



TRUJILLO CIUDAD SOSTENIBLE: PACTO POR LA MOVILIDAD

Es objetivo del Pacto situar a nuestra ciudad como referente del Perú en políticas y actuaciones de movilidad sostenible: primeros en áreas peatonales, primeros en sistema integrados de transporte público, primeros en metro ligero y primeros en sistema de bicicletas públicas.

I. ¿POR QUÉ EL PACTO?

Porque permite fijar el modelo de movilidad para nuestra ciudad, el cambio requerido del nuevo sistema de transporte y movilidad urbana, al mismo tiempo la necesidad de llegar a un compromiso para reparto en el uso óptimo del espacio público de nuestras vías, calles, plazas y plazuelas de nuestra ciudad.

Porque las respuestas e intereses del colectivo pueden ser diversas, complementarias y no siempre coincidentes, pero alcanzar un consenso con aceptación de unos principios y objetivos comunes que promueva el adecuado desarrollo social, económico y ambiental que supere las actuales impactos negativos, las limitaciones e ineficiencias del sistema de transporte y movilidad.

II. OBJETIVO DEL PACTO

Trujillo se consolide como Ciudad Sostenible, donde se haga realidad un modelo de movilidad sostenible, en el cual el peatón sea el principal protagonista, la movilidad a pie es considerada como la base de desplazamiento y de acceso universal, debiendo primar las acciones y políticas a promover los viajes a pie. Favorecer la utilización del transporte público y desalentar el uso del vehículo privado y taxi, para ello reordenar y mejorar las rutas a través de un nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Trujillo – SITT, promover la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad y minimizar el impacto de las operaciones de carga y descarga de mercancías sobre las personas y el sistema de movilidad urbana.

III. ACCIONES Y COMPROMISOS

Gestión y Planeamiento de la movilidad urbana e interurbana

- ✓ Elaborar el Plan Maestro de Movilidad Urbana de la Provincia de Trujillo.
- ✓ Elaborar el Plan de Rutas del Nuevo Sistema Integrado de Transporte Público.
- ✓ Planear el diseño, estructura e infraestructura para el nuevo sistema de movilidad.
- ✓ Fomentar instrumentos el uso de vehículos con menor consumo energético y emisiones contaminantes.
- ✓ Institucionalizar la semana por la movilidad, el día sin auto y los foros de debate.

Movilidad del peatón:

- ✓ Promover y Desarrollar proyectos de peatonalización e itinerarios peatonales en el Centro Histórico de Trujillo, en especial Jr. Pizarro y Jr. Independencia y en zonas de alto tránsito peatonal en los distritos.
- ✓ Priorización del tráfico peatonal estableciendo los límites de velocidad de circulación en zonas comerciales y residenciales, semáforos peatonales, habilitar pasos peatonales elevados y sistema de información.



Seguridad y accesibilidad: segregación de tráficos, protección de aceras, implementar medidas de seguridad vial, eliminar barreras arquitectónicas y publicitarias en las aceras.

- ✓ Mejorar la calidad de los espacios peatonales: ancho de acera para acceso universal, acorde a volumen de tránsito peatonal, renovación de pavimentos y mobiliarios.

Bicicleta como medio de transporte alternativo:

- ✓ Promover y desarrollar proyectos de ciclovías y bicicletas públicas segura y funcional de forma progresiva de acorde a la demanda, estacionamiento y conexión de itinerarios.
- ✓ Promover servicios complementarios: promover red de alquiler de bicis, asociar al transporte público, centros de reparación y mantenimiento de bicis.
- ✓ Campañas de concienciación del buen uso de la bicicleta como medio alternativo.
- ✓ Elaborar manual de buen uso de bicicleta y mapa de red de ciclovías.
- ✓ Las entidades públicas y privadas promuevan el uso de las bicicletas como medio de transporte (seguridad ciudadana, inspectores, fiscalizadores, supervisores, conserjes, etc.)

Sistema Integrado de Transporte Público:

- ✓ Promover y desarrollar el nuevo sistema integrado de transporte público de Trujillo con máxima cobertura y conexión en el continuo urbano e interurbano.
- ✓ Promover y fortalecer las empresas y/o consorcios de transporte, para integrar como operadores del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público
- ✓ Promover el sistema de recaudo único de pasajes, el centro de control de tráfico y operaciones con tecnología adecuada.
- ✓ Establecer medidas que permitan aumentar la velocidad comercial y la cobertura del servicio.
- ✓ Establecer paraderos debidamente equipadas y con información de horarios de paso y paneles informativos de tiempo de espera.
- ✓ Mejorar la conexión y el servicio de transporte público a fin de reducir el tiempo de viaje en los tramos, accesible a todas las personas, controlar y regular el transporte público.
- ✓ Desincentivar el uso de taxi-colectivo potenciando el uso del transporte público de calidad.

