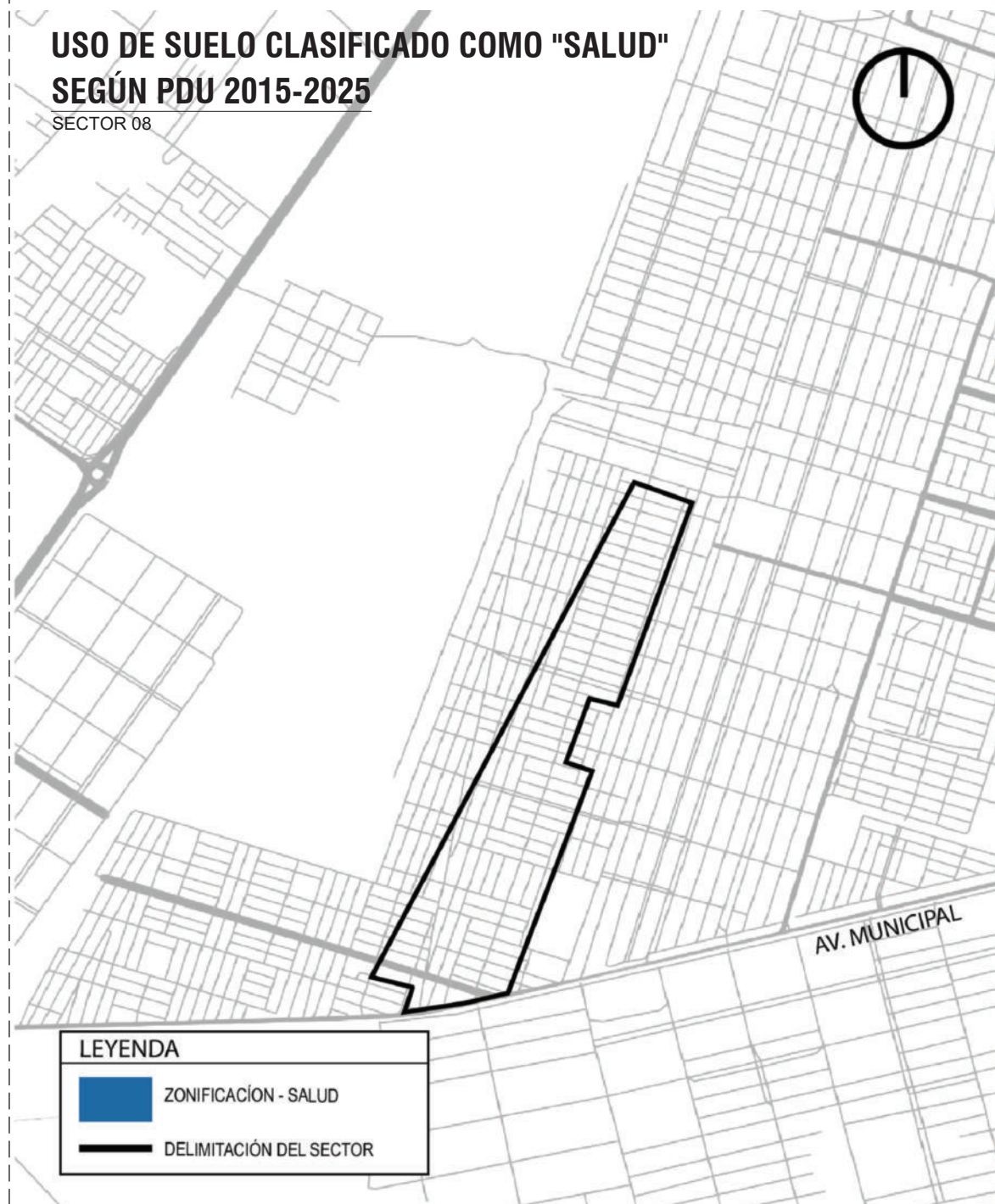


USO DE SUELO CLASIFICADO COMO "SALUD" SEGÚN PDU 2015-2025

SECTOR 08

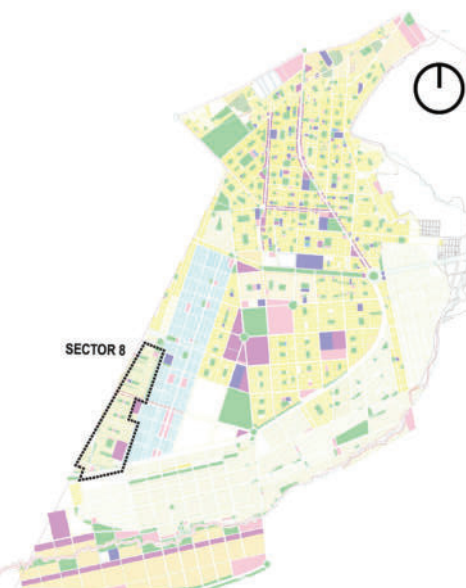


LEYENDA

- ZONIFICACIÓN - SALUD
- DELIMITACIÓN DEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 65.10

ÁREA OCUPADA (Ha): 58.70

SERVICIOS PÚBLICOS COMPLEMENTARIOS:

Son las áreas urbanas destinadas a la habilitación y funcionamiento de instalaciones de Educación (E) y Salud (H). Para Educación los planos de zonificación consignan: Educación Básica (E1), Educación Superior Tecnológica (E2), Educación Superior Universitaria (E3) y Educación Superior Post Grado (E4). Para Salud los planos de zonificación consignan: Posta Médica (H1), Centro de Salud (H2), Hospital General (H3) y Hospital Especializado (H4).



**UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**

01

FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

**ZONIFICACIÓN PDU
2015-2025 SALUD**

ESCALA:
INDICADA

FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:

L-89

5.8. Recorrido de sistema vehicular no motorizado:



**UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**

01

FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

**RECORRIDO DE SISTEMA DE
VEHÍCULO NO MOTORIZADO**

ESCALA:
INDICADA

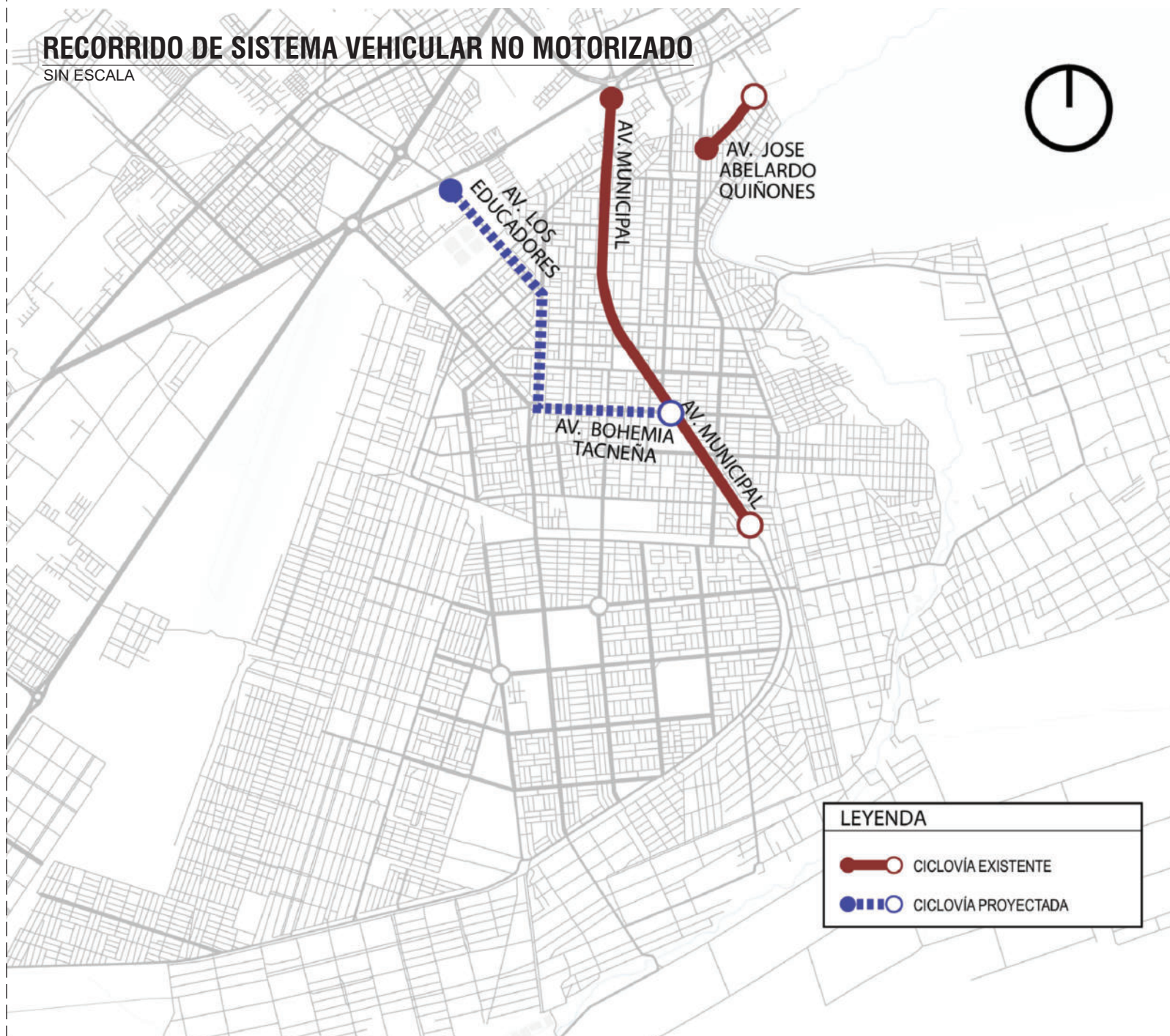
FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:



L-90

RECORRIDO DE SISTEMA VEHICULAR NO MOTORIZADO

SIN ESCALA



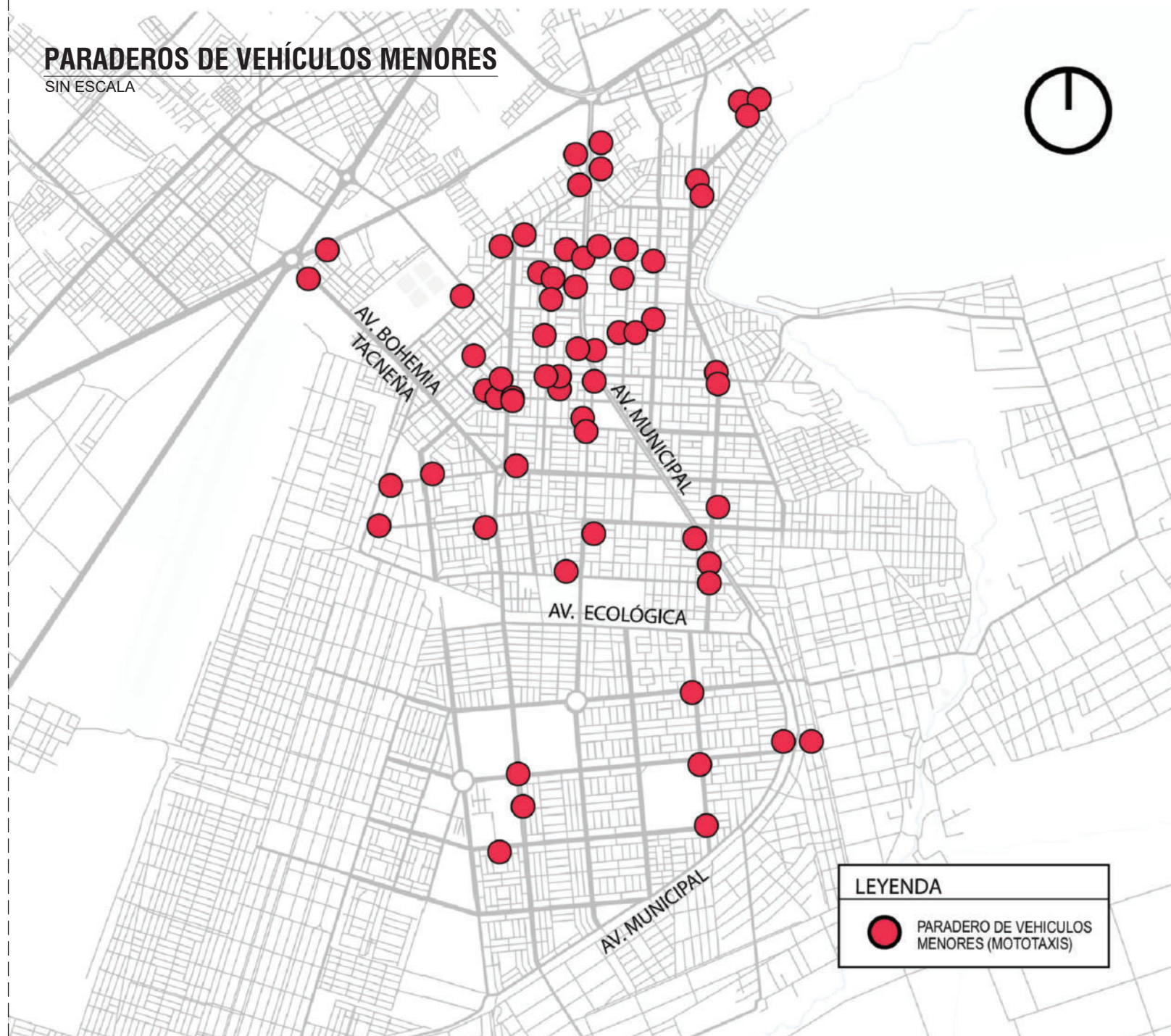
LEYENDA

-  CICLOVÍA EXISTENTE
-  CICLOVÍA PROYECTADA

5.9. Paradero de vehículos menores:

PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SIN ESCALA



LEYENDA

 PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)



**UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**

01

**FICHAS DE
DIAGNOSTICO
VIAL**

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

**PARADERO DE
VEHÍCULOS MENORES**

ESCALA:
INDICADA

FECHA:
JUNIO 2023

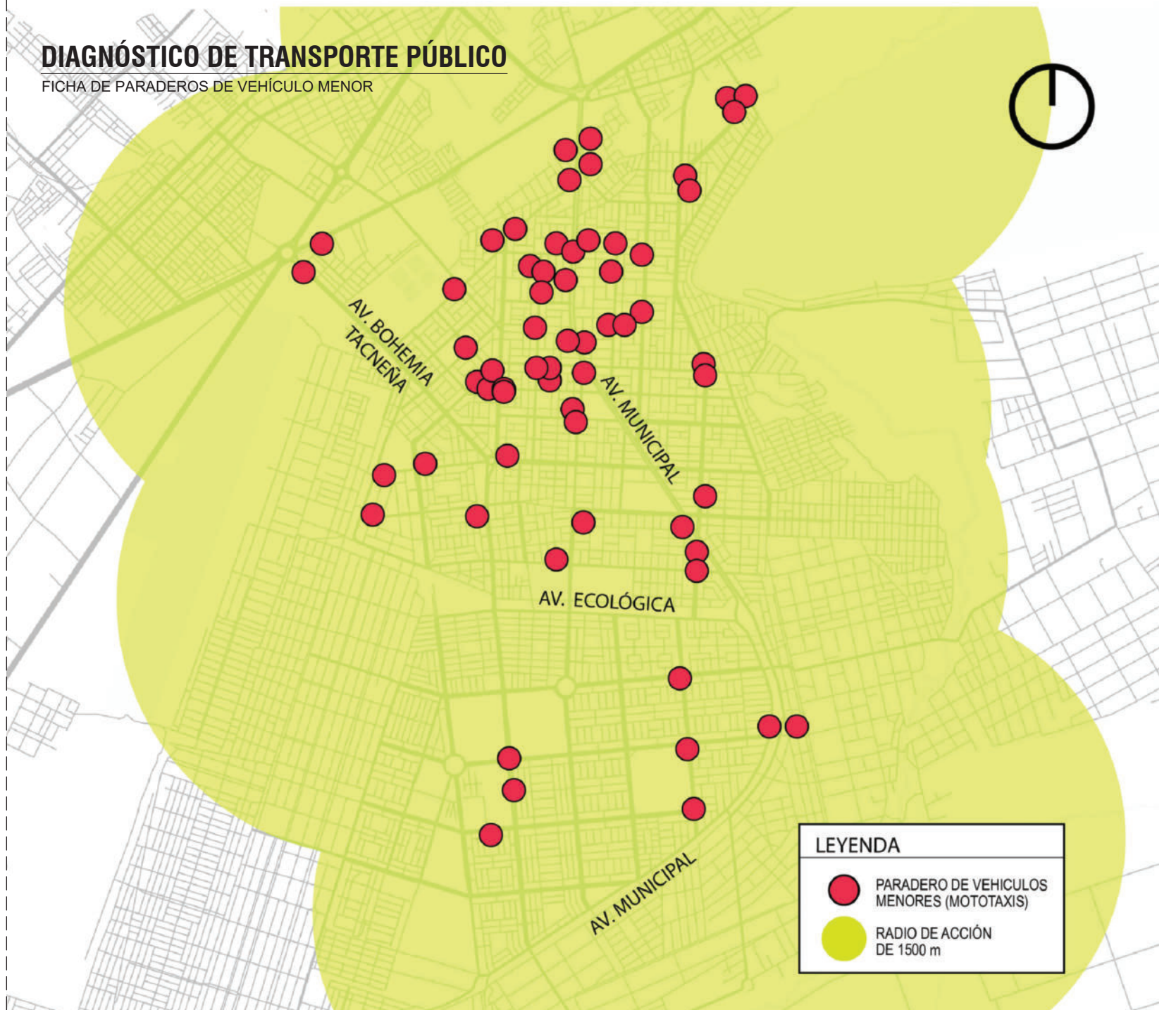
LAMINA:

L-91

5.10. Diagnóstico de Transporte Público:

DIAGNÓSTICO DE TRANSPORTE PÚBLICO

FICHA DE PARADEROS DE VEHÍCULO MENOR



LEYENDA

- PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)
- RADIO DE ACCIÓN DE 1500 m



UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

01 FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:
BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:
ARQ. GUILLERMO AUGUSTO JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:
DISTRITO CGAL - PROVINCIA TACNA - REGION TACNA

TESIS:
"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA INCREMENTAR LA ACCESIBILIDAD Y COBERTURA DEL SERVICIO A LOS POBLADORES DEL DISTRITO GREGORIO ALBARRACÍN LANCHIPA - 2022".

PLANO:
DIAGNOSTICO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ESCALA: INDICADA **FECHA:** JUNIO 2023

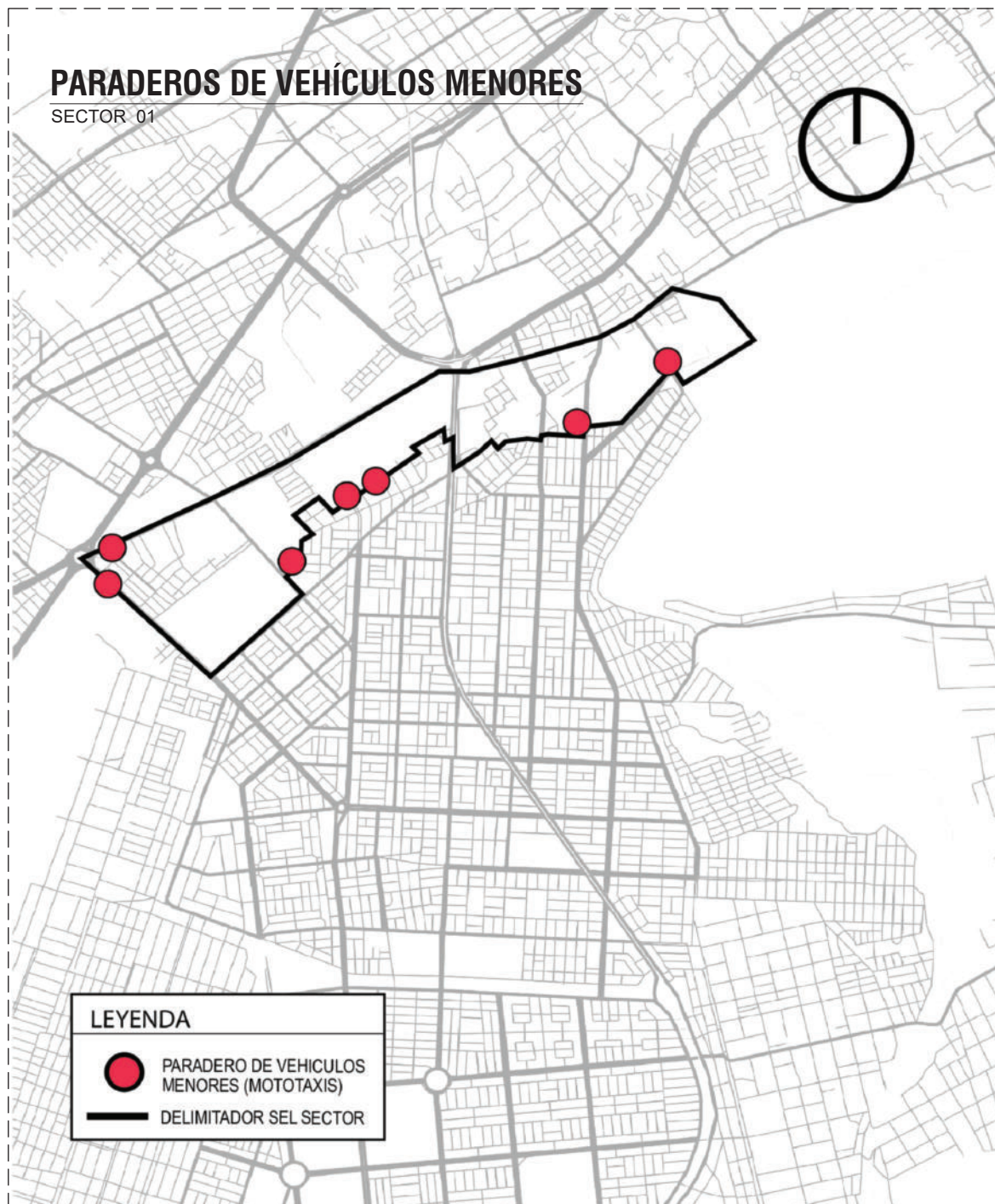
LAMINA:

L-92

5.11. Paraderos De Vehículos Menores:

PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SECTOR 01



LEYENDA



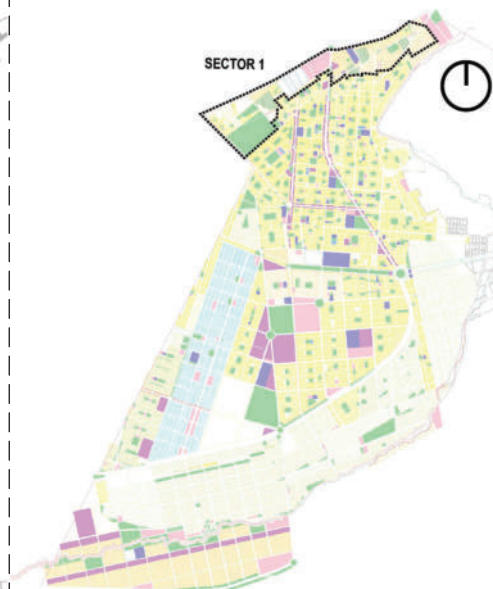
PARADERO DE VEHÍCULOS MENORES (MOTOTAXIS)



DELIMITADOR SEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 198.21

ÁREA OCUPADA (Ha): 117.98

USOS DE VÍA:

- () Comercial ()Residencial
 ()Transporte
 ()Recreación
 ()Transp.Pesado

CANTIDAD DE PARADEROS
DE VEHÍCULOS MENORES: 07



UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA

FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO

ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO

01
FICHAS DE
DIAGNOSTICO
VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

PARADERO DE VEHÍCULOS
MENORES POR SECTORES

ESCALA:
INDICADA

FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:

L-93

PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SECTOR 02

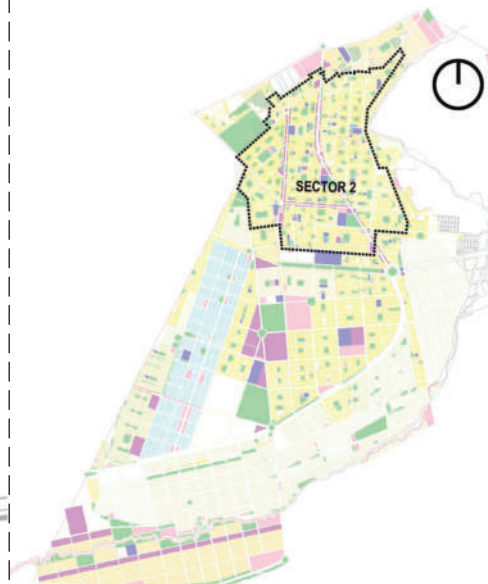


LEYENDA

- PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)
- DELIMITADOR SEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 519.94

ÁREA OCUPADA (Ha): 495.51

USOS DE VÍA:

- ()Comercial ()Residencial
- ()Transporte
- ()Recreación
- ()Transp.Pesado

CANTIDAD DE PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES: 52



UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

01 FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA INCREMENTAR LA ACCESIBILIDAD Y COBERTURA DEL SERVICIO A LOS POBLADORES DEL DISTRITO GREGORIO ALBARRACÍN LANCHIPA - 2022".

