

PDLC Objetivo 5.

Reducir los niveles de inseguridad ciudadana.

5.1 Objetivo Específico

Mejorar el nivel de seguridad ciudadana en el distrito

5.2 Restricciones

- N/A

5.2 Propuestas

- Implementar una política de “Visión Cero” en Miraflores, que asume que ninguna pérdida de vida por accidentes de tránsito es aceptable. Invertir en el rediseño de las calles locales con el reto de eliminar la posibilidad de errores humanos que puedan resultar en accidentes y de tener cero fatalidades de tránsito en vías distritales para el 2029 (ver figura 21).
- Implementar estrategias de pacificación del tráfico incluyendo supermanzanas.
- Para reducir el riesgo de caída de ciclistas, prohibir el nuevo uso de grassblock (bloque de césped) y en los jardines y bermas públicas (ver figura 20).
- Mejorar el alumbramiento público al nivel distrital
 - Identificar las vías donde los árboles actualmente están bloqueando la iluminación de los faroles. Introducir luces que quepan debajo de la copa de los árboles, entre 4 a 5 metros de altura, para alumbrar las veredas (ver figura 19).
 - Dotar a las ciclovías actuales y futuros corredores de micromovilidad la iluminación y condiciones de seguridad necesarios para hacer más aceptados por la población que utiliza estos modos de transporte (ver figura 21).
- Cambiar el modelo de desarrollo urbano en Miraflores para que los edificios generen fachadas activas y vigilancia pasiva sobre espacio público.
 - En nuevos edificios multifamiliares y comerciales, prohibir muros de seguridad en el retiro frontal (ver figura 22,24)
 - Flexibilizar el uso residencial, en los sectores A, B y C del distrito, trabajando con los vecinos para identificar usos compatibles que pueden ubicarse en el primer piso de edificios de media y alta densidad con la intención de activar las calles, y generar mayor nivel de seguridad.
- Promover la flexibilidad y resiliencia de los edificios, requiriendo una altura mínima de 4 metros en la primera planta de edificios de RDM y RDA para que se pueden ser adaptados a otros usos en el futuro.

7. La Municipalidad de Miraflores, a través de la Gerencia de Desarrollo Urbano, desarrollará normativas para limitar la cantidad de la fachada de un edificio que puede ser utilizada para la entrada o salida de automóviles con el fin de generar fachadas activas y proteger las veredas como espacios exclusivamente para peatones. Se propone un ancho máximo para entradas vehiculares en base del ancho del lote según los siguientes parámetros (ver figura 22,23).

- Para frentes menor a 9m de ancho, la entrada vehicular máxima es 2.7m de ancho
- Para frentes entre 9 y 18m de ancho, la entrada vehicular máxima es 3.05m de ancho
- Para frentes entre 18 y 25m de ancho, la entrada vehicular máxima es 6m de ancho
- Para frentes mayor a 25m de ancho, la entrada vehicular máxima es 9m de ancho

	Criterios de Evaluación:	Estado Actual:	Meta 2025:	Meta 2030:
1	# accidentes de transito (INEI)	2311 (2014)	1000	500
2	# de fatalidades de tranito al nivel distrital	n/a		
3	Cambiar la ordenanza 312	Sin cambio	Cambiado	
4	# de robos al nivel distrital	n/a		
5	Cambiar la ordenanza 312	Sin cambio	Cambiado	
6	Cambiar la ordenanza 312	Sin cambio	Cambiado	
7	Cambiar la ordenanza 312	Sin cambio	Cambiado	

Tabla 7. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 5.

Fuente: Elaboración propia

ESPACIOS PÚBLICOS - SEGURIDAD

Luz y sombra (faroles y árboles)

