

A. ACLARACIONES A LAS OBSERVACIONES DE LA CARTA DEL 1ro. DE DICIEMBRE DEL 2010 PRESENTADA POR LA ASOCIACIÓN CIVIL "SALVEMOS BARRANCO".

(Documento: "PE Carta Salvemos Barranco.pdf")

ACLARACIÓN N° 1

Al momento en que el Consultor realizó el Estudio de Manejo de Tráfico, el Metropolitano ya estaba en operación plena, funcionando en corredor segregado, con buses articulados, plataforma alta y acceso por puertas al lado izquierdo. Las estaciones construidas son de características especiales para el embarque y desembarque rápido para poder cumplir con itinerarios programados.

El metropolitano en Barranco viene atendiendo a un considerable número de pasajeros, los cuales al ser entrevistados manifiestan su satisfacción, debido sobre todo a la reducción de los tiempos de viaje.

Por tanto, la propuesta de Manejo de Tráfico que corresponde a intervenciones de obra en el corto plazo ha contemplado como situación actual, la operación del metropolitano tal como se viene realizando.

En este sentido, modificar el tráfico actual para que los vehículos privados compartan en el corto plazo las vías exclusivas del Metropolitano o viceversa significarían un fuerte impacto negativo sobre el distrito de Barranco.

ACLARACIÓN N° 2

Ver aclaración anterior.

ACLARACIÓN N° 3

El consultor ha planteado el problema que actualmente se presenta en las playas del distrito de Barranco donde la vía Costa Verde se congestiona durante varias horas al día. Como consecuencia de esta situación, además de los tiempos perdidos durante el viaje y la contaminación consiguiente, hace que parte de la demanda de ésta vía de la playa, evite pasar por la playa induciendo al cambio de ruta por la zona monumental.

Para resolver este asunto, el consultor ha planteado una mejora vial en una longitud de aproximadamente 800 metros de la vía Costa Verde, si intervenir ni los acantilados ni las zonas de restaurantes, ni el puente peatonal que existe fuera del área de intervención.

ACLARACIÓN N° 4

El Banco Mundial está de acuerdo con la idea sugerida. Siempre y cuando las autoridades gubernamentales de la Municipalidad Metropolitana de Lima y el Municipio de Barranco estén de acuerdo, el Banco Mundial participará.

B. ACLARACIONES A LOS COMENTARIOS SOBRE LAS PROPUESTAS DEL CONSULTOR CONTENIDOS EN LA CARTA 1 DURANTE LA CONSULTA

(Documento: "Carta 1 durante consulta.pdf")

1.1 La propuesta del Consultor del Estudio de Manejo de Tráfico no plantea ninguna afectación de los acantilados. La intervención en las vías de la Costa Verde es de 800 m de longitud y en la zona no existe ningún puente, según el planteamiento del consultor.

1.2 El planteamiento del consultor del Estudio de Manejo de Tráfico, en lo que respecta a la zona monumental, es integrador.

Los vecinos de la avenida Grau (incluyendo los de las primeras cuadras) no tendrán restricciones de acceso motivadas por el planteamiento del Consultor. Los vecinos podrán acceder con sus automóviles utilizando la zona peatonal, como se hace en centros históricos o monumentales de otras ciudades del mundo.

1.3 El planteamiento que hace el Consultor para construir un puente peatonal y ciclovía sobre la quebrada de Armendáriz, aproximadamente en el eje de las Avenidas La Paz en Miraflores y San Martín en Barranco, es en nuestra opinión un aporte muy necesario para promover un movimiento turístico, dándole continuidad a los malecones urbanos frente a la bahía marina, en una ruta muy segura, que no cruza calles ni avenidas.

Igualmente lo es el proyecto de integrar este puente con una bajada a las playas, con otro puente peatonal y ciclovía por sobre la vía Costa Verde, para evitar el peligroso cruce a pie que actualmente realizan las personas que acceden en esta ruta a las playas.

El Consultor del Estudio de Manejo de Tráfico ha planteado este proyecto con dos puentes peatonales para ser considerado como de ejecución a mediano plazo, en razón de las posibles demoras en la adopción de decisiones por parte de la administración pública o en su financiamiento.

Es evidente que este proyecto sí constituye una solución al tránsito peatonal y en bicicleta; que en muchos casos es olvidado.

1.4 Debido a que está fuera de los alcances del Estudio de Manejo de Tráfico, el Consultor no ha analizado la construcción de un túnel bajo la Av. Bolognesi para sistemas masivos de transporte por no corresponder a intervenciones a realizarse en el corto plazo.

1.5 La construcción del Puente Peatonal sobre la Av. E. Militar es necesaria, dadas las características del tránsito en ese sitio de Barranco y la estrechez del espacio útil en la vereda, y el grave riesgo de accidente de los niños que cruzan en gran número esa intersección.

El planteamiento del Consultor de construir un nuevo puente, en esta ubicación es coincidente con la propuesta de vecinos de Barranco.

1.6 El planteamiento del Consultor, de reabrir la recientemente cerrada intersección: Independencia – Militar, tiene por finalidad mejorar la fluidez del tránsito en el distrito de Barranco y en Chorrillos (Av. Chorrillos) y el análisis realizado confirma el logro del objetivo.