PLANO:

PARADERO DE VEHÍCULOS MENORES POR SECTORES

ESCALA: INDICADA

FECHA: JUNIO 2023

LAMINA:

L-94

PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SECTOR 03



LEYENDA



PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)

DELIMITADOR SEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 139.34

ÁREA OCUPADA (Ha): 90.12

USOS DE VÍA:

()Comercial ()Residencial
 ()Transporte
 ()Recreación
 ()Transp.Pesado

CANTIDAD DE PARADEROS

DE VEHÍCULOS MENORES: 06



UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA

FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO

ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO

01

FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

PARADERO DE VEHÍCULOS
MENORES POR SECTORES

ESCALA:
INDICADA

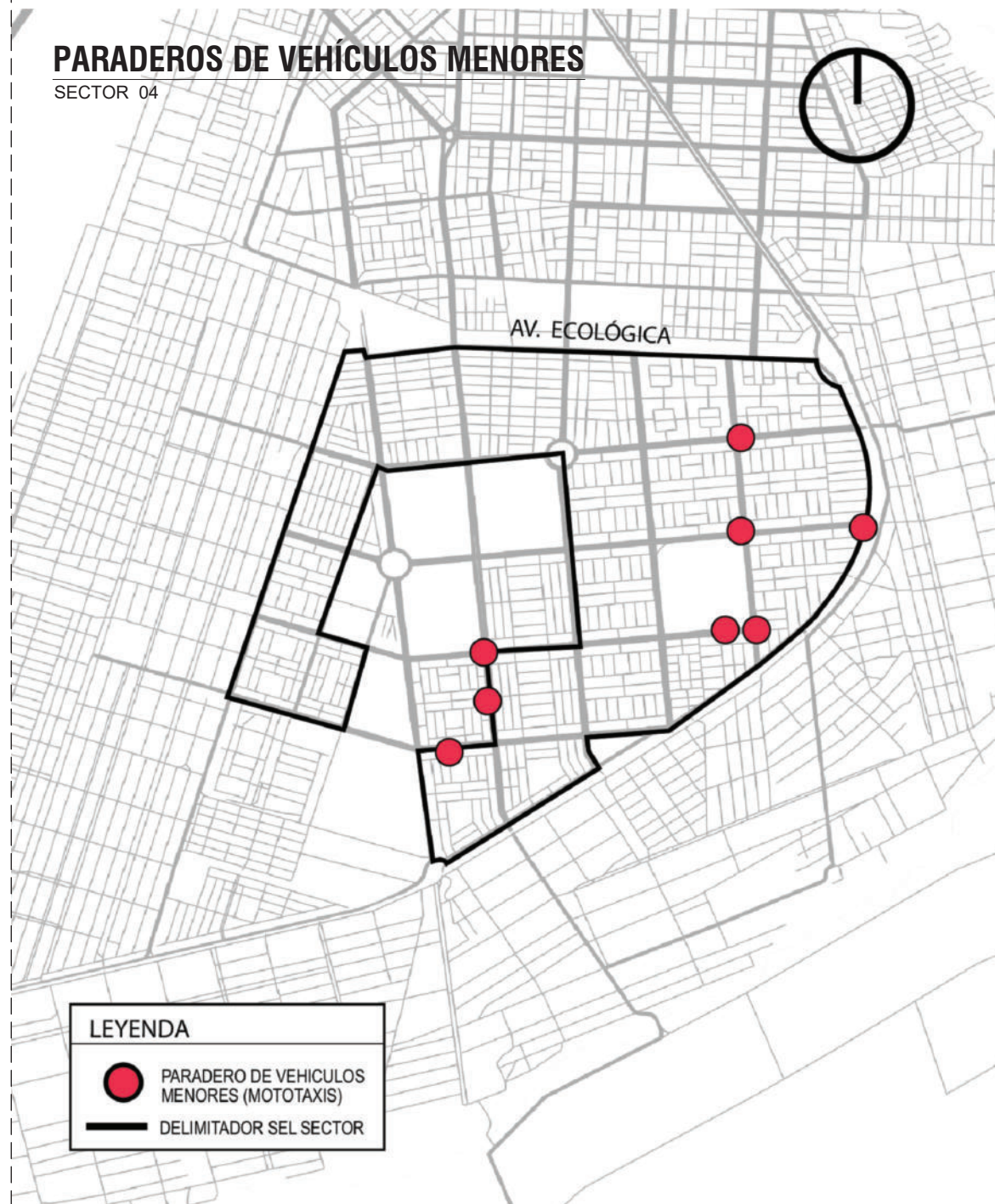
FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:

L-95

PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SECTOR 04



LEYENDA



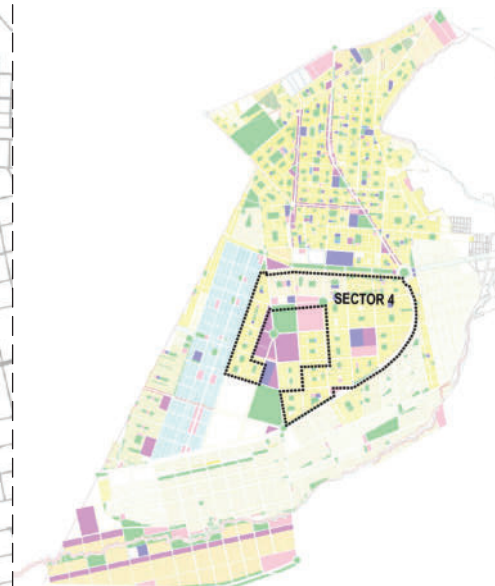
PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)



DELIMITADOR SEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 389.87

ÁREA OCUPADA (Ha): 364.43

USOS DE VÍA:

- () Comercial ()Residencial
 ()Transporte
 ()Recreación
 ()Transp.Pesado

CANTIDAD DE PARADEROS

DE VEHÍCULOS MENORES: 08



UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA

FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO

ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO

01

FICHAS DE
DIAGNOSTICO
VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

PARADERO DE VEHÍCULOS
MENORES POR SECTORES

ESCALA:
INDICADA

FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:

L-96



**UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**

01

FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

**PARADERO DE VEHÍCULOS
MENORES POR SECTORES**

ESCALA:
INDICADA

FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:



L-97

PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SECTOR 05

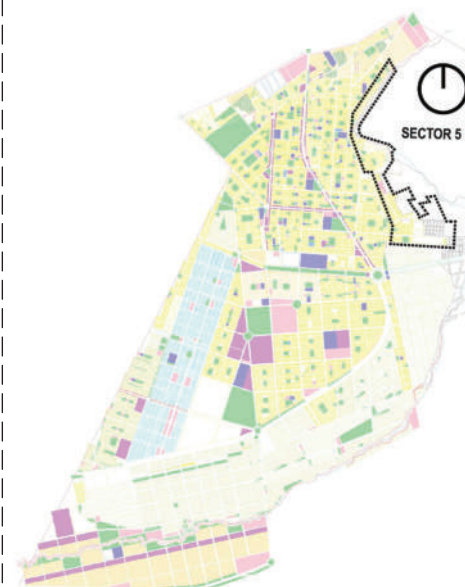


LEYENDA

-  PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)
-  DELIMITADOR SEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 112.48

ÁREA OCUPADA (Ha): 25.8

USOS DE VÍA:

- () Comercial () Residencial
- () Transporte
- () Recreación
- () Transp. Pesado

CANTIDAD DE PARADEROS

DE VEHÍCULOS MENORES: 00





**UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**

01

FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

**RECORRIDO DE RUTAS
DE TRANSPORTES**

ESCALA:
INDICADA

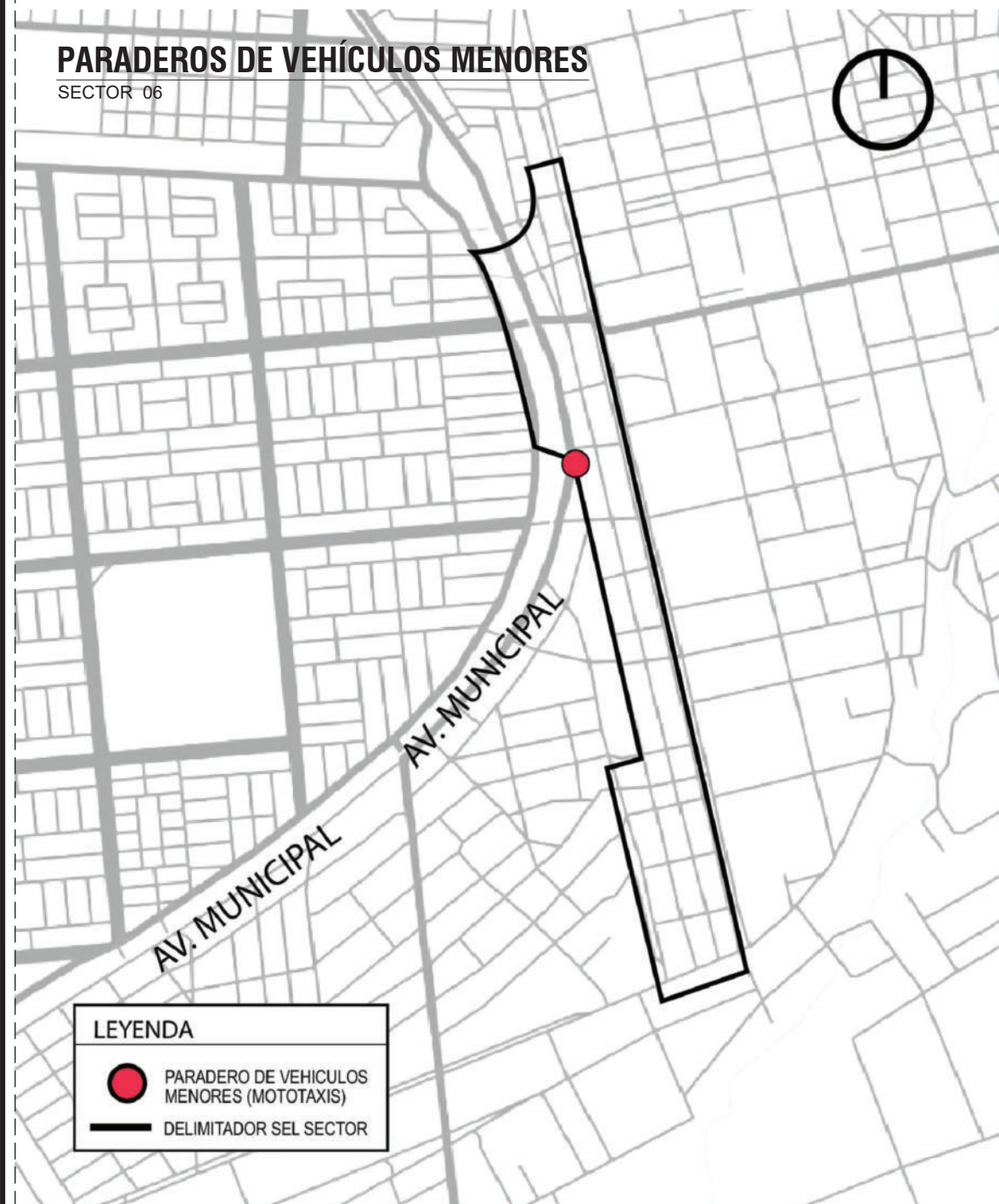
FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:

L-98

PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SECTOR 06



LEYENDA

- PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)
- DELIMITADOR SEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 25.8

ÁREA OCUPADA (Ha): 22.82

USOS DE VÍA:

- () Comercial ()Residencial
- ()Transporte
- ()Recreación
- ()Transp.Pesado

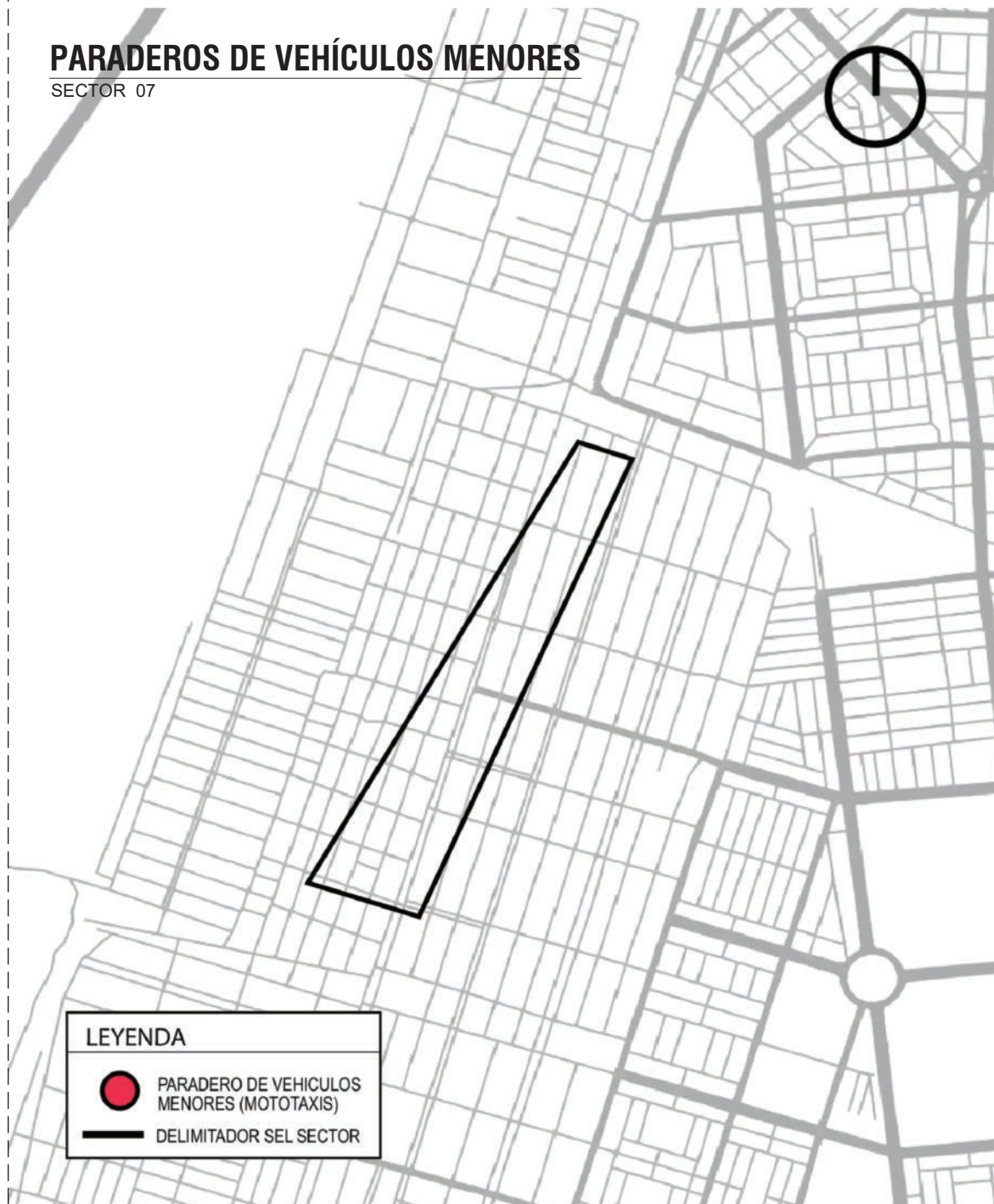
CANTIDAD DE PARADEROS

DE VEHICULOS NO MOTORIZADOS: 01





PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SECTOR 07

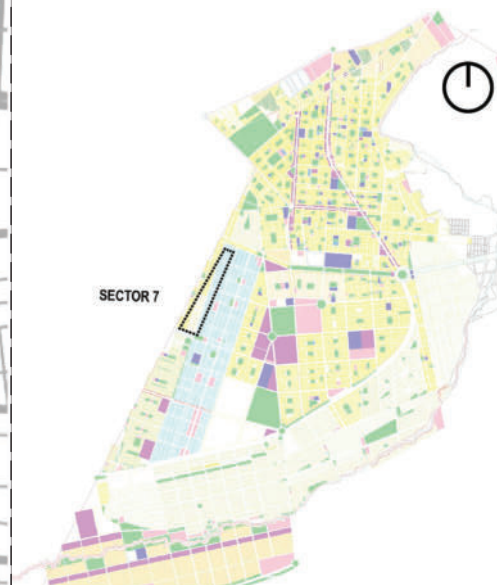


LEYENDA

-  PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)
-  DELIMITADOR SEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 22.62

