

NIVEL DE EFECTIVIDAD DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA EN ESTUDIOS DE IMPACTO VIAL



GRUPO N° 3

- ❖ CASTILLO PENDOLA MARIA DEL ROSARIO**
- ❖ FLORES CARBAJAL MARTIN**
- ❖ ORTIZ GREGORIO A. EDIN**
- ❖ RAMIREZ SOTO DESIDERIO**
- ❖ RUEDA ALCALA KARLA**

DEDICATORIA:

POR LAS ALMAS IMPREVISTAS QUE SE FUERON Y POR LAS VIDAS QUE SALVARAN GRACIAS AL CONOCIMIENTO Y LAS EXPERIENCIAS ADQUIRIDAS EN LA CAPACITACION DEL CURSO DE SEGURIDAD VIAL QUE SE PLASMARAN EN LA VIDA COTIDIANA DE CADA UNO DE NOSOTROS.

NIVEL DE EFECTIVIDAD DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA EN ESTUDIOS DE IMPACTO VIAL

OBJETIVOS:

Realizar un diagnóstico de las ordenanzas y leyes existentes con las que dispone la autoridad administrativa en este caso la Municipalidad Provincial del Callao, que le permiten regular los Estudios de Impacto Viales. Finalmente hacer algunas propuestas actualizando o replanteando la manera como se viene evaluando dichos estudios.

METODO EMPLEADO:

Del diagnóstico obtenido se desarrollará un marco conceptual para la realización y revisión de los Estudios de Impactos viales donde se detalle la correcta metodología y procedimientos para la elaboración de tales estudios. Teniendo este criterio se mejorará el nivel de efectividad actual del municipio y se obtendrán Estudios de Impacto Viales siguiendo los lineamientos planteados en la propuesta de la ordenanza municipal por parte del equipo encargado de realizar el trabajo.

CONCLUSIONES IMPORTANTES

- Las Municipalidades tienen competencia, para planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones y ejecutar los planes y programas correspondientes.
- Con el crecimiento de la población urbana y rural, actividades económicas y proyectos de edificación aumenta el tránsito, consecuentemente aumentan los problemas de congestión. Por consiguiente se deben de realizar Estudios de Impactos Viales previo a la realización de las obras físicas.
- La Municipalidad Provincial del Callao no cuenta con una ordenanza que reglamente los lineamientos, las características y el procedimiento de aprobación de los Estudios de Impactos Viales, pero solicita y evalúa dichos estudios en proyectos de Habilitación urbana o edificaciones basándose en el Reglamento Nacional de Edificaciones, Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972- 27-05-03) y su TUPA 2015 (Texto único de procedimiento administrativo).
- Se hace necesario la elaboración de un proyecto de ordenanza, con la finalidad que se cuente con un instrumento legal idóneo, técnico, eficiente y ordenado, en lo que respecta a la evaluación de los EIV, cuyos beneficios se verán reflejados en un adecuado control de los mismos.

INTRODUCCION

Planificación y proyección, parecen ser palabras poco conocidas por nuestras autoridades municipales, instituciones del estado y algunas empresas privadas como las dedicadas al sector construcción; día a día vemos como nuevos proyectos urbanos tales como edificios, supermercados, multifamiliares, oficinas entre otros, irrumpen en nuestra ciudad, en algunos distritos de Lima y Callao es común ver como se levantan nuevas construcciones con una rapidez digna de ser imitada por el gobierno, al parecer esto es a consecuencia del buen momento económico por el cual pasa el Perú; pero detengámonos un momento y pensemos; la construcción de nuevas edificaciones trae como consecuencia más personas, las cuales demandan transporte o cuentan con sus respectivos vehículos; así pues un nuevo supermercado no solo origina más puestos de trabajo, a consecuencia de su puesta en operación, es visible el aumento el flujo vehicular y peatonal en las vías anexas en donde fue construido; en un promedio aproximado de 1000 personas durante los fines de semana; ahora imaginemos los grandes centro comerciales donde existen varias tiendas por departamentos y un sin número de tiendas pequeñas, con una proyección de clientes estimada en miles, no solo sería insoportable la cantidad de gente, sino también el tráfico que origina el traslado de las mismas en los alrededores.

