 modernas bicicletas de última generación para ser usadas por vecinos y visitantes mediante el pago diario o de abonos anuales o mensuales.
- ✓ Hemos implementado el más moderno Centro de Control de Tránsito de Lima que permite el monitoreo en tiempo real del comportamiento del tránsito, del funcionamiento de la red semafórica del distrito y el procesamiento y análisis de datos de accidentes viales para la toma de decisiones.



Capítulo VII: Cronograma de implementación

PROYECTOS		UBICACIÓN
PEATÓN	Corredores peatonales verdes	Av. Alfredo Benavides Av. Pardo Av. Ricardo Palma Av. Comandante Espinar
	Recuperación de espacios públicos	Ca. Porta Avenida Diagonal Ca. Diez Canseco
	Mejoramiento del entorno vial de la Zona Santa Cruz	Zona Santa Cruz
	Círculo peatonal Huaca Pucllana	Huaca Pucllana
	Peatonalización alrededor del Parque Miranda	Parque Miranda
	Recuperación de espacios viales remanentes	Ca. Roma, Ca. José Gálvez y Av. Alfredo León Av. 28 de Julio con Ca. Porta Av. Grau con Ca. José Gálvez Ca. Alcanfores con Ca. Cantuarias Av. Arias Araguez con la Ca. Ramón Ribeyro Ca. Ramón Ribeyro con Ca. Mariano Odicio Ca. Elías Aguirre con Ca. Enrique Palacios Ca. Márquez de Torre Tagle con Ca. Enrique Palacios Ca. General Iglesias con Ca. Enrique Palacios Ca. General Iglesias con Ca. Márquez de Torre Tagle Ca. Enrique Palacios con General Iglesias Ca. Francisco de Paula Camino con Ca. Berlín Ca. Alcanfores con Ca. Bolívar Av. José Pardo con Ca. Coronel Inclán Av. 28 de Julio con Ca. Colón Ca. Piura con Ca. Coronel Inclán Ca. Enrique Palacios con Ca. Independencia Av. Mariscal Ramón Castilla con Av. República de Panamá Av. 15 de Enero Cdra. 03 entre las Ca. Francisco del Castillo y Ca. Juan de la Fuente Av. José Pardo con Ca. General Borgoño, N°114
	Fase semafórica peatonal ("Todo Rojo")	Av. Diagonal con Ca. Berlín y Schell Ca. Schell y Av. Larco Ca. Schell y Pje. Los Pinos Av. Larco con Av. Diez Canseco Av. Larco con Av. Benavides
Propuesta del sistema de bicicleta pública	Propuesta del sistema de bicicleta pública	
CICLISTA	Propuesta de circuito peatonal y ciclovia en el Eje Bajada Armendáriz	Bajada Armendáriz
	Puente de la amistad, ciclista - peatón	San Isidro - Miraflores

Pre inversión Inversión

2017	2018				2019				2020				
	4to	1er	2do	3er	4to	1er	2do	3er	4to	1er	2do	3er	4to

TRANSPORTE PÚBLICO	Sistema de Transporte Urbanito de Miraflores	Ruta A Ruta B
	Circulación Vertical Mecanizada	Estadio Bonilla Parque Intihuatana Parque Tres Picos Malecón Armendáriz
	Segregación de paraderos de transporte público por rutas	Av. Pardo (Alt. Óvalo) Benavides (Alt. Av. Larco) Av. Larco (Alt. Schell) Av. Benavides (Alt. Paseo de la República)
	Relocalización de paradero de taxis	Av. Arequipa Cdr. 45,43 Av. Angamos Cdr. 02 Av. José Pardo Cdr. 10 Av. José Pardo Av. Santa Cruz Av. Ejército Av. Diagonal
	Recuperación de espacios públicos y mejoramiento de paraderos	Av. Benavides - Av Paseo de la República
VIALIDAD	Mejoramiento vial	Rampa Subida Balta
	Puentes de integración	Puente vehicular Salaverry Puente vehicular La Paz – San Martín
	Mejoramiento de giros en puentes	Av. Paseo de la República con Av. Díez Canseco Av. Paseo de la República con Ca. Schell Av. Paseo de la República con Av. 28 de Julio
	Ampliación vial	Av. Benavides con Av. Paseo de la República
TRÁNSITO Y REDUCCION DE LA CONGESTION	Propuesta de adecuación vial	Av. Roca y Boloña con Av. Tomás Marsano Av. Roca y Boloña con Ca. Salvador Gutiérrez
	Giros indirectos a la izquierda	Av. Benavides con Av. La Paz Av. Benavides con Av. Alcanfores Av. República de Panamá con Av. Ricardo Palma Av. República de Panamá con Av. Roca y Boloña Av. Del Ejército con Ca. José Toribio Polo Av. Del Ejército con Ca. Toribio Pacheco Av. Del Ejército con Ca. Joaquín Capelo Av. Del Ejército con Ca. José de la Torre Ugarte Av. Angamos con Av. Arequipa Av. Angamos con Ca. Arica Av. Angamos con Ca. Elías Aguirre Av. Angamos con Ca. Gral. Borgoño Av. Angamos con Ca. Independencia Av. Angamos con Av. Comandante Espinar
	Mejoras operativas	Calle Manco Capac con con Av. Vasco Núñez de Balboa Av. Santa Cruz con Av. Aramburú
ESTACIONAMIENTO	Propuesta de estacionamientos subterráneos	Parque Marsano Ca. Santa María Alameda F. Villareal El Rosedal Av. Jorge Chávez
	Zona de Parquímetros	Zona 5 (Calle 2 de Mayo-Enrique Palacios) Zona 6 (Ca. Jorge Chávez-Grau-Bolognesi) Zona 3 (Av Petit Thouars-Manuel Fuentes)