ÁREA OCUPADA (Ha): 22.39

USOS DE VÍA:

- () Comercial ()Residencial
- ()Transporte
- ()Recreación
- ()Transp.Pesado

CANTIDAD DE PARADEROS

DE VEHÍCULOS MENORES: 00



**UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**

01

FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

**RECORRIDO DE RUTAS
DE TRANSPORTES**

ESCALA:
INDICADA

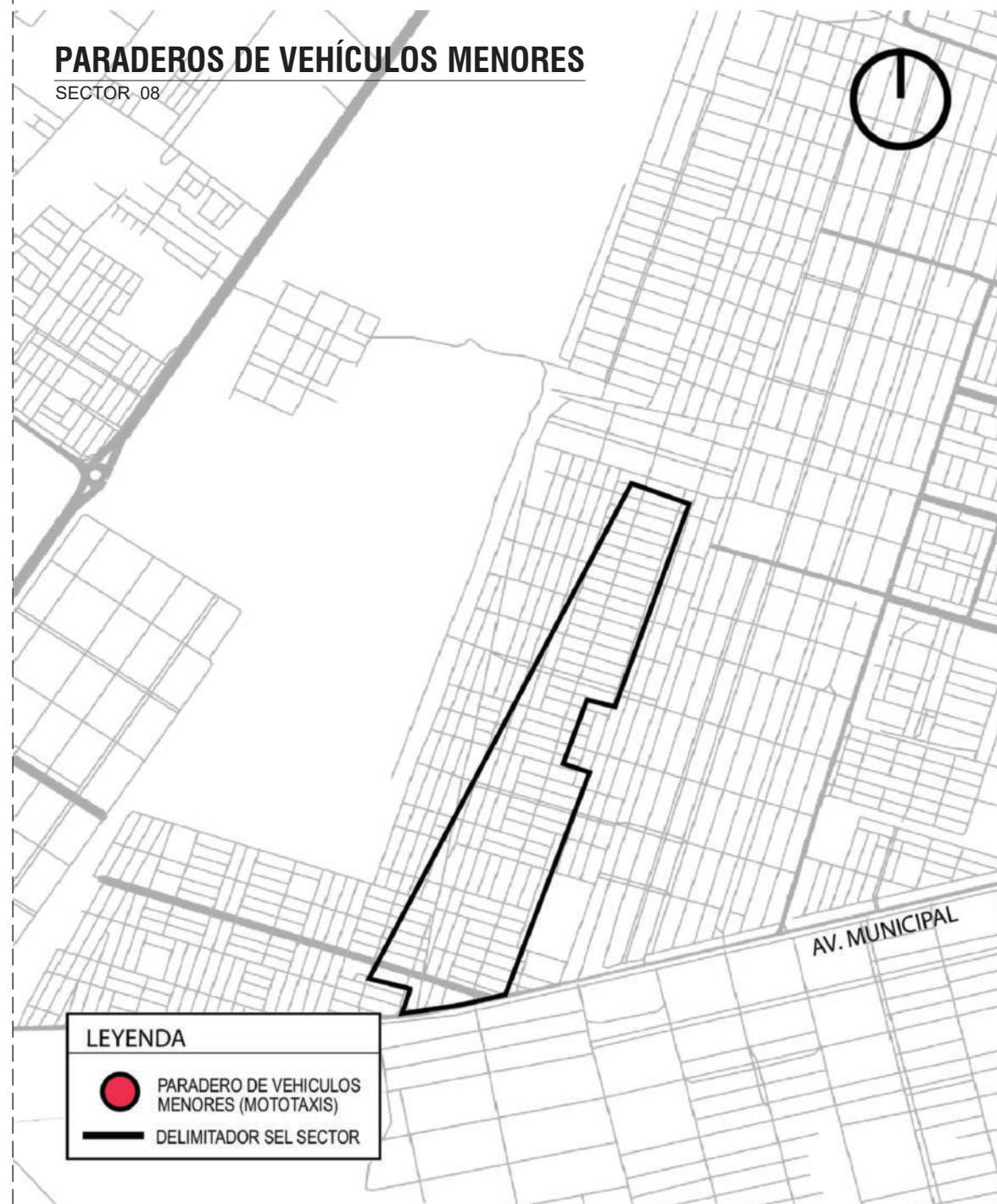
FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:



L-99

PARADEROS DE VEHÍCULOS MENORES

SECTOR 08

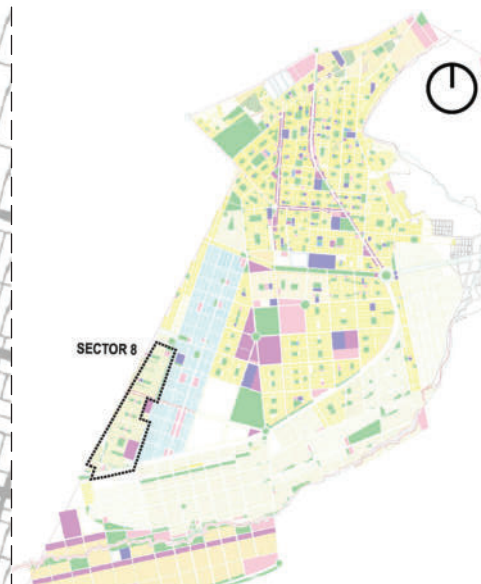


LEYENDA

-  PARADERO DE VEHICULOS MENORES (MOTOTAXIS)
-  DELIMITADOR SEL SECTOR

PLANO DE ZONIFICACIÓN

PDU 2015 -2025



ÁREA (Ha): 65.10

ÁREA OCUPADA (Ha): 58.70

USOS DE VÍA:

- () Comercial ()Residencial
- ()Transporte
- ()Recreación
- ()Transp.Pesado

CANTIDAD DE PARADEROS

DE VEHÍCULOS MENORES: 00



**UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**

01

FICHAS DE DIAGNOSTICO VIAL

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

**RECORRIDO DE RUTAS
DE TRANSPORTES**

ESCALA:
INDICADA

FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:

L-100

Diagnóstico

1. El avance de la urbanización de carácter formal e informal, representa un desafío que tienen que asumir las autoridades locales en el cumplimiento de sus funciones para satisfacer las necesidades de transporte de los residentes del distrito. La población urbana de Gregorio Albarracín ha tenido un crecimiento por encima de la media nacional y se estima que este crecimiento seguirá su dinámica de expansión debido a la casi nula intervención de las autoridades. Este crecimiento de suelo urbano no va aparejado al incremento de las vialidades que estén en condiciones de permitir la circulación de las unidades de transporte público, lo cual limita la cobertura de los sistemas de transporte de pasajeros. Como consecuencia del escenario descrito, las zonas periféricas se encuentran mal conectadas y son cada vez menos caminables.

2. Según el Ministerio del Ambiente, Tacna posee el tercer puesto a nivel nacional respecto a la tasa de motorización después de Lima y Arequipa, llegando a tener en la actualidad 142 vehículos por cada mil habitantes, lo cual ha traído altísimos niveles de congestión en horas punta. La congestión ha incrementado los tiempos de viaje y se ha convertido en una seria amenaza a la sostenibilidad ambiental. Asimismo, el incremento en el uso del vehículo privado afecta el rendimiento del transporte público por la disminución en el número de pasajeros, configurando un círculo vicioso, en muchos casos la mejora en la calidad, accesibilidad y asequibilidad del transporte público se ven limitados por la insostenibilidad financiera, en conversación con los operadores del transporte público manifiestan que no llegan a cubrir sus gastos operativos.