Transporte privado y estacionamiento:

- ✓ Promover el aumento de ocupación de personas por automóvil que viajan al trabajo y estudio, compañeros de trabajo o estudio compartan sus vehículos, empresas privadas promuevan el uso de vehículos de transporte de personal.
- ✓ Fomentar medidas restrictivas y de disuasión al uso de auto: peatonalización, eliminar y regular las zonas de estacionamiento en vía pública.
- ✓ Aplicar medidas para reducción de la velocidad: señalización de límites de velocidad en zona urbana, en especial de alto tráfico peatonal, reducir carriles para automóviles

Operaciones de carga y descarga de mercancías:

- ✓ Regulación de operaciones de carga y descarga
- ✓ Establecer horarios y zonas de carga y descarga
- ✓ Potenciar las mensajería alternativa en bicicletas



Seguridad y Educación Vial:

- ✓ Campañas de conciencias y promoción de educación vial: en escuelas, formación de conductores, campañas publicitarias.
- ✓ Medidas de carácter preventivo o disuasivo: campañas de alcoholemia, operativos de uso de casco, uso de cinturón de seguridad, límites de velocidad, medidas de sanciones a los infractores de tránsito (conductores, peatones, pasajeros y ciclistas).
- ✓ Promover las normas de tránsito
- ✓ Promover el castigo social a las personas que infringen las normas de tránsito.
- ✓ Mejorar las coordinaciones interinstitucionales: Policía Nacional, Gerencia Regional de Transporte, Gerencia de Transporte, Tránsito y seguridad vial, Transportes Metropolitanos de Trujillo, Gerencia de Seguridad Ciudadana y otros.

IV. PARTICIPACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PACTO

Mesa técnica y participativa por la movilidad urbana de Trujillo

Es el órgano de seguimiento y desarrollo del Pacto, se reunirá como mínimo cuatro veces al año. Entre sus funciones estará: Revisar las políticas y acciones relacionadas con la movilidad; recibir y evaluar la información periódica del Observatorio de Movilidad Urbana de Trujillo; proponer la realización de estudios, debatir y dar seguimiento a la solución de los problemas de movilidad.

Implementación del Observatorio de Movilidad de Trujillo

El TMT fortalecerá el Observatorio de Movilidad de Trujillo y en un periodo de tres meses presentará una propuesta de indicadores de la movilidad en Trujillo, valorando la existencia de información y la posibilidad de implementarlos en el corto o medio plazo. Cada primer trimestre del año presentará a la mesa técnica un informe sobre la evolución de la movilidad en la provincia de Trujillo.



Somos los que suscribimos el Pacto por la Movilidad de la Provincia de Trujillo

a) Gestión del sistema de transporte y movilidad

Municipalidad Provincial de Trujillo:

- Transportes Metropolitanos de Trujillo
- Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial,

Las Direcciones, oficinas o áreas dedicadas al ordenamiento del tránsito y seguridad vial de los municipios distritales:

- Municipalidad Distrital de La Esperanza
- Municipalidad Distrital de El Porvenir
- Municipalidad Distrital de Florencia de Mora
- Municipalidad Distrital de Huanchaco
- Municipalidad Distrital de Víctor Larco
- Municipalidad Distrital de Moche
- Municipalidad Distrital de Salaverry
- Municipalidad Distrital de Laredo

b) Entidades Gubernamentales

Policía Nacional de Tránsito

Gerencia Regional de Transporte

Gerencia Regional de Salud

Gerencia Regional del Ambiente

Instituto Nacional de Cultura

Gerencia de Seguridad Ciudadana y Defensa Civil de la MPT

Plan de Desarrollo del Territorio de Trujillo - PLANDET

Servicio de Gestión Ambiental de Trujillo - SEGAT

Patrimonio Monumental de Trujillo - PAMT

Fiscalía Especializada del Ambiente

Defensoría del Pueblo

c) Asociación de transportes y transportistas

Asociación de transporte de carga y mercancías

Consortio Empresarial del Norte

Consortio COLETRALIB

Consortio CERTRULL

Empresas de Taxis

Empresas de Colectivos

Asociación de Mototaxistas



Asociaciones sociales y comunitarias

Trujillo ¡Ahora!

Ciclismo Urbano de Trujillo

Liga de Ciclismo de La Libertad

Empresas Privadas de Revisión Técnica de Vehículos

Asociación de Ciegos y personas discapacitadas de la Provincia

Voluntarios Ambientales de la Región de La Libertad

e) Entidades profesionales

Colegio de Arquitectos

Colegio de Ingenieros

Colegio Médico

Colegio de Profesores

Colegio de Periodistas

f) Universidad e Instituciones Educativas

Universidad Nacional de Trujillo

Universidad César Vallejo

Universidad Particular Antenor Orrego

Universidad Privada del Norte

Universidad Alas Peruanas

SENATI

Representantes de Instituciones Educativas



TRUJILLO CIUDAD SOSTENIBLE: PACTO POR LA MOVILIDAD

I. PROBLEMAS FUNDAMENTALES DEL TRANSPORTE, LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD AL 2013

2.1. Congestión de las vías

a) Medios de transportes utilizados

- ✓ En la provincia existe más de **226,853 vehículos (Año 2011)**, de ellos dedicados al transporte público tenemos:
 - **1,611 camionetas rurales-combis** (Total 11,411 registrados SUNARP) administrados por 24 empresas que operan 49 rutas.
 - **1,214 microbuses** (Total 4,895 registrados en la SUNARP) que 14 empresas que operan 35 rutas.
 - **11,010 taxis** administradas por 119 empresas (Total 51,607 autos y sta. Wagon registrados en SUNARP).
 - **1,785 colectivos** administrados por 29 empresas
 - **145 vehículos de servicio especial** para transporte escolar, trabajadores y turismo
 - **1,695 mototaxis** administrados por propietarios individuales.
- ✓ La percepción de la ciudadanía trujillana considera como problemas principales de la ciudad el caos vehicular (30%) y contaminación ambiental (23%)
- ✓ Además el 28% de la población consideran que el tránsito vehicular en la ciudad ha empeorado y el 41% se mantiene igual.

