

**RESPUESTAS A LAS PREGUNTAS RECIBIDAS POR LOS VECINOS ASISTENTES A LA
CONSULTA DE BARRANCO SOBRE EL ESTUDIO DE TRÁFICO EN EL DISTRITO
05 DE DICIEMBRE DEL 2010**

Las respuestas que se presentan a continuación han sido elaboradas por la empresa consultora BADALLSA en estrecha coordinación con el Banco Mundial. Se debe precisar que las preguntas que fueron consignadas a partir de la consulta han sido tipeadas tal y cual fueron presentados por los vecinos asistentes durante la consulta. No obstante, en caso de existir alguna imprecisión en su formulación agradeceremos nos puedan hacer llegar al BM la aclaración respectiva.

1. La alternativa u opción 3 del estudio se ha basado en error en relación a los sentidos o direcciones de calles, y errores sobre el tráfico vehicular. Entonces si partimos de una propuesta basada en error cómo puede encontrar la solución u opinar sobre esta.

Asimismo, quiero precisar que no presenta una salida o solución en cuanto a intersecciones del distrito principalmente sobre Ovalo Balta.

Aclaración N° 1: La Alternativa 3, es la Propuesta del Consultor.

Se debe precisar que no existe error en el concepto. La versión del dibujo que se incluyó en el informe y en la presentación en PPT no corresponde al borrador final. En esa versión en el plano 4.3.1.1, en la Av. República de Panamá (Calle Vidaurre) entre la Calle Aguirre (Alvarez) y la Av. El Sol, se muestra una línea azul continua, con flecha hacia el Norte en vez de una línea segmentada de color naranja y sin flecha que corresponde al COSAC 1. Se incluye copia de la versión correcta del plano 4.3.1.1.

Los sentidos de tráfico que figuran en el Plano 4.3.1.1 corresponden a los sentidos de tráfico en el Distrito de Barranco al momento de realizar los inventarios viales para el Estudio de Manejo de Tráfico, es decir al mes de junio del año 2010, algunos de estos sentidos de tráfico fueron modificados posteriormente por la Gerencia de Transporte Urbano de la MML (tal como es el caso de la Av. Nicolás de Piérola, entre la Av. Grau y la Calle Pedro Salazar). Sin embargo este hecho no invalida el Estudio realizado por el Consultor ni las conclusiones presentadas en dicho Estudio, porque dicho sector tiene capacidad suficiente para funcionar en doble sentido, tal como operaba en el mes de junio del 2010.

La Propuesta del Consultor de Intervenciones en el Corto Plazo, presenta un rediseño de intersecciones en las que se propone modificaciones, incluyendo el Rediseño del Ovalo Balta.

2. La opción presentada es una alternativa o complemento para mantener la actual situación sobre el COSAC, no presenta cambio alguno sobre este corredor (Metropolitano). No contempla la posibilidad de cambiar el Metropolitano y por ejemplo hacerlo con tránsito mixto para los vehículos.

Aclaración N° 2: El Consultor ha desarrollado su Propuesta incluyendo cambios a lo largo del COSAC en las siguientes intersecciones según se muestra en el Anexo 4 del Tercer Informe:

- Catalino Miranda / Paseo de la República / República de Panamá (Esquema N° 1)
- Souza / República de Panamá (Esquema N° 2)
- Av. El Sol / República de Panamá (Esquema N° 3)
- Ovalo Balta (Esquema N° 4); y
- Av. Independencia, incluyendo la reposición de un puente peatonal mejorado (Esquema N° 5).

Además en la Propuesta del Consultor se han planteado cambios en las intersecciones a lo largo de la Av. Pedro de Osma (Plano N° 4.3.3.2.1), para conformar una vía de tráfico calmado cuyo efecto llevará a proteger adecuadamente la Zona Monumental.

En cuanto a la observación por la que se plantea la posibilidad de utilizar las pistas del COSAC en Barranco con tránsito mixto, para tomar la idea completa del planteamiento del vecino, y poder analizarla, se solicita a quienes la plantean, aclaren la idea y la expliquen en los siguientes aspectos:

- ¿A qué tipo de Tránsito Mixto se refieren para compartir las pistas del COSAC en la Av. Bolognesi?
 - ✓ ¿Microbuses, combis, otros tipos de buses?
 - ✓ ¿Automóviles colectivos?
 - ✓ ¿Taxis?
 - ✓ ¿Autos privados?