1.7 La propuesta del Consultor del Estudio de Manejo de Tráfico consiste en intervenciones a implementarse en el corto plazo, por tanto en el Informe N° 3 del Consultor no se ha estudiado ninguna solución a desnivel.

- 1.8 La propuesta del "urbanito" es coincidente en el fondo con una propuesta de la Asociación Civil "Salvemos Barranco"; y el trazado de las rutas deberá acondicionarse a un estudio de deseos de viaje y de necesidades de los vecinos que debe investigarse mediante una encuesta.

C. ACLARACIONES A LA CARTA PRESENTADA POR LA JUNTA VECINAL DE TIRAVANTI Y DE GARCIA Y GARCIA; VECINOS, INSTITUCIONES, EMPRESARIOS, COMERCIANTES Y PROFESIONALES DE BARRANCO
(Documento: "Carta 2 durante Consulta.pdf")

ACLARACIÓN GENERAL

El Consultor del Estudio de Manejo de Tráfico ha propuesto como uno de los objetivos principales del Estudio, mejorar la accesibilidad de los vecinos de las zonas del Ovalo Balta, Av. Balta y Av. Piérola.

ACLARACIÓN A LA PROPUESTA N° 1 DE LA JUNTA VECINAL

Con relación a la propuesta de los vecinos, para que las Avenidas Balta y Piérola se conviertan en vía de doble sentido de tráfico.

Las modificaciones al tráfico propuesta por la Junta Vecinal consiste en:

- Establecer el doble sentido de tráfico en la Av. Piérola y Balta
- Cambiar el sentido actual de tráfico de la primera cuadra de la Calle Barrón (Elguera), para que el tráfico siga el sentido Norte - Sur, para que sea el acceso a la última (cuarta) cuadra de la Av. Piérola.

El Consultor del Estudio de Manejo de Tráfico, ha revisado la propuesta N° 1 de la Junta Vecinal, considerando las demandas de tráfico actuales en las vías del sector. Al respecto es necesario hacer notar que actualmente en la Av. Balta, el tráfico no es fluido en los períodos críticos; esta avenida actualmente tiene un solo sentido de tráfico (Oeste-Este) y tres carriles; y en el caso de la Av. Piérola (Roselló) que tiene cuatro carriles de circulación y actualmente un solo sentido de tráfico (Oeste-Este) el tráfico es fluido en las tres primeras cuadras, pero presenta congestión en los períodos punta en la cuarta cuadra que accede al Ovalo Balta (Progreso).

De modificarse el sentido de tráfico en la Av. Balta para que tenga un carril en sentido Este - Oeste, es previsible que el congestionamiento del tráfico se produzca en los dos sentidos, haciendo crítico los niveles de congestión, especialmente en el ingreso a la Av. Progreso en el Ovalo Balta, e igualmente en el acceso a la Plaza Butters.

En la cuarta cuadra de la Av. Piérola, que actualmente presenta situaciones de congestión en períodos críticos, la modificación propuesta por la Junta para convertirla en vía de dos sentidos, que recibiría el tráfico de la Calle Barrón (Elguera), reducirá la capacidad de esta vía en el sentido Oeste - Este a la correspondiente a dos carriles con lo que la congestión en la Av. Piérola llegaría a niveles excesivos durante períodos largos.

En la tres primeras cuerdas de la Av. Piérola, donde actualmente el tráfico es fluido durante el día, el Consultor ha propuesto, en coincidencia con la propuesta N° 1 de la Junta Vecinal hacer de doble sentido la vía con dos carriles por sentido. Sin embargo el Consultor recomienda que en la cuarta cuadra los cuatro carriles tenga únicamente el sentido de tráfico Oeste a Este.

ACLARACIÓN PROPUESTA N° 2 DE LA JUNTA VECINAL

La ruta denominada por la Junta Vecinal, como "Verde Existente" (Av. Jorge Chávez, Lima, Pedro Heraud, El Sol Barrón, Salazar, Piérola) es compatible con la propuesta del Consultor de Manejo de Tráfico y su habilitación dependerá de la decisión de la autoridad competente (GTU).

La ruta denominada por la Junta Vecinal como "Verde Adicional" (San Abrosio, San José, Catalino Miranda) podrá ser habilitada en su oportunidad por las autoridades locales competentes. Esta ruta pasa por zonas de habilitación urbana incompletas en un sector que forma parte del proyecto de la extensión de Vía Expresa del Paseo de la República, en el ámbito directo del futuro

Intercambio Vial de la Av. La Merced con la Vía Expresa que unirá Barranco con Surco y Miraflores.

ACLARACIÓN PROPUESTA N° 3 DE LA JUNTA VECINAL

La Junta Vecinal propone una nueva ruta para el transporte público que seguiría Calles Parque Alto, Venegas, Álvarez (Tabana), Vigil Morelli, Miraflores (García Monterosa).

Esta ruta ha sido localizada atravesando la primera cuadra de la Calle Miraflores, donde se ubica un inmueble considerado Monumento Histórico (Ver Plano N° 2.1 del Estudio de Tránsito del Area Sur de Lima, Grupo Taryet). Esta primera cuadra es ambientalmente considerada como sensible. En términos generales los Consultores del Estudio de Manejo de Tráfico no recomiendan esta nueva ruta.