b) Densidad de medios de transporte

- ✓ 3 vehículos de transporte público por cada 1000 habitantes
- ✓ 14 taxis o colectivos por cada 1000 habitantes
- ✓ 2 mototaxis por cada 1000 habitantes
- ✓ Mayor densidad poblacional distritos de Laredo (262 hab/km²), Florencia de Mora (239 hab/km²), El Porvenir (185 hab/km²), Trujillo (171 hab/km²) y La Esperanza (134 hab/km²). El modelo de la ciudad metropolitana tiende a ser una ciudad compacta con continuidad urbana que permite uso eficiente de la infraestructura vial para el transporte público.
- ✓ El Centro Histórico concentra a menudo excesivas actividades que peligran con altos flujos de tráfico del sistema de transporte y movilidad. Trujillo es como centro político y administrativo de la región, localización portuario, concentración de la industria manufacturera, proveedor de servicios



(educación, salud, recreación) y centro atractivo turístico y servicios complementarios, pero el

- ✓ En el Centro Histórico está permitido el estacionamiento de vehículos en vía pública en una superficie de 20,394 m² (1,545 vehículos), sin considerar aquellos que no respetan las zonas restringidas que obstaculizan al peatón.

c) Transporte de pasajeros

- ✓ Los modos de transporte en Trujillo que el 61% es taxi y colectivo, el 21% auto particular, 10% transporte público (Micro, combi), 6% mototaxi y 1% bicicleta.
- ✓ La intensidad peatonal de las calles del centro histórico es de 866 peatones/hora, mientras en Jr. Pizarro alcanza 2,285 peatones hora (incremento de 264%).
- ✓ Falta calidad, comodidad y seguridad del transporte público. En zonas periféricas son insuficientes y en algunas vías principales exceso de oferta (Av. Los Incas, Av. César Vallejo, Av. América Sur, Av. Nicolás de Piérola) generando saturación de vías.
- ✓ Exceso de oferta de microbuses, combis, taxis y colectivos que no pueden servir a la población con la frecuencia, velocidad y capacidad para lo que están diseñados.

d) Unidades de hogares y posesión de vehículos

- ✓ El 15% de los hogares disponen de vehículos y tiende a incrementar.
- ✓ El 53% de las personas acceden al centro histórico a pie, el 30% en transporte masivo y 14% en taxi.

e) Ocupación por automóvil privado para ir al trabajo

- ✓ 33,607 vehículos particulares (entre autos y camionetas) que se desplazan en la provincia de Trujillo, se estima que el 60% es dedicada para ir al trabajo transportando 1.15 pasajeros/auto.

✓

f) Duración del viaje al trabajo

- ✓ El tiempo de viaje para acceder al centro histórico el 40% lo hace entre 10 a 20 minutos y otros 33% lo hacen menor a 10 minutos.
- ✓ En bicicleta el tiempo de viaje al Centro Histórico desde el milagro es 35 min, de La Esperanza 20 min, del entorno de la Av. América Norte es de 10 min.
- ✓ Un trujillano pasa 2 años de vida sobre un transporte público (México 3 años, Lima 4 años).

✓

g) Lugar de trabajo



- ✓ Las actividades económicas y sociales están centralizadas en el Centro histórico, pero esta concentración excesiva de actividades peligran con altos flujos de tráfico del sistema de transporte y movilidad, generando la congestión y la contaminación ambiental.
- ✓ Otros centros de trabajo se ubican en la zona industrial al Sur y Norte de Trujillo, además en los distritos del Porvenir, Florencia de Mora y Trujillo por la actividad de la manufactura del cazado, talleres metalmecánica y centros comerciales.

2.2. Seguridad ciudadana

a) Accidentes de tráfico (total y muertos)

- ✓ **1,666 accidentes de tráfico/año** en distrito de Trujillo (año 2012).
- ✓ Los accidentes de tránsito se incrementan en promedio 18% anual, el año 2012 se incrementó en 29%
- ✓ En Trujillo ocurre **8 muertos/año** en accidentes de tránsito en zona urbana.
- ✓ **36 puntos negros** en la ciudad de Trujillo, 14 de ellos con alto grado de accidentabilidad.

b) Muertes a peatones y pasajeros

- ✓ En Trujillo mueren en accidente de tránsito **7.67 personas/año**, de ellos el 69.56% son peatones (5.33 peatones/año) y 3 peatones/año fueron entre niños y adultos mayores (usuarios más vulnerables).
- ✓ **1,67 pasajeros/año** muere en accidente de tránsito.

c) Índice de Accidente

- ✓ 5.55 personas sufren accidentes por cada 1000 habitantes
- ✓ 180 accidentes por cada 10 mil vehículos
- ✓ 2 muertos por cada 10 mil vehículos

d) Extorsión-cupos, asalto al paso y en vehículos, robo de vehículos

- ✓ El 90% de empresas de transportistas pagan diariamente cupos entre S/. 2 a S/.5 nuevos soles por vehículo.
- ✓ El 60% de mototaxistas son extorsionados y pagan cupos
- ✓ Creciente número de asaltos y robo en taxistas informales.