El Metropolitano ya está 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 un rápido embarque y desembarque de pasajeros, y así poder cumplir 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.

En este sentido, modificar el tráfico actual para que los vehículos privados compartan en el corto plazo las vías exclusivas del Metropolitano o viceversa significaría un fuerte impacto negativo sobre el distrito de Barranco, afectando gravemente la eficiencia del sistema del Metropolitano, produciéndose demoras en los viajes, congestión vehicular y conflictos de tráfico con el consiguiente mayor riesgo de accidentes.

Si además de los vehículos privados, se permite a combis, microbuses, autos colectivos y taxis ingresar a las pistas del Metropolitano y detenerse para tomar o dejar pasajeros la

situación previsible es la de tráfico altamente congestionado e inestable, con el consiguiente malestar para los vecinos.

3. La opción presentada por el estudio es una mejora de tránsito, pero no una solución para las personas que viven acá, en Barranco.

Aclaración N° 3: El Plan de Manejo de Tráfico propuesto por el Consultor tiene por objetivos:

- **Utilizar mejor el espacio vial disponible, para facilitar la accesibilidad de las personas que circulan en el distrito bien sea como residentes, visitantes, empleados, estudiantes, etc., en concordancia con las funciones urbanas que presta.**
- **Implementar medidas de manejo de tráfico para lograr un tráfico fluido y seguro.**
- **Mejoramiento de la Calidad Ambiental y Urbana**

El Consultor expone en el Tercer Informe los fundamentos que dan indicios claros que los objetivos serán logrados (Ver páginas 24; 25; 26; 27 y 28).

4. Quisiera saber si es viable la posibilidad de aperturar la calle de la embajada de Chorrillos, cruzando por la calle Piérola para articular la Av. Bolognesi y descargar tránsito por la Av. San Martín. Asimismo, Como sería la salida para el cruce de Balta.

Aclaración N° 4: El eje vial Bolognesi - Panamá se articula con el eje vial San Martín - Pedro de Osma con varias vías de integración Este - Oeste del distrito, las principales son el eje Piérola - Balta y el eje Pedro Heraud - Av. El Sol que operan con funciones de vías arteriales; y a nivel de ejes locales: el eje Miraflores - Vigil; el eje Santa Rosa - Fonseca; el eje C. Miranda - Carrillo - Av. Surco (antes Roosevelt); el eje Caicedo - Av. Lima y cuando esté abierta la intersección con la Av. Militar el eje Independencia (Pedro Solari) - Av. Manuel de la Fuente.

En el caso de la Av. Piérola entre la Calle Pedro Salazar y el Ovalo Balta, debido a los volúmenes de la demanda y a la capacidad vial en este sector la vía no soporta el tráfico en doble sentido por lo que, para evitar la congestión es necesario que de acuerdo con la demanda el sector vial sea de un solo sentido tráfico, Oeste - Este.

5. Se menciona que la opción 3 traerá mejoras entre el lado Este y Oeste del distrito. Sin embargo, cuáles son estas mejoras además de la semaforización que proponen, y el contar con un urbanito. No hay nada en la propuesta que plantee un encuentro y acceso fácil y seguro con los servicios del distrito, con la municipalidad, salud, comisaría. Actualmente, ni el ovalo Balta y la Av. Sol están aptas para un tránsito humano y viable.

Aclaración N° 5: En una primera etapa de intervenciones propuestas por el Grupo Taryet, se abrieron y semaforizaron intersecciones a lo largo de la Av. Bolognesi, que mejoraron la integración a ambos lados de la avenida (Ver Estudio de Tránsito del Area Sur de Lima, desarrollado por el Grupo Taryet en el año 2005, planos 4.11 y 6.14). En este nuevo estudio referido a un Plan de Manejo del Tráfico en todo el distrito, la propuesta del Consultor,

extiende los proyectos, para mejorar la integración, a las intersecciones de la Av. Panamá y de la Av. Escuela Militar, en la jurisdicción de Barranco, según la relación de intervenciones de corto plazo (Ver más detalle en Aclaración N° 2). En cuanto a las mejoras que se lograrían con una adecuada semaforización debiendo indicarse que con dicha adecuada semaforización se modera la velocidad vehicular, se facilita la circulación peatonal y vehicular lo que redundaría en la mejora de accesibilidad local y la seguridad vial en todo el distrito de Barranco. Adicionalmente se plantean mejoramientos de intersecciones.