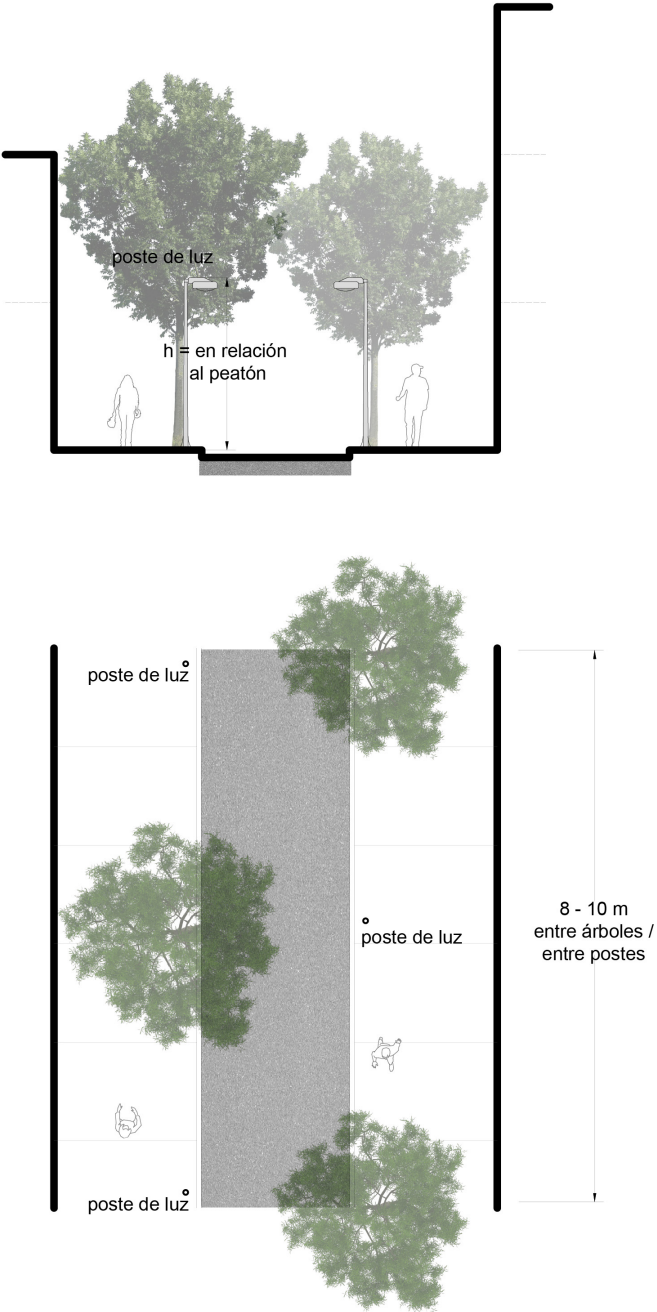


Figura 19. En calles con árboles, el uso de faroles bajas (con un máximo de 5 metros de altura) reduce el riesgo de que los árboles generen una sombra que ocasiona que la calle se sienta peligrosa.

Fuente: Elaboración propia

Políticas de desarrollo urbano para reducir inseguridad

Una de las características del paisaje urbano en el distrito de Miraflores, y también en la ciudad de Lima, es el uso de los retiros frontales normativos en los lotes. El retiro frontal es una franja de área, adyacente a la vereda, donde no se puede construir, lo que provoca que la fachada principal de las edificaciones no esté a plomo con las veredas. Muchos de estos son usados como jardines, estacionamientos o, en caso de comercios, extensiones de estos hacia la calle, que puedan estar delimitados o no. En las zonas residenciales, los retiros son cercados con muros de cerco, en mayor parte, de 3m de altura, aproximadamente. Esto bloquea la relación visual entre las viviendas, comercios, etc. con la calle.

El equipo técnico plantea un estudio de los retiros en la actualidad, en forma diagramática, así como las posibles alternativas a estos (ver figura 24):

Usos residenciales

1. Estado actual de los retiros en zonas de tipo RDB (residencial de densidad baja): en estos casos, los retiros son delimitados de la calle por medio de un muro, de 3 m de altura.

2. Cuando el lote cambie de zonificación a RDM (residencial de densidad media), el muro de 3m se mantiene, delimitando la calle del retiro.

3. Las posibles variaciones deseadas de acuerdo al reajuste de la Ordenanza 342: en el primer caso, el retiro es usado como zona de vegetación y no hay muro alto que bloquee el registro visual; en el segundo caso, muro bajo de 1.5 m de altura y en el tercer caso, aparece también un muro bajo, de tipo permeable (rejas, por ejemplo).

Usos comerciales

4. Estado actual en lotes de uso comercial: el primer caso, cuando el comercio se apropia del retiro y lo delimita con un muro; en el segundo caso, el comercio también se apropia del retiro y aparecen muros laterales a los costados del retiro, a modo de delimitación; y en el tercer caso, el comercio utiliza el retiro como estacionamientos.

5. Se muestra una calle que agrupe los tres casos anteriormente mencionados, resulta en una calle interrumpida, donde no hay un registro continuo de los comercios hacia la calle.

6. El resultado de reajustar lo obligatorio de un retiro se muestra en este diagrama, en donde se ve una calle continua, libre. El comercio se apoya de sus retiros, pero no los delimita.