Existe una gran necesidad real de evaluar tales proyectos urbanos, los cuales se han visto multiplicados los últimos años, ante esta necesidad la cual fue canalizada en el Reglamento Nacional de Edificaciones (mayo 2006) se colocó al Estudio de Impacto Vial como parte importante de la solución, esta es una herramienta técnica de identificación, evaluación y

mitigación de los posibles problemas que ocurran durante la construcción y operación de un determinado proyecto. Si bien el estudio de impacto vial no tiene un contenido exacto, la Municipalidad Metropolitana de Lima mediante ordenanza N° 1268 (07 de julio del 2009), implementa artículos y disposiciones que permite la regulación de estos mientras que otras instituciones tienen su propia metodología o aceptan cualquiera de ellas. La Provincia Constitucional del Callao que teniendo proyectos de gran importancia para el país en el sector de transporte, no cuenta con ordenanza que regule u obligue hacer uso de los estudios de impacto vial, más aun sobre contenido o metodología. Si bien, a nivel de normatividad ha sido poco o nulo el avance que se ha dado en distintas ciudades del país; a nivel de conceptos y conocimientos sobre los estudios de impacto vial, estos son cada vez más sólidos y conocidos. Así pues cuando decimos impacto, en términos generales nos referimos a la variación, por mínima que sea, de las condiciones actuales del transporte, estas condiciones pueden ser buenas o malas, positivas o negativas, y los impactos de forma permanentes o temporales. No solo en estos a la estructura vial, sino también al tránsito y a los distintos modos de transporte (público, privado, peatonal, etc.) por lo que un nombre más adecuado sería Estudio de Impacto al Transporte. Este tipo de estudio que generalmente debería estar en el nivel de pre inversión, cuenta con partes fundamentales como: situación actual del transporte, descripción del proyecto, identificación y evaluación de impactos, propuestas de mitigación y recomendaciones entre otras, mención aparte merece el uso de software para la simulación de tránsito y de la capacidad vial, lo cual permite una correcta identificación y evaluación de los impactos, para tal caso es necesario la recolección de datos, conteos de volúmenes vehiculares y peatonales, estado de pavimentos, estacionamiento entre otros,

esto permitirá proveer de valiosa informacional al software, el cual simulara la situación actual y futura, mediante una simulación no solo de datos si no visual como en el caso del software Vissim y Synchro. Finalmente es de suma importancia las recomendaciones y conclusiones que se presentan en el estudio, pues estas permitirán la mitigación de los impactos que generará la implantación del proyecto en la cercanía de dichas vía

CAPITULO I:

GENERALIDADES 1.1.

OBJETIVOS: Con respecto al “nivel de efectividad de la autoridad administrativa en estudios de impacto vial” en la Región Callao, el equipo encargado en elaborar el presente trabajo, tiene como objetivo hacer un diagnóstico de las ordenanzas y leyes existentes que permiten la revisión y por ende la aprobación o desaprobación de dichos estudios. Para finalmente hacer algunas propuestas actualizando o replanteando la manera como se viene revisando los estudios de impacto vial, en adelante EIV.

IMPORTANCIA

La importancia de hacer un análisis al nivel de efectividad de la autoridad administrativa, en la Región del Callao radica en lo siguiente:

- a. Es importante que se establezcan las disposiciones y los lineamientos que deberán observarse para la aprobación de los Estudios de Impacto Vial exigidos por el Reglamento Nacional de Edificaciones y otros en aquellos proyectos de habilitaciones urbanas y obras de edificación ubicadas frente a vías locales y vías en las que la Municipalidad Provincial del Callao tiene jurisdicción, como son las vías expresas, arteriales y colectoras, plasmados en el plano del sistema vial del Callao (Plan de Desarrollo Urbano 2011 – 2022).
- b. Los gobiernos locales deben planificar el desarrollo de la ciudad proponiendo un marco de referencia hasta dónde puede llegar la explotación de los usos de suelo y la construcción de futuras edificaciones, que vayan marcando los límites de un ordenado crecimiento de la ciudad en cuanto a su infraestructura y servicios básicos. De esta manera, los estudios de impacto vial de los proyectos a edificarse tendrán un objetivo más focalizado a los impactos locales.
- c. Asimismo, es de suma importancia que la entidad responsable defina con claridad cuando se hace necesario la realización de un EIV y cuál será el contenido del mismo. Dichos planteamientos y requerimientos solicitados deben ser cumplidos al pie de la letra con el fin de lograr el objetivo fundamental del estudio, el cual es evaluar los impactos que se van a producir sobre la red vial de transporte.