6. Cuál fue Plan de Desarrollo Urbano de Barranco que las recomendaciones del estudio tomó en cuenta para plantear su propuesta. Cómo se consideró la condición de distrito monumental en la propuesta del estudio. Cuántos vehículos puede soportar la zona monumental como capacidad máxima y así establecer límite para no permitir ningún paso a mayor. Por qué no se pensó la opción de la Vía Expresa como una prioridad para el corto o mediano plazo.

Aclaración N° 6: El Consultor ha elaborado su Propuesta de un Plan de Manejo de Tráfico aplicando sus conocimientos de Ingeniería y de Urbanismo al servicio de los Objetivos de ordenar y dar fluidez al Tráfico, minimizar el riesgo en las vías, mejorar la accesibilidad a la Zona Este del Distrito, proteger la Zona Monumental y facilitar la movilidad de los vecinos como peatones, ciclistas y en sus autos privados, con objetivos a lograrse en el corto plazo.

La extensión de la Vía Expresa del Paseo de la República, también estudiada en el Cuarto Informe del Estudio, será un proyecto para realizarse en el mediano o largo plazo.

7. La Av. Lima (que realmente es un jirón) tiene una estructura que responde a un jirón o calle, y actualmente pasa todo el tránsito que han desviado y que nunca antes existió. No han considerado que las casas no tienen retiros, jardines, cómo entonces la Av. Lima va a poder soportar todo el tránsito que están proponiendo desviar. Precisar que la Av. Lima es zona monumental y al ser una zona antigua el 80% de las casas son de adobe.

Aclaración N° 7: La Zona Monumental de Barranco empezó su desarrollo cuando se construyó el Tren Inglés localizado en la Av. Bolognesi. Algunas casas se construyeron, en esa época, y subsisten en lo que hoy es la Av. Lima. El Consultor considera que como consecuencia del proyecto, habrá un impacto favorable de activación de la zona, y en la puesta en valor de inmuebles monumentales en el área, lo que permitirá controlar los efectos del tiempo que deterioraron los inmuebles.

En la Zona Monumental, la Av. Lima tiene actualmente una demanda de tráfico en hora punta de 330 vehículos, en su mayoría automóviles; lo que corresponde a un volumen de tráfico de poca intensidad, para una calle de dos carriles.

La Av. Lima tiene el mismo número de carriles que la Av. Grau, en su segunda cuadra la misma que soporta actualmente un tráfico mayor que el de la Av. Lima.

8. La propuesta de la comunidad o vecinos de Barranco ha sido mal explicada, además de considerar únicamente la propuesta de corto plazo y no las de mediano y largo; distorsionando el planteamiento de manera integral.

Aclaración N° 8: La interpretación hecha por el Consultor sobre la propuesta de los “Vecinos de Barranco” recibida del Banco Mundial, efectivamente se refiere a intervenciones de corto plazo. Sin embargo el Consultor señala en el Informe, que cuando se extienda el Paseo de la República, la Av. Bolognesi podrá ampliar sus veredas acompañando al COSAC, para mejorar la ambientación sin otros tráficos. La propuesta de mediano no fue considerada en el Estudio de Manejo de Tráfico, por estar fuera del alcance de los Términos de Referencia del Estudio, que fueron establecidos por el Banco Mundial.

9. El tráfico mixto en el COSAC igual existe y la promesa era que cuando el Metropolitano funcionara desaparecían, pero eso no ha pasado. Yo tengo 6 autos entrando por Chorrillos y de Miraflores. No contempla que tiene el mismo flujo de entrada de norte a sur, y esto no es una solución.

Aclaración N° 9: El Corredor Segregado de Alta Capacidad -COSAC I transita por el eje vial que forman las avenidas Bolognesi y Panamá. En estas avenidas el Metropolitano transita por calzadas exclusivas (segregadas) para sus buses, en las otras calzadas de las avenidas Panamá y Bolognesi no está permitido el tránsito de otros vehículos de transporte público de pasajeros (combis, coaster, microbuses, etc.), pero si está permitido el tránsito de automóviles y otros vehículos particulares. El resto del tráfico de paso Sur - Norte y Norte Sur tendrá las opciones de circular por las avenidas Manuel de la Fuente, Lima y la Vía de la Costa Verde, arterias locales como San Martín y Grau serán utilizado por el tráfico local.