Jardines, bermas y cruces

La normativa vigente indica que, si se construye un edificio multifamiliar, el espacio que existe entre la vereda y la calzada, que en muchos casos es ocupado por bermas o estacionamientos para vehículos, estos últimos tengan como tratamiento de pavimento, los denominados grass block o las franjas de concreto, en donde los autos pueden aparcarse. Esto representa un peligro latente, tanto como para ciclistas que pueden ver atascadas sus llantas en estos pavimentos y caer, así como es un riesgo para los peatones, especialmente para personas vulnerables o de movilidad limitada.

Todo lo anterior es producto de una planificación que sigue priorizando al vehículo. El equipo técnico propone, en primer lugar, la eliminación de las exigencias mínimas para estacionamientos en los edificios de vivienda o de comercio, así como la regulación de las dimensiones máximas para ingresos vehiculares a los lotes privados, para proteger la vereda y el espacio público como un lugar seguro para los peatones.

Por último, se propone también la eliminación de la exigencia de los “grass block” o zonas con “franjas de concreto” para estacionamiento de vehículos. Estas áreas podrían destinarse como bermas de áreas verdes (ver figura 20).

Diseño urbano para bajar riesgo de lesiones



Figura 20. Imagen arriba: grass-block. Imagen abajo: franjas de concreto para estacionamientos

Fuente: Elaboración propia

Diseño urbano para bajar riesgo de atropello

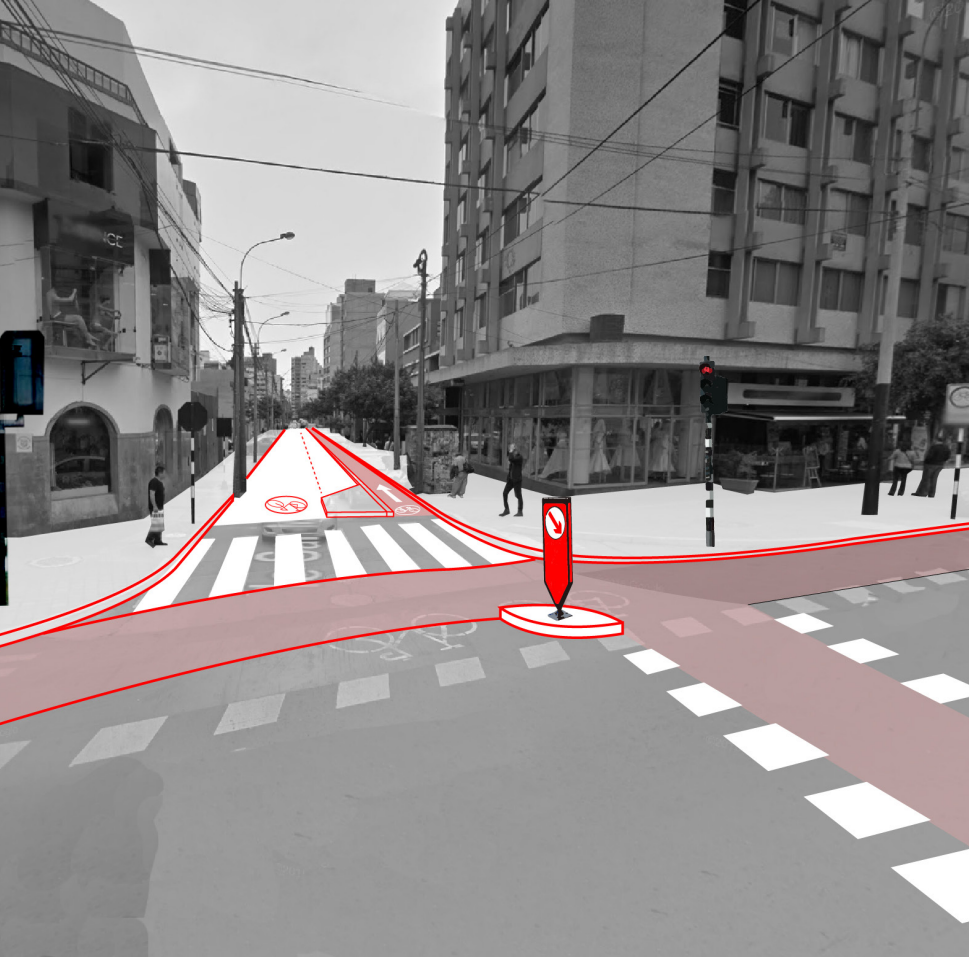


Figura 21. Vision Cero: Via de micromovilidad segregada, con elementos verticales para reducir riesgo de atropellos en las esquinas.