2.3. Salud

- ✓ El 80% de la contaminación del aire urbano se debe al transporte, por la calidad del combustible, autos que no tienen convertidores catalíticos, que no están sincronizados y cuya velocidad promedio es muy baja.
- ✓ La contaminación favorece las bronquitis, las neumonías, insuficiencia respiratoria, vasculares, cardíacas, irritación de ojos, resequeidad de mucosas,



irritación y comezón de la piel, reducción de la capacidad de la sangre por transportar oxígeno y nutrientes al organismo.

- ✓ La OMS ha estimado que el humo del tráfico genera más muertos cada año en la Unión Europea que los propios accidentes de tránsito.
- ✓ Zonas saturadas con contaminantes producto del tráfico motorizado exponen a mayor en riesgo para peatones que comparten las mismas calles.
- ✓ Escasas calles peatonalizadas en el Centro Histórico y muchas vías saturadas empeoran la calidad del aire.
- ✓ En la Libertad se reporta en promedio 15,621 casos de Síndrome de Afección Bronquial (SOB/ASMA) de ASMA y en Trujillo se da el 47.4% de los casos con índice de 13.7 casos por cada 1000 niños menores de 5 años, y gran parte se atribuye a la contaminación del aire.
- ✓ En la Libertad, la tasa de defunción de adolescentes (10 a 19 años) y adultos por accidente de tránsito están en los primeros lugares; seguido por enfermedades respiratorias.
- ✓ En la Provincia de Trujillo el 30% de las mortalidades acumulada se da por infecciones respiratorias aguda, isquémicas del corazón y enfermedades cerebrovasculares, los mismos que tienen relación con la contaminación del aire.

2.4. Accesibilidad para usuarios

a) Rampas de acceso

- ✓ Falta de continuidad en la accesibilidad de las veredas y cruce de vías para las personas con discapacidad.

b) Pasos peatonales

- ✓ Inseguridad existente para los usuarios más vulnerables de la vía (niños, madres gestantes, adulto mayor, personas con discapacidad).
- ✓ Las vías están priorizadas para la circulación motorizada
- ✓ Existen numerosos obstáculos y barreras en las calles (comercio ambulatorio, postes telefónicos, alumbrado público sobre las veredas, paneles publicitarios, parqueo sobre veredas y zonas rígidas)
- ✓ Gran parte de las veredas del Centro Histórico de Trujillo son demasiada estrechas
- ✓ Falta demarcación y señalización para peatones

c) Ciclovías

- ✓ Escasa infraestructura de ciclovías y/o vías inseguras que dificultad para desplazarse sobre bicicleta
- ✓ No existen zonas de parqueo para bicicletas en espacios públicos y en especial en áreas a tractoras de viaje.



- ✓ No existe exigencias a las instituciones públicas o privadas el derecho de asignación de espacios de parqueo para bicicletas.

d) Espacios públicos

- ✓ Plazuelas del Centro Histórico de Trujillo enrejados con acceso muy limitado.
- ✓ Muchos pasajes y calles de la ciudad enrejadas o con tranqueras
- ✓ Parques y jardines cercados y enrejados sin acceso, como por ejemplo en la Urb. Palermo.
- ✓ Desvalorización de los espacios públicos y en la gestión de la urbanización por aislamiento, obstáculos o barreras existentes, que hacen perder atractivo a las calles para caminar, pedalear o utilizar el transporte público.
- ✓ Jirón Pizarro peatonalizada pero con ornamentos que obstaculizan o ponen en riesgo a los peatones vulnerables (niños, adultos mayores o personas con discapacidad)

e) Paraderos

- ✓ No existen y/o no se respetan los paraderos para abordar los vehículos de transporte público.
- ✓ La informalidad del transporte (colectivos, taxis, combis) conduce la competencia por “ganar pasajeros” no usan los paraderos y ponen riesgos los pasajeros, peatones y ciclistas.

f) Señalización e información:

- ✓ Limitada información vial y turísticas para visitantes
- ✓ Señalización vial deficiente que generen mayor seguridad para los peatones y ciclistas

g) Mobiliario urbano

- ✓ Algunas vías con iluminación deficiente
- ✓ Limitado acceso a servicios higiénicos públicos en zonas de mayor tránsito peatonal.
- ✓ Espacios públicos con escaso bancas o áreas de descanso para los peatones.

