**3.2 MOVILIDAD URBANA Y SISTEMA VIAL**

**3.2.1 Reconfiguración del sistema vial**

El sistema vial urbano de Mejía en configuración de espina de pez estructurado sobre la Tambo con una variación entre 15 metros y 9 metros de ancho de vía es incapaz de soportar la carga actual de seis mil personas (en periodo vacacional) y aún menos una proyección de 13 mil personas con la ocupación de todas las áreas urbanizados. Para tal, el Equipo Técnico del EOU propone que con la construcción de una prolongación de la vía Gilardi, éstas funcionarían como pares viales; con Av. Tambo en sentido norte-sur y Gilardi y prolongación Gilardi en el sentido Sur-Norte, unidas por vías transversales.

La reconfiguración a modo de malla permitiría extender la compatibilidad de uso comercial a todo el tejido entre estos dos ejes longitudinales, mejorando la relación entre un uso del suelo difuso y la movilidad.

**3.2.2 Clasificación del Sistema Vial**

Las vías extra urbanas se clasifican por el sistema del Ministerio de Transporte y Comunicaciones son compuestas por la carretera costanera incluyendo la actual vía de evitamiento, pertenecientes al eje longitudinal 1, variante PE-1S D de la Red Vial Nacional y las vías vecinales.

A pesar de que la clasificación del sistema vial urbano del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y la clasificación del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento son conflictivos, las vías urbanas públicas de Mejía, a excepción de la Av. Tambo se encuadrarían apenas como vías locales.

El equipo técnico del EOU de Mejía, comprendiendo que la clasificación de ambos ministerios es inadecuada tanto para el tamaño del centro poblado como para los últimos desarrollos de movilidad urbana en el diseño y clasificación vial, por ello, prefiere reclasificar las vías según su aptitud para desempeñar de acuerdo a su articulación con el reordenamiento urbano, la conectividad con otras vías y/o las dimensiones específicas.

Como ninguna atiende las dimensiones ni performances de expresas o arteriales, el equipo técnico del EOU de Mejía propone las categorías: Colectoras principales, colectoras secundarias, locales segregadas, locales treinta y paseos.

Las **colectoras principales** son las vías existentes y proyectadas que juegan el papel principal en la reconfiguración de un sistema vial de espina de pez en un sistema vial en malla. La malla colectora principal tiene dos ejes longitudinales y seis segmentos transversales uniendo los longitudinales.

* Los **ejes longitudinales** están compuestos por la calle Tambo y la calle Gilardi con su continuación hasta la vía Cementerio (AR-814) en el área de reajuste de tierras.
* Los **ejes transversales** están compuestos la Cementerio (AR-814), Las Gaviotas (AR-816), Las Palmeras, La Perla, San José y la Atahualpa.

Las colectoras principales priorizan la fluidez de la malla y una velocidad promedio de 50 km/h, permitiendo hacer el circuito de ida y vuelta en su mayor dimensión en aproximadamente 5 minutos. Dada las irregulares y por segmentos de escasas dimensiones, que se estrechan hasta 9 metros de ancho, en las colectoras principales priorizan el ancho de 3,60 m por carril para permitir la circulación de dos vehículos en el mismo sentido. Las colectoras principales funcionan como pares viales, en las que se disminuyen intrusiones como estacionamientos en vía o aportes de vías locales.

Las **colectoras secundarias** tienen la función de articular las colectoras principales con las vías locales, cuya articulación directa se minimiza con la finalidad de aumentar la eficiencia de las colectoras principales. Las colectoras secundarias también tienen la función de absorber los estacionamientos de vehículos de visitantes que no pueden ser emplazados en las colectoras principales. Las colectoras secundarias pueden tener circulación en uno o dos sentidos dependiendo de su conjugación con colectoras principales o secundarias. Las colectoras secundarias son proyectadas para tener una velocidad promedio de 40 km/h.

Las **vías locales treinta** son las encargadas de servir las supermanzanas[[1]](#footnote-1), priorizando al peatón y a la micromovilidad en el uso compartido de la vía pública, para lo cual se reduce la velocidad del tránsito motorizado a 30km/h con estrategias de diseño como cruzamientos a nivel de vereda de peatones y carriles vehiculares serpenteantes, utilizando fajas de estacionamiento alternados a ambos lados de vía, arborización y mobiliario urbano como reductores de velocidad. Estas calles son internacionalmente conocidas como calles 30 porque con esta velocidad de diseño la incidencia de accidentes graves o fatales se reduce en un 80%. La posibilidad de arborización intensiva mejora las condiciones ambientales del espacio público y mejoran la caminabilidad de la ciudad.

Las **vías locales segregadas** son encargadas de servir bolsones urbanos y pequeños fragmentos de tejido urbano donde una estrategia de diseño no pueda garantizar la reducción de velocidad, por lo que se opta por la solución usual de segregar al peatón y el tránsito vehicular con veredas a desnivel.