Fuente: Elaboración propia

Ancho máximo de entradas para vehiculos

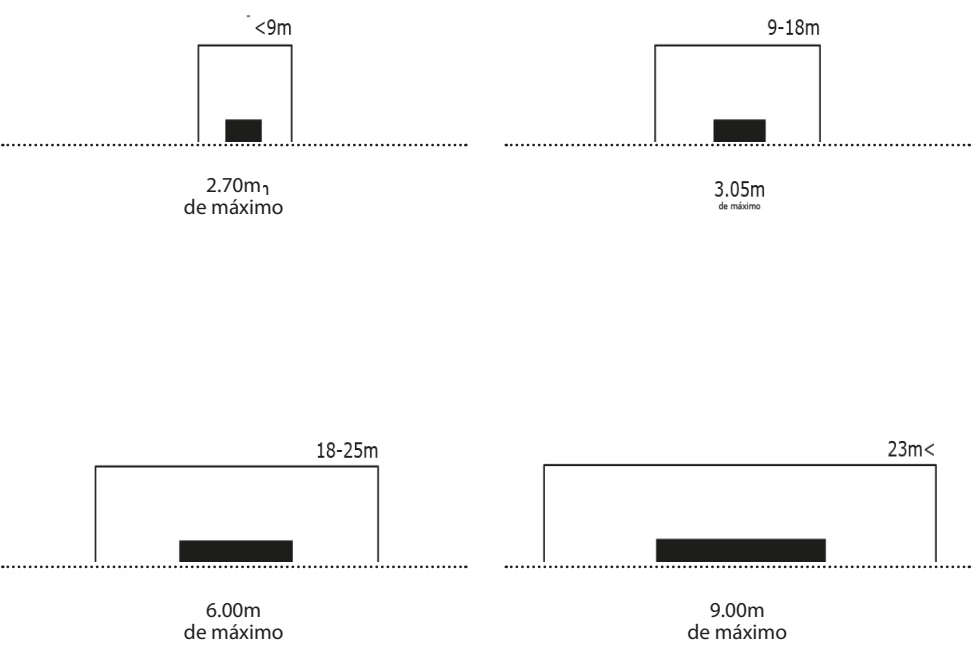


Figura 22. Diagrama de anchos máximos de entradas para vehículos.

Fuente: Elaboración propia

Estacionamientos y entradas

Las normativas actuales de zonificación indican que para toda edificación de uso residencial o comercial debe existir una dotación mínima de estacionamientos, según la cantidad de personas que albergará, del área de la vivienda, del tipo de comercio, etc.

Del mismo modo, esto conlleva a que, para el caso de los edificios multifamiliares, se destine un gran porcentaje de la superficie de las fachadas de los primeros pisos a las entradas de los estacionamientos en los sótanos, generando así calles con poca actividad peatonal, al estar mayormente ocupada por la entrada y salida de autos (ver figura 22).

Entradas de edificios



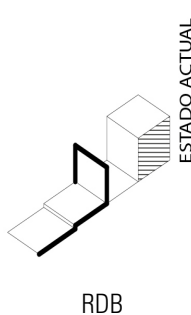
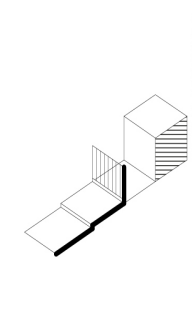
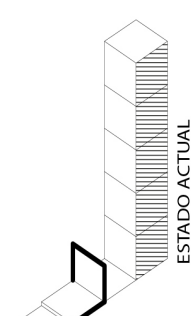
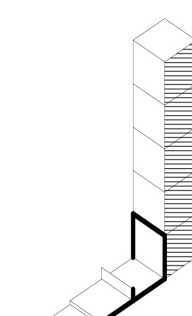
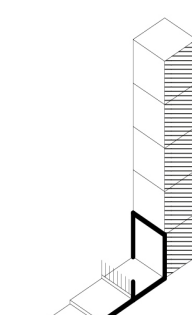
Figura 23. Imagen arriba: Ingreso residencial típico de Lima. Imagen abajo: Ingreso residencial típico de Canadá.

Fuente: Elaboración propia

Retiros

- En zonas RDB se permitirá que haya rejas de seguridad para viviendas unifamiliares o bifamiliares.
- Para edificios multifamiliares en zonas RDB, RDM, RDA, RDMA, se permitirá muros o rejas hasta 1.20m de altura, así como también se podrán utilizar plantas (arbustos o árboles) para generar mayor privacidad para los residentes del primer piso (ver figura 24).

Elementos Permitidos en Retiros

Edificación	Zonificación	Elementos permitidos
Unifamiliar		
Bifamiliar		
Multifamiliar		
		

IDM, RDA, RDMA, se permitir

Figura 24. Diagrama de elementos permitidos en retiros.

Fuente: Elaboración propia