El flujo total diario, es aproximadamente igual en la dirección Norte - Sur que en la dirección Sur - Norte, pero en los flujos horarios pueden presentar desbalances.

10. Lo que se está haciendo, desde inicio del Metropolitano, es continuar sin contar con un estudio serio, antes para construir el COSAC nunca lo hubo y ahora tampoco lo hay para tratar de solucionar los impactos negativos que se han dado en Barranco. Como es posible enviar 3,000 vehículos a la zona monumental. La cuarta propuesta es el replanteo total del proyecto metropolitano y buscar fluidez en Piérola y Balta.

Aclaración N° 10: El estudio de tráfico precisamente busca dar fluidez a Barranco y su zona monumental, al dar nuevas opciones de rutas viales, y al usar esquemas de “tráfico calmado” para hacer más seguro el tránsito dentro del distrito. Al mismo tiempo, la propuesta del estudio busca reconocer el carácter histórico del distrito al favorecer los flujos peatonales. Sobre el replanteo del proyecto COSAC, es una decisión que va más allá del alcance del Estudio de Manejo de Tráfico y debe ser tomada por las autoridades locales.

11. Así como se dice que este estudio y la consultoría no incluye una decisión, y que ésta es más bien de parte de las autoridades de Lima y Barranco, quisiera saber si esto vinculará en algo al apoyo del Banco Mundial, y la respuesta final que tendrá el BM en este proceso.

Aclaración N° 11: El estudio es parte del esfuerzo del Banco Mundial para mejorar el proyecto Metropolitano en Barranco. El estudio es propositivo y corresponde a los procesos locales. El Banco Mundial continuará involucrado en la medida que las autoridades locales se lo permitan.

12. Por otro lado, cómo mejoramos la intersección de la calle J Chávez con Av. Sol. Qué pasa con la plaza Unión en la Av. Lima donde hay un paso compartido. Por qué la presentación no ha incluido el presupuesto que elaboró la comunidad para la alternativa alcanzada al BM.

Aclaración N° 12: No ha podido ser localizada la intersección de la Calle Jorge Chávez con Av. El Sol. Tampoco ha podido ser localizada la plaza Unión en la Av. Lima donde se menciona haber un paso compartido.

El Consultor no dispone del presupuesto que elaboró la comunidad para la alternativa alcanzada al Banco Mundial.

13. Durante el proceso de la Mesa de diálogo, se solicitaron dos estudios y eso no ha sido así. Protransporte se retiró de Mesa de Diálogo en ese momento, ahora estamos en una reunión y quiero saber si es válida y las recomendaciones o conclusiones que salga de esta consulta se logren implementar y no sea como en el proceso anterior que no se llegó a nada y solo se siguió afectando a Barranco.

Aclaración N° 13: La decisión última sobre qué medidas implementar en Barranco corresponde a las autoridades de Barranco y de la Municipalidad Metropolitana de Lima. El Banco Mundial espera que sea cual sea la decisión final, se tome con amplia consulta con la ciudadanía.

14. Los vecinos planteamos una solución para Barranco producto de un año de trabajo y esa es la solución que se necesita, se habla que los presupuestos son muy caros y más bien el BM debiera preocuparse por reparar el daño hecho al distrito. Lo definitivo es que la solución es la construcción de la Vía Expresa y así lograr que la Av. Bolognesi vuelva a tener el tráfico lo más parecido a como lo era antes.

Aclaración N° 14: El estudio realizado por el Consultor, plantea intervenciones a ser implementadas en el corto plazo mediante un Plan de Manejo de Tráfico que tendrán efectos benéficos de inmediato; que se extienden en el tiempo mientras se estudian y financian otros proyectos de mayor alcance. Ver el Tercer Informe, acápite 4.5.3, que señala las

intervenciones que recomienda el Consultor se ejecuten en el corto plazo (páginas N° 38; 39 y 40). En la página 40 se presenta la estimación de la inversión requerida y el calendario tentativo de ejecución de dichas intervenciones.

La construcción de la Extensión de la Vía Expresa del Paseo de la República, forma parte importante del Sistema Vial en el Plan de Desarrollo Metropolitano del Instituto Metropolitano de Planificación de la Municipalidad Metropolitana de Lima. La implementación de las medidas necesarias para la culminación de la Vía Expresa corresponde a los Gobiernos Locales.