Los **paseos** son vías destinadas a paseos peatonales y/o de micromovilidad pero que permiten el acceso de vehículos de servicio como ambulancias, patrulleros o de mantenimiento. En caso de necesidad, la velocidad de circulación de estas unidades no podrá ser superior a los 40 km/h con sirenas encendidas. La circulación de otros vehículos está vetada y deberá ser multada con el mismo rigor para circulación en vías peatonales. El principal paseo con uso permitido de emergencia está sobre el antiguo trazado de la línea del tren, las otras son vías y servidumbres como rutas de escape de tsunami. El proyecto en ejecución del paseo principal tendrá que ser adaptado para la entrada de los vehículos de servicio.

La zona de expansión urbana inmediata en la Zona de reajuste de tierras tendrá un paseo de borde urbano en el límite con la Zona Agrícola, cuya cesión de área es parte del programa de reajuste de tierras.

Adicionalmente, se podrá hacer un estudio de impacto y viabilidad de un paseo playero entre la faja urbanizada y la línea de marea alta.

Dada la irregularidad del ancho de vías, el Equipo Técnico del EOU propone priorizar su conectividad y sus componentes de acuerdo a su categorización según la siguiente tabla:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tipo de vía | PRIORIDAD | | | | | | | | | | | | CONECTIVIDAD | | | | |
|  | Dos carriles entre 3,60 y 3,50 | Dos carriles entre 3,40 y 3,30 | Un carril entre 3,20 y 3,00 | Estacionamiento alineado | Estacionamiento a 45 o 90 | Cruce a nivel de vereda | Vereda segregada | Veredas entre 1,50 y 1,20m | Ciclovías mayores a 2,10m | Bermas laterales ajardinadas | Parklet – miniparque en vereda | Uso de va compartida | Colectora principal | Colectora secundaria | Local treinta | Local segregada | Paseo |
| Colectora principal | 1 | 2 | NA | 5 | NA | NA | 1 | 3 | 4 | 5 | NA | NA | SÍ | SÍ | AC | NA | NA |
| Colectora secundaria | PO | 1 | 2 | 3 | NA | NA | 1 | 3 | PO |  | NA | NA | SÍ | SÍ | SÍ | SÍ | AC |
| Local treinta | PO | PO | 1 | 3 | 3 | 2 |  | 2 |  | 3 | 4 |  | AC | SÍ | SÍ | SÍ | SÍ |
| Local segregada |  |  | 1 | 3 |  | 2 | 1 | 3 |  |  | NA | NA | AC | SÍ | SÍ | SÍ | SÍ |
| Paseo | NA | NA | 4 | NA | NA | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | AC | NA | AC | SÍ | SÍ | SÍ |
| LEYENDA   1. Prioridad máxima   5 Prioridad mínima  SÍ Sí se permite  PO Siendo posible  AC Se acepta  NA No se permite | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**3.2.3 Micromovilidad**

Los modales de micromovilidad como bicicletas, patinetes, scooters, triciclos, etc. tienen circuitos principales establecidos a través de ciclovías construidas en el paseo principal, en tramo hábil de la Tambo y el borde urbano con la zona agrícola, integrados por los extremos; conformando una malla de dos anillos adyacentes. La capilaridad de la malla de micromovilidad es dada por el uso compartido de vía de las calles treinta.

El eje de micromovilidad del paseo principal se integrará a prolongaciones a norte y sur en los proyectos de recuperación de humedales.

La circulación de cuatrimotos en ciclovías está vetada.

**3.2.4 Transporte público**

Estacionamiento de unidades de transporte público interdistrital o interprovincial de vans y taxis para embarque y desembarque podrá ser hecho en puntos preestablecidos en la Tambo entre la Urb. La Perla y José Carlos Mariategui, y en la prolongación de la Gilard; en el Centro Poblado de Mejía podrá hacerse la espera apenas en estacionamientos de colectoras secundarias.

Unidades mayores de ómnibus podrán estacionar para embarque y desembarque en puntos designados de colectoras secundarias o paradas específicas en la plaza de la urb. La Perla.

**3.2.5 Transporte logístico**

La circulación de camiones de 4 ejes en perímetro urbano solo podrá ser realizado en las vías Tambo, Gilardi, prolongación Gilardi, la AR-814, y la Atahualpa. En temporada vacacional camiones de 4 ejes solo podrán estacionar en estacionamientos privados o vías vecinales.

Los camiones de 3 ejes solo podrán circular en vías colectoras de cualquier categoría. En temporada vacacional camiones de 3 ejes solo podrán estacionar en estacionamientos particulares o vías vecinales.

En vías locales solo podrán circular camiones de 2 ejes. En temporada vacacional camiones de 2 ejes solo podrán estacionar en estacionamientos particulares o vías vecinales.

La vecinal AR-815 será adecuada como vía de servicio para carga y descarga en apoyo a la vía de evitamiento.

**3.2.6 Transporte privado**

Al transporte privado le es vetada la circulación en paseos. En temporada vacacional el estacionamiento de vehículos privados en vías colectoras solo es permitido en áreas designadas y por no más de 1 hora.

1. Por Supermanzana se entiende una agrupación de manzanas donde se prioriza al peatón, la micromovilidad y áreas públicas de estar, se permite el tráfico rodado a baja velocidad y se desestimula que los vehículos motorizados crucen la supermanzana de lado a lado, buscando que los vehículos retornen al punto de entrada para estimular que vehículos locales o de servicio hagan ingreso. [↑](#footnote-ref-1)