2.5. Impacto Ambiental

a) Consumo de energía del sector transporte

- ✓ 102 millones de galones de combustible (gasolina, diesel, GLP) comercializada en la provincia de Trujillo (año 2011), el 28% utilizado por transporte público, 12% por taxi y 69% transporte privado.
- ✓ El 60% de los vehículos tienen ineficiencia en el consumo energético de con motores diesel, gasolina y GLP, observándose que las emisiones vehiculares sobrepasan los límites máximo permisible.



b) Contaminación con gases CO₂ y NO_x y particulados

- ✓ El 60% de las emisiones de gases efecto invernadero en Trujillo tiene como fuente al sector transporte (1 millón tn CO₂eq, año 2011); de esto el 31% de emisiones corresponde al transporte público (microbús y combi), el 10 % de taxi y 59% de emisiones corresponde al transporte privado.
- ✓ El 70% de los vehículos monitoreados en vía pública sobrepasan los límites máximos permisibles de emisiones de gases y particulados, en su mayoría por antigüedad del vehículo, combustible malo y no se fiscaliza la efectividad de los centros de revisión técnica vehiculares.

c) Contaminación de ruido urbano:

- ✓ En Trujillo en 36 puntos de monitoreo de ruido, realizado por OEFA en el año 2011, todos sobrepasaron los estándares de calidad, llegando hasta 75 a 85 decibeles (cuando el estándar debería ser 70 dB (A) en horario diurno en zona comercial y de tráfico).
- ✓ El 70% del ruido urbano es generado por los vehículos motorizados en vía pública, el mayor aporte lo genera los taxistas y el transporte público.
- ✓ El daño acústico es proporcional tanto a la Intensidad del sonido como al tiempo de exposición de la persona, personas que trabajan y transitan en la vía pública son los más expuestas a daño acústico.
- ✓ La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha sugerido un valor de ruido de 55 dB (A) como límite superior deseable al aire libre.

d) Percepción ciudadana sobre la contaminación

- ✓ La población percibe que los problemas ambientales que más afecta a la ciudad es la contaminación por humo de los automóviles (56%) y ruidos molestos generados por los automóviles (29%).

e) Longitud de infraestructura de transporte

- ✓ Total de vías del distrito de Trujillo 485.02 km: 74% asfaltadas y 26% sin asfaltar

f) Ocupación de suelo por infraestructura de transporte

- ✓ El crecimiento poblacional y la expansión urbana explosivo cambió radicalmente la estructura urbana del ámbito metropolitano de Trujillo.

2.6. Impacto Económico

a) Precios e impuestos selectivos al combustible

- ✓ Las tasas diferenciadas de Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para los combustibles como diesel, gasolinas y queroseno el monto es.
 - Gasolina S/. 1.47 nuevos soles por galón,



- Diesel B2 S/. 1.44 nuevos soles por galón,
 - Queroseno y carburreadores tipo queroseno para reactores y turbinas (Turbo A1) S/. 1.94 soles, pero las aerolíneas nacionales está exonerados su pago para que sea competitiva las aerolíneas internacionales.
 - Residual 6 es S/. 0.52 soles.
- ✓ En el Perú el gasto real en mantenimiento de redes viales constituye, en promedio, sólo el 9% del ISC recaudado por los impuestos para combustibles para los años 1997, 1998 y 1999.
 - ✓ Impuesto selectivo al combustible no se está utilizando exclusivamente para el mantenimiento de las redes viales del país sino que está ingresando al Tesoro Público como un impuesto más. Si el ISC fuera usado sólo para el mantenimiento de redes viales, el presupuesto destinado para esos fines podría aumentar de manera significativa.

b) Inversión pública en infraestructura

- ✓ Los proyectos de inversión en infraestructura vial están priorizadas para el transporte privado dejando de lado para el transporte público.

II. MODELO DE CIUDAD QUE QUEREMOS CON SUS SISTEMA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE AL 2021

Una ciudad saludable: con menos ruido y contaminación atmosférica, que estimule los comportamientos saludables de los ciudadanos.

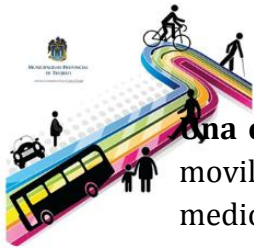
Una ciudad cómoda: con menor congestión de tráfico, donde se potencien los transportes públicos y una accesibilidad universal, y los modos menos agresivos ambientalmente.

Una ciudad próxima: en donde los territorios vecinales dispongan de los servicios necesarios en la vida diaria, reduciendo el número de desplazamientos o viajes forzados a lugares alejados de la ciudad.

Una ciudad habitable: donde los espacios públicos de convivencia como las calles, las plazas o plazuelas no estén dominados por los vehículos, con peatonalizaciones y zonas mixtas de convivencia entre el peatón, las bicis y los vehículos.

Una ciudad viva: donde la gente se sienta a gusto, que se pueda disfrutar, con más zonas verdes, espacios deportivos y zonas culturales de encuentro, con las riberas del río moche, humedales costeros de la ciudad y playas recuperadas para paseos y recreación de los trujillanos.

Una ciudad ecologica: involucrada y respetuosa con los problemas ambientales globales, tales como la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero, la pérdida de biodiversidad o el cambio climático.