JUSTIFICACIÓN

Las municipalidades son las entidades responsables de la planificación y gestión urbana, por ende es su responsabilidad exigir la realización de los Estudios de Impacto Vial, para ello deben contar con una ordenanza municipal que les permitan reglamentar los lineamientos, las características y el procedimiento para su evaluación. Actualmente la Municipalidad Provincial del Callao no cuenta con una ordenanza que regule los EIV. En el TUPA 2015 (Texto único de procedimiento administrativo) del distrito nos indica los documentos que debemos presentar, donde realizar el trámite, pago por derecho del trámite, el área que evaluará el trámite, el tiempo de evaluación, entre otros. Esta situación nos lleva a realizar un análisis de la evaluación actual de los EIV por parte del municipio. Este trabajo se justifica por la necesidad de regular el procedimiento y establecer parámetros a seguir para la revisión, donde se establezcan los niveles o categorías de los EIV, ya que los proyectos de Habilitación urbana o edificaciones en algunos casos necesitaran un análisis más exhaustivo según el nivel en que se encuentren. Bajo estos lineamientos básicos se mejorara no solo la calidad de los EIV, sino también el nivel de efectividad por parte de la administración pública, en este caso de la Municipalidad Provincial del Callao.

CAPITULO II: MARCO TEORICO

INFRAESTRUCTURA VIAL

DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EXISTENTE.

La infraestructura vial de la Provincia Constitucional del Callao ha sido evaluada tomando en consideración dos aspectos; la red vial normativa propuesta a la fecha y la red vial existente. De la infraestructura vial existente puede destacarse lo siguiente:

Las vías del sector sur del Callao, tales como Colonial, Argentina, Venezuela, que relacionan Callao con el Centro de Lima, son vías de función similar; arterial. Sin embargo sobre este conjunto de vías no existe una vía con una función expresa.

Las vías que permiten la comunicación del Callao con la ciudad de Lima en el lado norte, tienen limitaciones de interconexión, por la existencia de elevaciones rocosas, (cerros). Esta limitación ocurre sobre una longitud aproximada de 9 a 10 kilómetros.

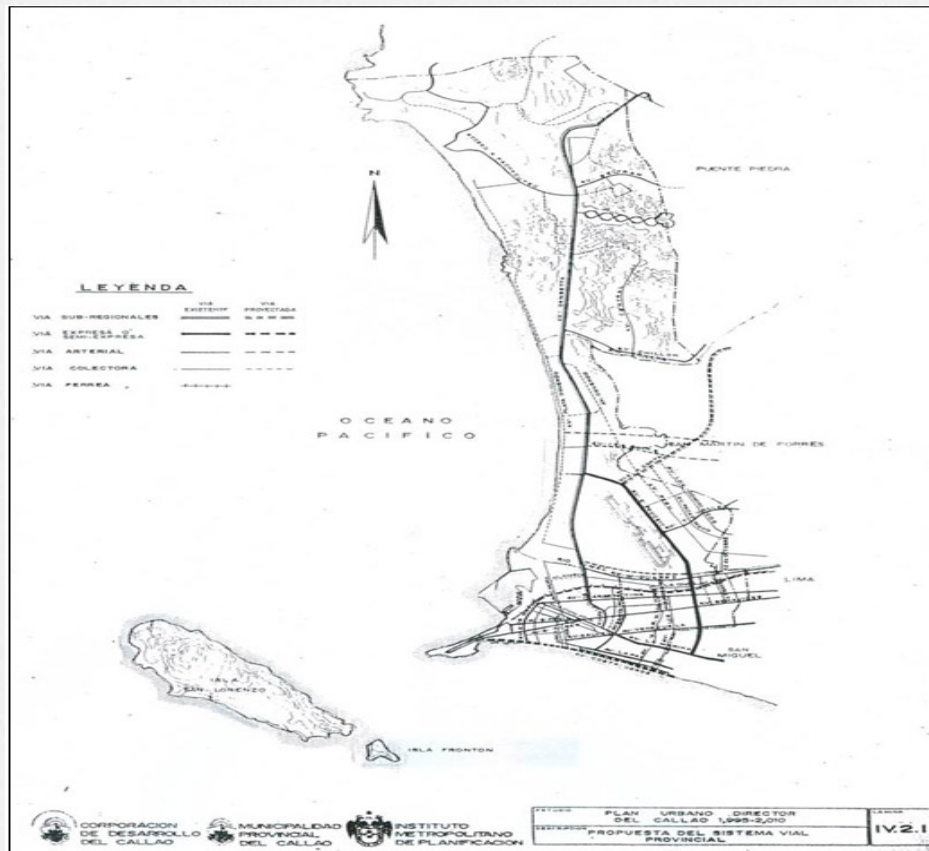
La infraestructura vial de acceso al Puerto del Callao tiene también serias limitaciones. La Av. Manco Cápac, tiene un ancho normativo de 30 metros. Contando con dos carriles por sentido, con tráfico mixto, urbano y de carga.