3. El uso del automóvil como primordial medio de transporte, ha generado el incremento de problemas en la congestión vehicular y un mal desempeño de otros medios de transporte. Actualmente la ciudad esta convertida en un modelo pensado para el automóvil. Por esta razón, la ciudad necesita un cambio del sistema actual con mayor consideración en la calidad de vida de la sociedad, con mejoras en las condiciones de los tiempos de movilización y una mayor conciencia por la contaminación ambiental. En la actualidad el sistema no configura una red consolidada, sino que cada troncal sirve de manera independiente a un sector periférico del distrito.

4. Los servicios de transporte público no logran mejorar la calidad de vida en el distrito, las rutas que cubren el distrito no brindan acceso a los equipamiento de educación, salud, comercial y administrativo gubernamental entre otros, las rutas no atienden amplios sectores del distrito por la baja densidad habitacional y poblacional existente, haciendo un análisis de la situación evidenciamos que los pobladores recorren cortas distancias en un lapso de tiempo mayor al de ciudades más desarrolladas La información obtenida en trabajo de campo muestran que los usuarios están insatisfechos con la calidad del transporte público, no solo por los largos tiempos de traslados, sino también por cuestiones relacionadas con la comodidad, la limpieza y las tarifas.

5. Las deficiencias y omisiones presentadas por las rutas del transporte público, han generado la aparición de mototaxis que cubren los traslados al interior del distrito, trasladando flujos de población hacia los equipamientos urbanos y funcionando como alimentadores de transporte público en las vialidades longitudinales, principalmente en la Avenida Municipal, donde se carece de paraderos establecidos.

6. La calidad del transporte urbano en el distrito ha disminuido con el tiempo. Las ciudades no han sido capaces de frenar el pronunciado aumento de la motorización y la congestión, ni de frenar la caída de viajes en transporte público. No ha logrado implementar políticas para mejorar el transporte urbano. Una visión general de las políticas de transporte muestra que las ciudades han progresado en políticas orientadas a los activos de infraestructura y, en menor medida, en políticas de transporte activo (principalmente los viajes a pie y en bicicleta), pero no han sido acompañadas de políticas efectivas para restringir el uso del automóvil, mejorar la calidad de los servicios de transporte público e integrar las políticas de transporte.

CAPITULO VI: PROPUESTA

6.1. Principios y fundamentos teóricos de la propuesta:

1. Aplicando los fundamentos del urbanismo sustentable, el Sistema Integrado de Transporte Público propuesto, busca incorporar aspectos vinculados a la sustentabilidad y funcionalidad de la ciudad, para otorgar a los habitantes del distrito de Gregorio Albarracín Lanchipa una mayor calidad de vida, conforme a las nuevas necesidades y requerimientos de la ciudad, aminorando el uso de vehículos y

acercando a la comunidad en sus distintas actividades, así como agilizando y optimizando la función de la infraestructura, los servicios y equipamientos urbanos.

2. Aplicando los principios del urbanismo sustentable relacionados a la peatonalización de las ciudades, se han diseñado vialidades donde se privilegia el uso peatonal y conectividad urbana entendida como la conexión rápida entre puntos generadores de flujos evitando la contaminación generada por el tránsito vehicular. Se propone un menor tráfico de vehículos, para mejorar la conectividad de un lugar a otro, con la consecuente reducción de la contaminación e impacto ambiental, incrementando las actividades comerciales debido a la peatonalización de la ciudad, ahorro económico en el transporte y reducción del impacto hacia la infraestructura urbana debido al menor uso de los automóviles.

3. Aplicando los principios de la Teoría de la Red Urbana, se ha analizado los procesos conectivos del tejido urbano del distrito para entender la ciudad y sus interconexiones internas. Para un mejor entendimiento de la ciudad y de su complejidad, la propuesta del sistema integrado tiene en consideración los aspectos vinculados a los nodos, conexiones y jerarquías.

4. El Sistema Integrado de Transporte Público propuesto, está diseñado en base a los nodos de actividad humana (habitación, educación, salud, comercio, trabajo, parques, tiendas, etc.) cuyas interconexiones conforman la red. Con la propuesta se busca reforzar los nodos de actividad humana y sus trayectorias de conexión. La red busca articular nodos que están muy separados mediante la implementación de sendas peatonales.

5. La propuesta busca reforzar las conexiones entre nodos complementarios, se proponen trayectorias peatonales consistentes en tramos cortos y rectos entre los nodos; ninguna sección debe exceder cierta longitud máxima. Para acomodar conexiones múltiples entre dos puntos, es necesario no sobrecargar la capacidad del canal de conexión.

6. La propuesta considera las jerarquías, proponiendo una jerarquía ordenada de conexiones en muchos y diferentes niveles de escala, de tal manera que se configure una red múltiplemente conectada pero no caótica. El proceso de organización planteado sigue un estricto orden: comienza con las escalas menores (sendas peatonales), y progresa hacia escalas superiores (calles de creciente

capacidad). Si no existe cualquiera de los niveles de conectividad, la red se vuelve patológica.

7. La red urbana propuesta por el Sistema Integrado de Transporte Público, busca establecer conexiones múltiples. Una trayectoria solo de nodos iguales es realmente deficiente. Por esta razón, se necesita un balance entre nodos semejantes y contradictorios. La teoría de la red urbana considera que el principal rol de los nodos en las dinámicas urbanas es "atraer a la gente".

8. Las conexiones visuales son necesarias para la orientación, y para la creación de una imagen coherente del ambiente urbano, para lo cual la propuesta de Sistema Integrado de Transporte Público, propone un tratamiento paisajístico a las vialidades que conforman la red para hacerlas legibles. Los peatones anhelan la conexión visual que proporciona una senda peatonal a lo largo de una calle, esto incrementa los requerimientos de seguridad, pues las sendas peatonales desoladas son peligrosas.

9. Cada elemento en un conjunto urbano tiene un significado en la medida que se relacione con las actividades humanas. Los diferentes nodos de una red urbana se conectan mediante un complejo proceso de organización. Las conexiones permiten llegar fácilmente a cualquier punto, y preferentemente por muchas y distintas trayectorias.

10. Dos nodos tienen la posibilidad de estar conectados para crear trayectorias, en caso de tener una distancia considerable se necesita introducir nodos intermediarios donde requiera una distancia de menor longitud. Es así como la red urbana se genera.

11. Aplicación de los criterios del urbanismo táctico, para acelerar el proceso de diseño e implementación de proyectos urbanísticos vinculados al transporte urbano, dando forma y adaptando el proyecto a las necesidades de los usuarios. La naturaleza experimental y temporal del urbanismo táctico hace que estas propuestas sean de menor coste y riesgo, utilizando materiales temporales y baratos, como una forma de implementar mejoras físicas y operativas en proyectos de transporte público de una forma rápida mientras se lleva a cabo la planificación a largo plazo. Los proyectos tácticos mejoran la velocidad y fiabilidad del servicio con carriles exclusivos para autobuses, el acceso y la seguridad con plataformas temporales de embarque,

o la experiencia del pasajero, con nuevos asientos, arte público, sistemas de orientación urbana, etc.

12. Las pequeñas mejoras incrementales en las infraestructuras de transporte público, bicicletas, peatones y vehículos compartidos pueden generar grandes beneficios en términos de reducción de la demanda de viajes en vehículos, el aumento de la cantidad de pasajeros en transporte público y usuarios de movilidad activa. A su vez, pequeñas reducciones en la demanda de viajes pueden producir reducciones sustanciales en el tiempo de viaje, las horas de viaje del vehículo, las emisiones de gases de efecto invernadero y la mejora de las operaciones de tráfico.