Una ciudad sin barreras: donde la accesibilidad y los desplazamientos de personas con movilidad reducida no supongan un problema insalvable, ya sea individualmente o en medios colectivos.

Una ciudad segura: con una menor siniestralidad, peligrosidad y delincuencia en las calles.

Una ciudad próspera: en la que la movilidad no es un inconveniente para la actividad económica.

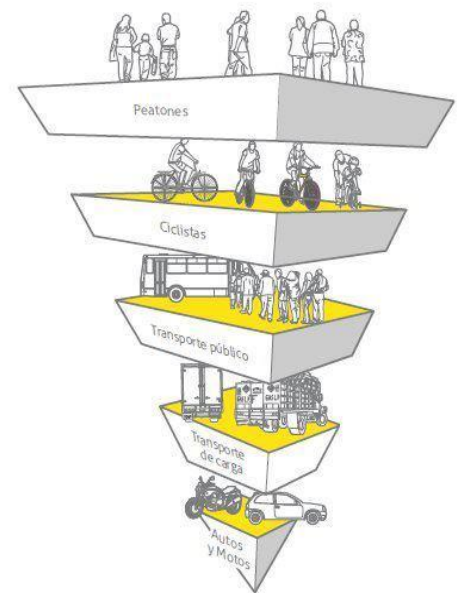
Una ciudad participativa: en donde las decisiones importantes conlleven un proceso de información y consulta a la ciudadanía, con amplio debate ciudadano.

Por lo tanto, el modelo Trujillo ciudad sostenible pretende alcanzar en transporte y movilidad establecer que el peatón sea el principal protagonista, la movilidad a pie debe considerarse como la base de desplazamiento, debiendo primar las acciones y políticas a promover los viajes a pie.

El segundo protagonista del modelo de movilidad deseable debe ser el ciclista y transporte público.

El tercer protagonista del modelo de movilidad deseable es el transporte carga y mercancías.

Por último, la motocicleta, mototaxi y el automóvil privado, son los medios motorizados menos deseables de desarrollo y potenciación para la ciudad.



En el futuro se espera que el automóvil y el taxi su uso disminuya, mediante medios disuasivos y la potenciación del resto de medios de desplazamiento.

III. OBJETIVOS DEL PACTO

1. Convertir al peatón en el principal protagonista de la movilidad en la ciudad de Trujillo.
2. Favorecer la utilización del transporte público frente al uso del vehículo privado y taxi.
3. Reordenar y mejorar las rutas de circulación del transporte público en la provincia de Trujillo.
4. Promover la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad.
5. Desincentivar el uso del automóvil privado y taxi.



6. Organizar y desarrollar zonas de estacionamiento coherente con la movilidad sostenible
7. Minimizar el impacto de las operaciones de carga y descarga de mercancías sobre las personas y el sistema de movilidad urbana.
8. Mejorar la seguridad vial como medida para una movilidad menos peligrosa y riesgosa para los peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas
9. Controlar y disminuir los niveles de contaminación del aire y ruido provocados por el tránsito de vehículos motorizados
10. Incorporar en el planeamiento urbana los objetivos del Pacto por la Movilidad
11. Incrementar y mejorar las inversiones públicas y privadas en los sistemas de transporte público
12. Desarrollar el observatorio de la movilidad urbana, la información, la concienciación y educación vial.
13. Disminuir la desigualdad social en la movilidad de la ciudad por razón socioeconómica de género, edad, capacidades personales disminuidas y usuarios vulnerables de la vía.

IV. PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

SOSTENIBILIDAD

La movilidad sostenible es aquella capaz de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer para el futuro los recursos naturales existentes. Por lo tanto, requiere implementar un conjunto de estrategias y medidas destinadas a recuperar la calidad del espacio urbano, favoreciendo los modelos de movilidad que menos recursos naturales consuman y de menor impacto ambiental negativo provoquen; y en la búsqueda del equilibrio entre la viabilidad económica y su capacidad de inclusión social del modelo.

De este principio deriva la promoción de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como el uso del transporte público frente al de vehículos privados y el taxi.

ACCESIBILIDAD

El modelo de movilidad ha de contemplar el acceso a todos los espacios públicos permitidos a todos los ciudadanos, adoptando las medidas necesarias para garantizar este derecho a todos, y especialmente a las personas con movilidad reducida (personas discapacitadas).

El modelo de movilidad urbana debe prever una red de vías que garantice el acceso en las mejores condiciones posibles a todos los territorios vecinales y al interior de ella, superando los problemas de dotaciones de infraestructurales o de servicios deficientes de accesibilidad en todo lugar de la ciudad y que suponen desigualdades territoriales.

SEGURIDAD



El modelo de movilidad debe garantizar la seguridad y protección en el espacio público a todos los ciudadanos (peatones, pasajeros, ciclistas, conductores, motociclistas y otros), de forma que las necesidades de desplazamiento se realicen en términos de seguridad vial, con especial interés sobre los modos de transporte más vulnerables (a pie o en bicicleta).

Asimismo, el modelo de movilidad debe estar liderado por el principio de autoridad municipal y apoyado por la policía nacional de tránsito, como garantes de la seguridad vial, cumpliendo y haciendo cumplir las normas básicas de convivencia en la movilidad, de tal manera se mejore los niveles de seguridad en el desarrollo del nuevo modelo de movilidad urbana.