La infraestructura vial de la zona norte, específicamente en el área de Pachacútec en Ventanilla, se encuentra concentrada en sólo dos lugares, lo cual generaría a futuro una concentración de flujos sobre dos intersecciones con el consiguiente congestionamiento.

La infraestructura vial de la Av. Néstor Gambeta en el tramo ubicado entre el Ovalo 200 millas y el acceso al Puerto tiene serias limitaciones de capacidad vial.

La Red vial de interconexión Norte – Sur de la Provincia Constitucional del Callao se realiza únicamente por la Av. Néstor Gambeta. Esta vía soporta a la altura del Rio Rímac de Norte – Sur, 1099 vehículos y de Sur – Norte, 1068 vehículos en la hora pico de la mañana.

La infraestructura vial de acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, soporta entre el ingreso y salida un flujo mayor a 1000 vehículos en la hora pico, teniendo limitaciones de accesibilidad. El Ovalo ubicado frente al mismo tiene ya la capacidad vial saturada.



Fuente: Propuesta del Sistema Vial Provincial; 1995 – 2010, Municipalidad Provincial del Callao, Instituto Metropolitano de Planificación – IMP.
 Elaboración: Equipo Técnico de la ZEE y POT de la Región Callao – 2008

RED VIAL NORMATIVA

En el Mapa N° 2, se muestra el Plano del Sistema Vial de la Provincia Constitucional del Callao del Plan de Desarrollo Urbano 2011 – 2022. Esta propuesta consideró la clasificación vial en cuatro tipos:

- Vías Expresas
 - Vías Arteriales
 - Vías Colectoras
 - Vías Locales
- Esta clasificación de vías es de carácter “funcional”, es decir, se basa en la función que cumple cada una de ellas dentro de la estructura urbana de la provincia y su interrelación con la provincia de Lima.
- Las definiciones de cada tipo de vía así como otras en general, de acuerdo con la clasificación indicada, se describen a continuación:

Vías Expresas

Las Vías Expresas Nacionales son aquéllas que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, que cruzan el Área Provincial del Callao y la vinculan con el resto del país. La función que cumplen es la de permitir exclusivamente el “paso” de los vehículos, sin interferencias. La accesibilidad se realiza mediante infraestructura especial tales como rampas, puentes, entre otros. Son aquellas vías que soportan importantes volúmenes de vehículos con circulación de alta velocidad, en condiciones de flujo libre. Unen zonas de importante generación de tránsito, extensas zonas de vivienda, concentraciones comerciales e industriales. Están destinadas para el transporte interprovincial y el transporte urbano.

Las Vías Expresas sirven también a las propiedades vecinas mediante rampas y vías auxiliares de diseño especial. Pueden recibir vehículos livianos y -- cuando sea permitido - vehículos pesados, cuyo tráfico debe ser tomado en consideración para el diseño geométrico, especialmente en el caso de las pendientes, curvas, peraltes y otros elementos que definan el nivel de servicio de la vía.

En caso del transporte público de pasajeros, éste debe desarrollarse por buses, preferentemente en calzadas segregadas con paraderos debidamente diseñados, fuera de los carriles de paso principales. No se permite la circulación de vehículos menores; moto taxis, triciclos, motocicletas, bicicletas y otros similares.

Vías Arteriales

son aquellas que forman parte del Sistema Vial Urbano que permiten la integración entre las vías Colectoras con las Vías Expresas. La función que cumplen es la permitir el “paso” de manera preferente y un bajo nivel de “accesibilidad”. Son aquellas que llevan importantes volúmenes de tránsito entre áreas de generación de tránsito y a velocidades medias de circulación. La accesibilidad hacia las áreas adyacentes se realiza a grandes distancias, en las cuales es posible la construcción de pasos a desnivel, intercambios así como también intersecciones a nivel adecuadamente diseñados. Las intersecciones con las vías expresas, necesariamente deben considerar intersecciones a desnivel.