13. Redistribución del espacio dedicado al automóvil para poder albergar a la bicicleta, en calles principales se ha optado por la implementación de carriles para bicicleta segregados o protegidos instalándolos entre la acera y el carril de estacionamiento. En calles locales o periféricas, que suelen tener menos tráfico y velocidades más bajas, se instalaron ciclo carriles compartidos con el tráfico motorizado pintando señales en el pavimento y se mejoraron los cruces para dar prioridad a ciclistas y peatones, prestando mucha atención al rediseño de los cruces, ya que aquí es donde aumentan los accidentes.

6.1.1. PROPUESTA

1. Se propone implementar un sistema de transporte intermodal como medio articulador de los diferentes modos de transporte público en el distrito, fortaleciendo los flujos peatonales y de ciclovías.

2. El Sistema Integrado de Transporte Público, es una red de buses que operan en vías arteriales como Avenida Municipal, Avenida Von Humbolt y Avenida La Cultura, por carriles exclusivos y tiene paradas regulares en estaciones fijas confinadas y relativamente equidistantes.

3. En todas las estaciones existen dispositivos de información para el usuario, rutas del sistema y tableros electrónicos que anuncian el tiempo aproximado de llegada de los articulados e información y avisos de la compañía.

4. La propuesta permite la posibilidad de reconfigurar sus sistemas de rutas y planificarlas de acuerdo con el estudio de la demanda del servicio, esto sin necesidad de modificar dramáticamente la infraestructura.

5. La propuesta contribuye significativamente a mejorar la prestación del servicio del transporte en el distrito, principalmente en términos de seguridad y la velocidad de desplazamiento. Este sistema genera menos ruido y menos contaminación que otros vehículos de transporte público (mototaxis).

6. Fomentar la movilidad local como parte de una visión descentralizadora de la ciudad, haciendo más eficiente la conectividad interna de la trama urbana poniendo énfasis en la movilidad local y en la jerarquía de sistemas de transporte para ello.

7. Crear elementos urbanos que permitan la conectividad peatonal entre áreas separadas por trazado de la infraestructura vial, facilitar el acceso de personas dentro del distrito y cerrar brechas urbanas que entorpecen la movilidad, contribuir con otras redes de tránsito como ciclorrutas y alamedas.

8. Implementar infraestructura pública en espacios poco desarrollados del distrito, mejorando la infraestructura urbana disponible, recuperando espacios poco utilizados pero privilegiados por su ubicación e implementando infraestructura pública en espacios poco desarrollados, haciendo uso de espacios poco utilizados para incorporar elementos urbanos al servicio de la movilidad pública.

9. Integrar los diferentes modos de transporte público, a través del fortalecimiento de centralidades locales como puntos de acopio y repartición de pasajeros, articulación de la red de movilidad transversal a los corredores segregados, integrándola con este sistema, el establecimiento de espacios de complementación entre sistemas de transporte.

10. Garantizar una cobertura eficiente y suficiente en la prestación mediante la integración del servicio de transporte público y masivo en un solo sistema, estableciendo una red de alimentadores y estaciones de alimentación, diversificar y establecer puntos de acceso para otro tipo de movilidad (bicicleta, peatonal) y facilitarles un tráfico propio entendiéndolos como red complementaria.

11. Mejorar la accesibilidad al sistema integrado para desestimar el uso del automóvil particular, haciendo más eficiente la conectividad interna del distrito haciendo énfasis en la movilidad local y en la jerarquía de sistemas de transporte para ello, complementar el sistema integrado de transporte en puntos estratégicos configurando circuitos de movilidad pública, ampliando el radio de influencia de la estación de tal manera que permita acceder al sistema.

12. Articular de las estaciones con actividades complementarias y servicios urbanos aledaños y economizar en la necesidad de viajes, el número de escalas y los intercambios modales.

13. Modelo de integración transversal de alimentación y estación sencilla, conformando una red local de movilidad, esta red local involucra un aumento considerable de usuarios del sistema, ya que mediante la integración se obtendría una mejoría en el acceso de la población y la demanda al sistema, lo cual tiene incidencia directa en la estación como objeto formal y funcional, así como en los vínculos que esta tiene con su contexto inmediato y con las actividades que alrededor de esta se realizan. Modelo de articulación de estación con parqueo, comercio, actividades complementarias afines y servicios locales

14. El sistema integrado parte del contexto inmediato de los paraderos y de su área de influencia, en donde lo que se busca es una mejor interacción entre la actividad de la movilidad, los puntos de acopio y los servicios urbanos que se prestan a su alrededor. Esta propuesta busca optimizar la articulación dentro la infraestructura de movilidad y los equipamiento o escenarios urbanos de carácter colectivo, mediante acceso a áreas de servicios complementarias, descentralización de ventas, integración y optimización de rutas peatonales y ciclorrutas.

15. El sistema integrado propuesto busca lograr tres objetivos: la reducción de viajes motorizados, el incremento de viajes en modos no motorizados y la reducción de las distancias de viajes motorizados; lo anterior se logrará al crearse ambientes que impulsen el uso del transporte público y mejoren las características de accesibilidad y movilidad, mediante la promoción de conexiones multimodales para lo cual debe contarse con mezcla de usos del suelo y actividades urbanas.

UBICACIÓN DE VIAS DE INTERVENCIÓN

DISTRITO CORONEL GREGORIO ALBARRACIN LANCHIPA



**UNIVERSIDAD
PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO**

02

**FICHAS DE
PROPUESTA DE
INTERVENCIÓN**

ELABORADO POR:

BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:

ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:

DISTRITO CGAL - PROVINCIA
TACNA - REGION TACNA

TESIS:

"ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA
INCREMENTAR LA
ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
DEL SERVICIO A LOS
POBLADORES DEL DISTRITO
GREGORIO ALBARRACÍN
LANCHIPA - 2022".

PLANO:

**UBICACIÓN DE VÍAS DE
INTERVENCIÓN**

ESCALA:
INDICADA

FECHA:
JUNIO 2023

LAMINA:

UV-01

SECCIÓN VIAL (PDU 2015-2025)
AV. VON HUMBOLDT
 SIN ESCALA

LEYENDA

- PUNTO DE LLEGADA ●
- PUNTO DE PARTIDA ○



PLANO DE LOCALIZACIÓN
 SIN ESCALA

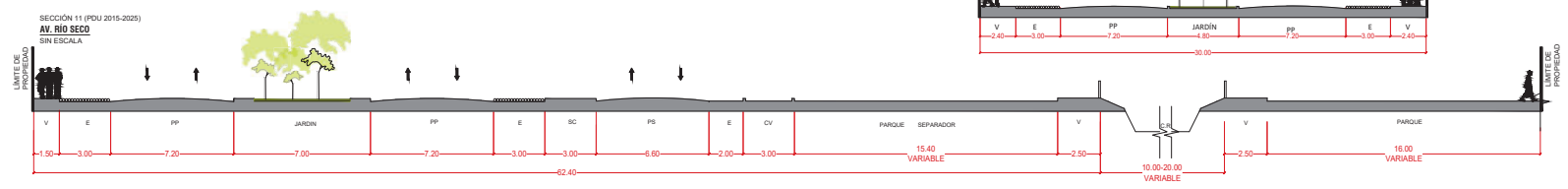


IMAGEN(ES) DE LA(S) AVENIDA(S) DE INTERVENCIÓN



PDU (2015-2025)

SECCIÓN(ES) VIAL(ES)



**UNIVERSIDAD
 PRIVADA DE TACNA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
 Y URBANISMO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE
 ARQUITECTURA Y URBANISMO**

02

**FICHAS DE
 PROPUESTA DE
 INTERVENCIÓN**

ELABORADO POR:
 BACH. ARQ. MILAGROS MICHELL
 BEDREGAL FERNANDEZ

ASESOR:
 ARQ. GUILLERMO AUGUSTO
 JIMENEZ FLORES

UBICACIÓN:
 DISTRITO CGAL - PROVINCIA
 TACNA - REGION TACNA

TESIS:
 "ANÁLISIS Y PROPUESTA DE UN
 SISTEMA INTEGRADO DE
 TRANSPORTE PÚBLICO PARA
 INCREMENTAR LA
 ACCESIBILIDAD Y COBERTURA
 DEL SERVICIO A LOS
 POBLADORES DEL DISTRITO
 GREGORIO ALBARRACÍN
 LANCHIPA - 2022".

PLANO:
**PROPUESTA DE
 INTERVENCIÓN 01**

ESCALA:
 INDICADA

FECHA:
 JUNIO 2023

LAMINA:
P1-A