EFICIENCIA

El modelo de movilidad tiene en cuenta las diferentes características de cada modo de transporte, sus puntos fuertes y débiles en cuanto a eficiencia operativa y uso energético para cada desplazamiento concreto y, por tanto, las amenazas y las oportunidades que derivan de su uso.

Por consiguiente, este modelo tiene que racionalizar el uso eficiente de los diferentes modos y facilitar su utilización, incorporando en su evaluación los costos ambientales e internalizándolos, es fundamental la eficiencia en la integración social y en la salud pública.

GARANTÍA DE LA CALIDAD DE VIDA

El modelo de movilidad pactado debe guiarse por el principio de la mejora de la calidad de vida para los/las ciudadanos/as, protegiendo y recuperando el espacio público, para usos comunes, sociales y de convivencia, y permitiendo mejorar la organización del tiempo de las actividades ciudadanas, reduciendo el tiempo empleado para los viajes urbanos y la interconexión provincial.

Además, el modelo de movilidad debe permitir la cohesión e inclusión social, aumentando los espacios para la convivencia dentro de un marco de paz y justicia social.

GARANTÍA DEL DINAMISMO ECONÓMICO

El modelo de movilidad debe favorecer un desarrollo residencial, económico y social de la ciudad; sea compacto, diverso y equilibrado entre los distintos usos y territorios vecinales, siendo el Pacto de Movilidad un instrumento para ello.

Además, debe contribuir al dinamismo económico de la ciudad, manteniendo el sistemas de distribución de mercancías más eficientes, mejorar el atractivo comercial de sus calles avenidas y sumado a la recuperación del espacio público; todos ellos integrados a una adecuada accesibilidad de los distintos medios de transporte que aseguren el fortalecimiento de la actividad comercial y otros negocios, el desarrollo de los servicios y consolidar el atractivo turístico y monumental de la provincia de Trujillo.



INTEGRACIÓN DE TODOS Y TODAS

El Pacto debe permitir integrar a todos los actores y agentes sociales ciudadanos, fomentando la participación ciudadana en las mesas participativas y técnicas de movilidad urbana. Los espacios de participación social propiciarán generar compromisos de los participantes para permitir mejorar las condiciones globales en las que se desarrolla la movilidad. El Pacto ha de intentar hacer lo más compatible posible las demandas de todos.

Igualmente, debe integrar las distintas administraciones y autoridades locales para el transporte y movilidad sostenible bajo la responsabilidad en el ámbito de su competencia, coordinando los esfuerzos entre todas ellas.

La integración de los actores tiene que contar con el compromiso y trabajo colectivo para impulsar el presente Pacto por la Movilidad.

V. ACCIONES PROPUESTAS Y COMPROMISOS

Gestión y Planeamiento de la movilidad provincial e interprovincial

- ✓ Elaborar el Plan Maestro de Movilidad Urbana de la Provincia de Trujillo.
- ✓ Elaborar el Plan de Rutas del Nuevo Sistema Integrado de Transporte Público
- ✓ Planear el diseño, estructura e infraestructura dirigidas a crear sistemas de movilidad sostenible (diversificar y equipar la distribución de los equipos y servicios, gestión urbana compacta y de alta densidad, integrar y articular infraestructuras peatonales con ciclovías y transporte público)
- ✓ Fomentar y potenciar instrumentos económicos y de fiscalización que favorezcan el uso de vehículos con menor consumo energético y menores emisiones contaminantes.
- ✓ Institucionalizar la semana por la movilidad, el día sin auto y los foros de debate.

Movilidad del peatón:

- ✓ Promover y Desarrollar proyectos de peatonalización e itinerarios peatonales en el centro histórico de Trujillo y zonas de alto tránsito peatonal en los distritos.
- ✓ Priorización del tráfico peatonal estableciendo los límites de velocidad de circulación en zonas comerciales y residenciales, construcción de refugios para peatones, orejas en las aceras, semáforos peatonales, dotación de fases para peatón, habilitar pasos peatonales elevados, puentes peatonales, sistema de información y mejorar condiciones de seguridad.
- ✓ Seguridad y accesibilidad: segregación de tráfico, protección de aceras, implementar medidas de seguridad vial, eliminar barreras arquitectónicas y publicitarias en la oficina.
- ✓ Mejorar la calidad de los espacios peatonales: ancho de acera para acceso universal, acorde a volumen de tránsito peatonal, renovación de pavimentos y mobiliarios.

Bicicleta como medio de transporte alternativo:



Promover y desarrollar proyectos de ciclovías y bicicletas públicas de forma progresiva de acorde a la demanda, red de ciclovía segura y funcional, carriles segregados, mejorar las intersecciones para ciclistas, promover carril bici, estacionamiento de bicis, conexión de itinerarios urbanos.