En las Vías Arteriales se permiten el tránsito de los diferentes tipos de vehículos.

El transporte público de pasajeros debe desarrollarse preferentemente por buses, debiendo realizarse por calzadas principales cuando el derecho de vía así lo permita. o carriles segregados y con paraderos debidamente diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito directo. Las Vías Arteriales deberán tener preferentemente vías de servicio laterales para el acceso a las propiedades. En las áreas centrales u otras sujetas a limitaciones de sección, podrán no tener vías de servicio. El sistema de Vías Arteriales se diseña cubriendo el área de la ciudad por una red con vías espaciadas entre 1,000 a 2,000 metros entre sí.

Vías Colectoras

son aquéllas que forman parte del Sistema Vial Urbano que permiten la integración entre las vías Locales, las vías Arteriales o las vías auxiliares de las vías expresas. La función que cumplen es la permitir de manera preferente la “accesibilidad” a las áreas adyacentes y un bajo nivel de “paso”. Sirven por ello también a una buena proporción de tránsito de paso. Prestan además servicio a las propiedades adyacentes. El flujo de tránsito es interrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizadas en los cruces con Vías Arteriales y otras vías colectoras. En el caso del transporte público de pasajeros se deben establecer y diseñar paraderos especiales. El sistema de Vías Colectoras se diseña cubriendo el área de la ciudad por una red con vías espaciadas entre 400 a 800 metros entre sí.

Vías Locales

Son aquéllas cuya función es proveer fundamentalmente el “acceso” a los predios o lotes adyacentes. Su definición y aprobación, cuando se trate de habilitaciones urbanas con fines de vivienda, corresponderá de acuerdo a Ley, a las municipalidades distritales, y en los casos de habilitaciones industriales, comerciales y de otros usos, a la Municipalidad Provincial del Callao. Las Secciones Viales Normativas se establecen con criterio de Planeamiento Urbano, por lo que constituyen elementos referenciales para la determinación definitiva de los Derechos de Vía correspondientes en los procesos de habilitación urbana y otros previstos en la reglamentación urbanística. La Gerencia Municipal de Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial del Callao queda encargada de la determinación final de los Derechos de Vía a partir de las Secciones Viales Normativas correspondientes.

ESTUDIO DE IMPACTO VIAL

A manera de introducción, es relevante mencionar una reflexión de Jean-Marc Offner, la cual, nos hará ver en qué punto de la evolución del pensamiento sobre el transporte y la movilidad urbana nos encontramos. En un principio, se tuvo como prioridad centrar todos los esfuerzos en crear redes de transporte, redes arteriales viarias y redes de sistemas colectivos que cuenten con infraestructura fija, y después se tuvo como objetivo principal la planificación de los viajes, que desde el punto de vista económico, se basó en los patrones de demanda. Ahora, se está priorizando la gestión de la demanda regulando el uso de los sistemas existentes, y así intervenir en el comportamiento social beneficiando a la ciudad y sus habitantes.

En los últimos veinte años, gracias a las facilidades de las importaciones de vehículos de primera y segunda mano ofrecida por la República Peruana, desde el gobierno del Ex Presidente Alberto Fujimori, el parque automotor creció rápidamente y esto sin una planificación preventiva y adecuada del transporte urbano. Hoy en día, existen problemas de congestión vehicular en casi todas las calles de Lima Metropolitana y el Callao, al no tener un adecuado Sistema de Control de Transporte y Crecimiento Urbano nuestras ciudades están sufriendo los problemas de congestión vial.

Según la ordenanza N° 1268, emitida el 2 de julio de 2009 por la MUNICIPALIDAD METROPOLITANA de LIMA, en el artículo N°3, define a un ESTUDIO de IMPACTO VIAL (EIV) como: “el conjunto de actividades que permiten evaluar cualitativa y cuantitativamente los efectos que produce sobre el entorno vial y transporte, el desarrollo urbanístico o el proceso de renovación de zonas o lotes de terreno, de forma de poder prever y mitigar sus efectos negativos mediante medidas administrativas y técnicas adecuadas, de manera que sea posible recuperar, alcanzar o mejorar el nivel de servicio existente en el entorno”.