El Plan de Manejo de Tráfico propuesto por el Consultor tiene como objetivos directos inmediatos mejorar la accesibilidad para el desarrollo ordenado de la zona al Este de la Av. Bolognesi e impulsar la valoración de la zona monumental de Barranco. Para este efecto el Plan de Manejo Propuesto orienta que el “tráfico privado de paso” por Barranco, es decir aquel que cruza el Distrito, sin tener origen o destino en Barranco, utilice vías alternativas como la Costa Verde y la futura extensión de la Vía Expresa del Paseo de la República. Todo aquel tráfico de vecinos de Barranco que en sus automóviles se dirijan a , o salgan de sus inmuebles ubicados en el distrito de Barranco, tendrán acceso en automóvil a sus inmuebles. El Plan de Manejo de Tráfico propuesto no limita en ningún el acceso de los vecinos a sus inmuebles.

15. No se menciona a la calle Carlos Arrieta en la propuesta y la calle Pedro Eró.

Aclaración N° 15: El Tercer Informe no menciona la calle Carlos Arrieta, por no formar parte de la Red Vial Principal. Sí menciona a la calle Pedro Heraud, cuando se refiere al eje vial Este-Oeste: Calle Pedro Heraud - Av. El Sol.

16. Qué se incluyan o presenten los criterios de desarrollo que han tenido para realizar el estudio de tráfico. No aparecen en el estudio.

Aclaración N° 16: El estudio constituye un Plan de Manejo de Tráfico y no corresponde a un plan de desarrollo urbano. Los objetivos del Plan de Manejo; la Política de Movilidad; y los objetivos de calidad por alcanzar se detallan junto con los criterios aplicados en las páginas 24; 25; 26 y 27 del Tercer Informe.

17. Qué papel cumple el Panel de Inspección en todo este proceso, supuestamente estamos esperando los informes, así como el reporte del informe final que enviarán primero al Banco Mundial y luego a los vecinos de Barranco. Entonces de que estamos hablando.

Aclaración N° 17: El Estudio de Manejo de Tráfico es parte del Plan de Acción que el Banco Mundial diseñó como parte de su respuesta al reporte de elegibilidad del Panel de Inspección (hacer [click acá](#) para información sobre el caso ante el Panel de Inspección para el Proyecto de Transporte de Lima). El Panel está llevando a cabo su investigación del caso y pronto emitirá su informe. En ese momento el Banco tendrá que producir un Plan de Acción actualizado y llevar a cabo una nueva consulta sobre este. Este Plan y el Informe del Banco son presentados luego al Directorio del Banco y una vez aprobados, se hacen públicos los documentos tanto en inglés como en español. Favor hacer [click acá](#) para información sobre el Panel de Inspección.

18. El tema del túnel tiene ventajas y desventajas, y no solo es un tema de costos, hay que ver esto frente al costo del valor de Barranco. Todo lo planteado son costos y no se ven los beneficios, esto es fundamental para plantear alternativas, por lo menos de manera completa.

Aclaración N° 18: El proyecto de mediano plazo de un túnel, probablemente resulte poco viable de construir, y también de operar. Presentará muchos problemas técnicos difíciles de superar y su construcción tendría notorios impactos negativos.

Previa a la construcción del túnel será necesario reubicar instalaciones subterráneas de agua, desagüe, teléfonos, comunicaciones, electricidad, etc. Para ejecutar estas reubicaciones, seguramente será necesario cerrar el tránsito de varias calles y desviarlo por otras, con la consiguiente molestia para los vecinos.

Para la construcción del túnel será necesario ejecutar excavaciones que implican la remoción de considerables volúmenes de tierra, que deberán ser transportados a los botaderos. Para efectuar estas excavaciones será necesario nuevamente cerrar calles y desviar el tránsito y algunas calles del distrito tendrán que soportar el tránsito de los camiones de la construcción. Es previsible que algunos inmuebles requieran refuerzos y tratamientos especiales de su cimentaciones a fin de evitar que sean dañados por efecto de las excavaciones. Las molestias a los vecinos se producirán durante todos los años que dure la construcción de la obra.

Antes de proponer la realización de obras de esta magnitud y naturaleza, es muy conveniente que se le haga conocer a todos los vecinos sobre las afectaciones temporales que sufrirán los vecinos durante la ejecución de estos trabajos.

