

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

Dirección de Planificación Metropolitana



**La importancia de la Planificación
Territorial y el Transporte público
como pilar de las políticas de
desarrollo sostenible en la Ciudad de
Trujillo.**

ARQ. CINTHIA VÁSQUEZ ANGULO

1. Punto de partida: ¿Cuál fue el desafío / asunto / problema a ser solucionado con la Buena Práctica?

- Los Distritos de El Porvenir, La Esperanza y El C.P El Milagro-del Distrito de Huanchaco, es el área con el mas acelerado ritmo de crecimiento de los últimos años, alberga al 45% de la población metropolitana.
- El sistema de vías urbanas no corresponde a un circuito definido de vías metropolitanas que permita relacionar directamente los distintos sectores del área metropolitana. Si bien es cierto cuenta con dos anillos que articulan el comercio y los servicios, estos no se conectan con un circuito especialmente diseñado para una articulación fluida.
- Aumento del parque automotor, en consecuencia aumento de contaminación ambiental y sonora, el 76% de las emisiones de gases de efecto invernadero en la provincia de Trujillo son emitidas por el sector transporte.
- Falta de educación vial.
- Las relaciones conflictivas de los transportistas con el gobierno

2. Visión y objetivos: ¿Cuáles fueron la visión y los objetivos de iniciar con el proyecto de la Buena Práctica?

- Visión : «Trujillo una Ciudad Urbano Sostenible.

Objetivos:

- Mejoramiento progresivo del sistema vial metropolitano, incluyendo áreas de consolidación y áreas de expansión urbana; de modo de lograr una integración planificada de ambos territorios.
- Promover políticas publicas que aseguren un sistema de transporte publico adecuado con el sistema vial y amigable con el medio ambiente.

3. Contexto institucional: ¿Cuáles fueron las condiciones marco para la Buena Práctica que se presentará? (¿Contexto de políticas relevantes, marco legal, instrumentos, demanda de los ciudadanos, etc.? ¿Qué información de base existe?)

- D.S 022-2016-VIVIENDA
- LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES N°29332
- LEY GENERAL DEL AMBIENTE N°28611
- Plano Esquema Vial, aprobado con O.M 16-2003-MPT

4. Enfoque: ¿Qué métodos, herramientas o instrumentos han sido desarrollados y aplicados para abordar el desafío? ¿Cómo ha sido la participación de otros actores y cómo fue la coordinación con ellos? ¿Cómo se solventó el aspecto financiero (financiamiento y gestión)?

- PDLC, aprobado con O.M N° 024-2016-MPT
- PDUM, aprobado con O.M N° 038-2013-MPT
- Plano Esquema Vial, aprobado con O.M N°16-2003-MPT
- Plano General de Usos de Suelo de Continuo Urbano de Trujillo (actualización), aprobado con O.M N° 031-2012-MPT

5. Resultados: ¿Cuáles han sido los resultados concretos, outputs, y/o impactos de la Buena Práctica? ¿Y cómo se asegura su sostenibilidad?

Resultados :

- Características de una Ciudad con desarrollo urbano Sostenible.

Sostenibilidad:

- Se puede asegurar a través de una APP ya sea por iniciativa estatal o por iniciativa privada, dependiendo de si el origen del proyecto se produce en el sector público o en el sector privado, estas últimas pueden ser calificadas como autosostenibles o cofinanciadas.

6. Lecciones aprendidas: ¿Cuáles son las lecciones aprendidas más importantes de la implementación de la Buena Práctica?
¿Queda alguna pregunta o inquietud pendiente de solución?
¿Cuáles son sus consejos para implementar esta experiencia en otro lugar?

Lecciones :

- Conocer el grado de importancia que la planificación integral amerita sobre el Transporte público como proceso a una Ciudad sostenible.
- Llegar a plantear la estructura adecuada que nos permita iniciar el proceso para una óptima restructuración vial pensada para un transporte público que garantice los principios básicos de una ciudad sostenible y de inclusión.
- Inquietud: De que manera lograr la concertación de los transportistas en este sistema.