- ✓ Promover servicios complementarios: promover red de alquiler de bicis, asociar al transporte público, centros de reparación y mantenimiento de bicis.
- ✓ Campañas de concienciación del buen uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte y formación en la adecuada conducción de la bicicleta.
- ✓ Elaborar manual de buen uso de bicicleta y mapa de red de ciclovías.
- ✓ Las entidades públicas y privadas promuevan el uso de las bicicletas como medio de transporte (policía municipal, inspectores, fiscalizadores, supervisores, conserjes y otros).

Sistema Integrado de Transporte Público:

- ✓ Promover y desarrollar el nuevo sistema integrado de transporte público de Trujillo con máxima cobertura y conexión en el continuo urbano e interurbano de Trujillo.
- ✓ Fortalecer los consorcios de transporte, para integrar como operadores del nuevo sistema integrado de transporte público
- ✓ Promover el acceso a mayor número posible de ciudadanos.
- ✓ Establecer medidas que permitan aumentar la velocidad comercial y la frecuencia,
- ✓ Estudio y monitoreo para ajustar la oferta a la demanda
- ✓ Mejorar el servicio y calidad del transporte público: establecer paraderos debidamente equipadas y con información, horarios de paso y paneles informativos de tiempo de espera
- ✓ Mejorar la conexión y el servicio de transporte público: disminuir el tiempo de recorrido entre tramos, accesible a todas las personas, controlar y regular el transporte público.
- ✓ Desincentivar el uso de taxi-colectivo potenciando el uso del transporte público de calidad.

Transporte privado y estacionamiento:

- ✓ Promover el aumento de ocupación de personas por automóvil que viajan al trabajo y estudio, compañeros de trabajo o estudio compartan sus vehículos, empresas privadas promuevan el uso de vehículos de transporte de personal, promover incentivos de medios de transporte alternativo
- ✓ Fomentar medidas restrictivas y de disuasión al uso de auto: peatonalización, eliminar y regular las zonas de estacionamiento.
- ✓ Aplicar medidas para reducción de la velocidad: señalización de límites de velocidad en zona urbana, en especial de alto tráfico peatonal, reducir carriles para automóviles

Operaciones de carga y descarga de mercancías:



- Regulación de operaciones de carga y descarga
- ✓ Establecer horarios y zonas de carga y descarga
- ✓ Potenciar las mensajería alternativa en bicicletas

Seguridad y Educación Vial:

- ✓ Campañas de conciencias y promoción de educación vial: en escuelas, formación de conductores, campañas publicitarias.
- ✓ Medidas de carácter preventivo o disuasivo: campañas de alcoholemia, operativos de uso de casco, uso de cinturón de seguridad, límites de velocidad, medidas de sanciones a los infractores de tránsito (conductores, peatones, pasajeros y ciclistas).
- ✓ Promover las normas de tránsito
- ✓ Promover el castigo social a las personas que infringen las normas de tránsito.
- ✓ Mejorar las coordinaciones interinstitucionales: Policía Nacional, Gerencia Regional de Transporte, Gerencia de Transporte, Tránsito y seguridad vial, Transportes Metropolitanos de Trujillo, Gerencia de Seguridad Ciudadana y otros.

VI. PARTICIPACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PACTO

7.1. Mesa técnica y participativa por la movilidad urbana de Trujillo

Será el órgano de seguimiento y desarrollo del Pacto. Se reunirá como mínimo cuatro veces al año. Entre sus funciones estarán:

- ✓ Revisar las políticas y acciones relacionadas con la movilidad, incluyendo las actuaciones de gestión de la movilidad, infraestructuras de transporte, movilidad urbana no motorizada y medio ambiente.
- ✓ Recibir y evaluar la información periódica aportada por el Observatorio de Movilidad Urbana de Trujillo.
- ✓ Proponer la realización de estudios, debatir y realizar el seguimiento de los problemas de movilidad.
- ✓ Proponer la evaluación de impactos de los estudio de impacto vial, así como de los proyectos en ejecución o ya realizadas.
- ✓ Podrá constituir grupos de trabajo y de seguimiento de actuaciones concretas o temas, para facilitar la operatividad de la misma.
- ✓ Promoverá la participación a nivel de territorios vecinales en las actuaciones locales, también con grupos de trabajo en los que participen los afectados.

7.2. Implementación del Observatorio de Movilidad de Trujillo

El TMT fortalecerá el Observatorio de Movilidad de Trujillo y en un periodo de dos meses presentará una propuesta de indicadores de la movilidad en Trujillo, valorando la existencia de información y la posibilidad de implementarlos en el corto o medio plazo.

En los indicadores que se disponga de información, se presentará la evolución tendencial de los mismos, para facilitar la evaluación de cumplimiento y la propuesta de actuaciones que puedan ayudar a alcanzarlos.



Contará con un Comité de dirección en el que participarán representantes de los distintos agentes sociales, el cual estará presidido por TMT.

- ✓ Está integrado y apoyado por equipos técnicos de Instituciones y Organizaciones dedicadas a la investigación.
- ✓ Gestionará recursos financieros para facilitar el desarrollo del programa de trabajo.
- ✓ En el primer trimestre de cada año presentará a la mesa técnica un informe sobre la evolución de la movilidad en la provincia de Trujillo.
- ✓ La información del Observatorio será pública y estará disponible en la página web del TMT.