Por otra parte será necesario disponer de terrenos amplios para los accesos y salidas de los vehículos que utilicen el túnel. El distrito de Barranco, no dispone en la actualidad de área suficientemente extensas para el desarrollo de los accesos y salidas vehiculares desde o hacia las vías del sistema arterial de Barranco, sin aislar a los vecinos afectados por los desniveles viales que serán necesario salvar en el proyecto.

Los beneficios que podrán lograrse aún no han sido evaluados en ningún informe técnico y el Consultor en esta oportunidad no puede opinar ni respecto a los costos ni a los beneficios esperados.

De acuerdo a los Términos de Referencia del Estudio de Manejo del Tráfico, al Consultor no le corresponde evaluar esta propuesta de la comunidad.

19. El desvío del tráfico hacia la costa verde como se complementa con el proyecto para la nueva autoridades de Municipalidad de Lima

Aclaración N° 19: Las autoridades que asumirán en el año 2011 el Gobierno Municipal de la provincia tendrán que exponer sus planes en relación a la vialidad de la Costa Verde, el mismo que seguramente estará acorde con los de la Autoridad del Proyecto Autónoma Costa Verde (APCV) y con el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP).

La Costa Verde actualmente soporta una fuerte demanda de tráfico diario (durante todo el año) que articula la zona Sur de Lima a lo largo de la Bahía de Miraflores y en esta vía, en el distrito de Barranco, durante el desarrollo del Estudio de Tráfico se ha detectado un “cuello de botella” que induce a que muchos usuarios de esta vía, elijan como alternativa cruzar por Barranco para pasar de Miraflores (y otros distritos a lo largo de la Bahía) a Chorrillos, con el consiguiente impacto sobre el distrito de Barranco. El Consultor, con su propuesta de resolver el cuello de botella, plantea la opción que ese tráfico que es derivado de la Costa Verde a la zona urbana de Barranco, utilice su opción natural, es decir que se derive

a la Costa Verde, y en el futuro parte de esta demanda hará uso de la Extensión de la Vía Expresa del Paseo de la República.

Por otra parte, actualmente la autoridad está ejecutando una obra de mayor magnitud que la propuesta por el Consultor, con la intención de eliminar el cuello de botella.

20. Exigimos una indemnización a Barranco, a nosotros no han destruido la vida, necesitamos la indemnización y la única es tener un subterráneo para el metropolitano.

Aclaración N° 20: Este tema es de resorte local y corresponde a las autoridades locales decidir al respecto.

21. No tengo acceso al servicio de salud, tumbaron arboles y ahora quieren poner palmeras. Eso no es lo mismo.

Aclaración N° 21: Favor contactar directamente a PROTRANSPORTE .

22. Una salida de norte-sur es la construcción de la Vía Expresa, esto es fundamental. Sería necesario una pista aérea solo para autos entre Indacochea y Bolognesi. No importa la forma del ovalo, pero nadie tampoco menciona el beneficio del metropolitano a gas.

Aclaración N° 22: La construcción de la Extensión de la Vía Expresa del Paseo de la República es parte importante del Sistema Vial Metropolitano del Instituto Metropolitano de Planificación.

La propuesta de una pista aérea para automóviles entre Indacochea y Bolognesi, es una alternativa que debe ser estudiada en detalle pero no está dentro del alcance del presente Estudio de Manejo de Tráfico.

23. Se debió plantear un tren subterráneo, pues el metropolitano ha partido en dos el distrito.

Aclaración N° 23: Muchas ciudades antiguas cuentan con transportes masivos, con trenes ligeros, tranvías y buses, en sus centros históricos o monumentales, sin que se produzca la “partición” de la ciudad. Todo dependerá de que la ciudad tenga un buen sistema de manejo de tráfico.

El proyecto no parte en dos el distrito ya que hay permeabilidad tanto para peatones y automóviles. Claro está, respetando criterios de seguridad, los peatones solo pueden cruzar en las esquinas.

24. Se necesita una estación de monitoreo ambiental.

Aclaración N° 24: El control ambiental debe ser un objetivo municipal prioritario. El proyecto de transporte de Lima, que llevó al Metropolitano, financió también una red de monitoreo de la calidad del aire para la ciudad de Lima.

25. Con respecto a la seguridad en Barranco, el Metropolitano ha sido enrejado y no se ha tomado en cuenta la situación frente a un desastre para evacuación, Defensa Civil no intervino en esto, y tampoco se incluyó la parte de un estudio social para organizar y sensibilizar a la población para el comportamiento satelital.

Aclaración N° 25: Los enrejados son recursos que bien utilizados para canalizar el tráfico de peatones, permiten mejorar la seguridad vial. Un enrejado, bien utilizado, facilita la evacuación y canaliza los flujos peatonales de manera ordenada.

En el caso del Metropolitano corresponde a PROTRANSPORTE y a la Municipalidad efectuar auditoria de seguridad vial cada vez que sea conveniente.

26. La Av. Balta y Piérola era doble sentido desde que tengo uso de razón, no solo ha dejado problema social sino económico. Es necesario regresar la doble vía en la calle Balta y tener un corte por la calle Progreso. Los resultados de estas reuniones se podrán trasladar a las nuevas autoridades de Lima y Barranco.

Aclaración N° 26: Efectivamente las autoridades municipales, entre múltiples funciones, también tienen la tarea permanente de perfeccionar los sistemas de circulación vial en beneficio de los usuarios de las vías públicas.

La demanda de tráfico de las avenidas Bolognesi y Piérola al llegar al Ovalo Balta y la propia Av. Balta en los períodos de punta está operando actualmente en condición de saturación. El Consultor ha propuesto el Mejoramiento del Ovalo Balta (Ver Esquema 4, Anexo 4 del Tercer Informe), con el ingreso por la Av. Piérola y la salida por la Av. Balta en

una sola dirección Oeste - Este. De ponerse en doble sentido la Av. Balta y la Av. Piérola en el Ovalo Balta, se producirá a una sobresaturación en los periodos punta del tráfico, impidiendo el adecuado manejo del tránsito en este sector del distrito.

27. Analizando el anexo No. 4, no se especifica nada en relación al Ovalo Balta. Se indica donde hacer el puente, no se dice que será vía rápida, hay dos semáforos que detienen a 100mil personas y no se sabe cuántos vivirán en la villa Militar.

Aclaración N° 27: En el Capítulo 3 del Tercer Informe del Estudio de Manejo de Tráfico se presenta el diagnóstico y de modo específico en el acápite 3.12 párrafo 317, página 18, se trata sobre el Ovalo Balta. El Consultor ha propuesto mejorar la intersección del Ovalo Balta, ver acápite 4.3.2.2, párrafo 442, pág. 38, y en el Anexo 4 se presenta el Esquema del Mejoramiento de la Intersección Ovalo Balta (Ver Esquema N° 4).

En el extremo Sur de Barranco, en el límite con Chorrillos el Consultor ha propuesto la reposición de un puente para peatones, sobre la Av. Escuela Militar, en la esquina con la Calle Independencia; en el Anexo N° 4 del Tercer Informe se presenta el Esquema del Puente Peatonal (Ver Esquema 5). El Esquema incluye las rampas de acceso al Puente Peatonal, ubicadas fuera de las estrechas veredas allí existentes. El puente propuesto es amplio y cerrado.

La Av. Escuela Militar es una vía ubicada dentro de una importante zona urbana, en la que se ubican Colegios y Escuelas, es importante el flujo peatonal en esta zona por lo que es indispensable controlar y moderar el régimen de velocidad. No es técnicamente aceptable convertir a esta vía en una vía rápida. Los semáforos bien utilizados además de ordenar el tráfico contribuyen a moderar la velocidad.

El distrito de Barranco tiene una población aproximada de 35,000 habitantes, el de Chorrillos tiene 300,000 habitantes y la población del Conjunto Habitacional Villa Militar (Este y Oeste) tiene una población de aproximadamente 1% de la del Distrito de Chorrillos y Barranco juntos.

28. La ampliación de la Costa Verde, con un carril como se viabilizará de donde se sacará el carril adicional, se quita a los restaurantes, al acantilado. Esto se contempla en el presupuesto presentado.

Aclaración N° 28: La Vía Costa Verde en el distrito de Barranco tiene un cuello de Botella que produce una grave congestión en varios períodos del día. El Consultor propone una intervención focalizada en una longitud de aproximadamente 700 metros. La intervención propuesta se presenta en el Esquema 6 del Anexo 4 del Tercer Informe del Estudio de Manejo de Tráfico. La intervención propuesta por el Consultor no afecta los acantilados ni los restaurantes actualmente existentes, ya que están fuera de los límites laterales de la intervención.

Tampoco afecta al Puente Peatonal de Barranco afecta que esta fuera del límite de la intervención. Con posterioridad a la redacción del Tercer Informe, recientemente la autoridad ha iniciado la construcción de una obra de ampliación de la Vía Costa Verde, en una longitud y alcance mayor al de la Propuesta del Consultor; el Consultor no conoce los detalles referentes al Proyecto de dicha obra.

29. No estoy de acuerdo con la peatonalización en la Av. Grau pues irá en perjuicio del tráfico. No mencionan en donde se ubicarían los semáforos.

Aclaración N° 29: La intervención propuesta en el Tercer Informe sólo se refiere a la segunda cuadra de la Av. Grau adyacente al Parque Municipal. Esta propuesta no requiere de semáforos. (Ver esquema N° 6, Anexo N° 4).

30. Por qué van a poner el Puente Indacochea en la opción 3 si esto es competencia del municipio de Lima y además ya lo está financiando por Protransporte e iniciando las obras. Ni siquiera debiera estar incluido en el presupuesto que presentan.

Aclaración N° 30: El Consultor en el Tercer Informe del Estudio de Manejo de Tráfico establece las necesidades y no a quien le corresponde cubrirlas.

Al momento de realizar el diagnóstico de situación para el Estudio del Manejo de Tráfico, el Puente Peatonal sobre la Av. Militar había sido demolido y eliminado por completo, por lo cual el Consultor no sólo recomendó su reposición sino que teniendo en cuenta las

limitaciones de espacio disponible y las conocidas deficiencias del puente antiguo, propuso un puente peatonal cerrado y espacioso, con rampas de acceso fuera de las veredas, ya que las veredas existentes tienen limitada capacidad y no es aconsejable reducir el ancho de éstas.

31. Toda obra que se haga en Barranco, debe respetar la institucionalidad al margo de las autoridades, por ejemplo la construcción del puente Indacochea, que no lo ha presentado a la municipalidad de Barranco de frente se hace por parte de las autoridades de Lima.

Aclaración N° 31: Ver aclaración N° 30.

32. Protransporte trajo muchos problemas por su prepotencia y abusos y jamás escuchó nuestras preocupaciones, muchos heridos y jamás han sido resarcidos. Barranco merece que se le reconozca.

Aclaración N° 32: Este tema corresponde a las autoridades locales.

33. No nos han tenido en cuenta a los vecinos de Salazar y Enrique Bardal y esto deberán tomar en cuenta para la vía expresa.

Aclaración N° 33: La propuesta del Consultor involucra todo Barranco y a todos sus vecinos.

En el caso específico de las calles Pedro Salazar, Enrique Barrón (Elguera) y el pasaje Salazar, en el Plano N° 4.3.3.2.1, se presenta la propuesta del Consultor que incluye los sentidos de tráfico de la Red Vial principal, que proporcionarán la adecuada accesibilidad a las calles mencionadas.

34. Cuando se reunían los encargados del COSAC, nos prometieron que se restauración del parque municipal, y eso no sabemos nada, fue un compromiso del equipo que estuvo implementado el proyecto COSAC.

Aclaración N° 34: Como parte del proyecto COSAC, hay un plan para mejorar el parque municipal y sus alrededores. Esperamos que pronto se mejore el Parque Municipal y se adopte la Propuesta del Consultor para la Segunda cuadra de la Av. Grau, recomendada por el Consultor del Estudio de Manejo de Tráfico.

35. Zona Catalino Miranda se pide que sea para el lado de Surco, pues en ese sector hay menos casas construidas, Barranco es muy chico.

Aclaración N° 35: El Proyecto de extensión de la Vía Expresa del Paseo de la República, cruza por territorios del distrito de Surco, con excepción del área del cruce a desnivel de la Av. Panamá y en lo posible evitará afectar edificaciones.

36. Como adulta mayor, el nuevo transporte es muy incómodo y es necesario un subterráneo que venga desde Chipoco hasta la calle San Martín.

Aclaración N° 36: Esta opción merece un estudio detallado, que está fuera del alcance del actual estudio.

Respuestas publicadas en la página web del Banco Mundial el 05 de Enero del 2011.