



Componentes Principales del Sistema Vial.

Carreteras

La superficie de rodadura primaria está constituida básicamente por la carretera Panamericana, que recorre el área Metropolitana de sur a norte y es por la cual se accede desde Lima (12 horas en bus).

La actual infraestructura vial permite una mediana articulación del sistema urbano con espacios extrarregionales a nivel provincial y con la Sierra y Amazonía de Cajamarca. Es fluida la comunicación terrestre a Trujillo y Piura vía la carretera Panamericana con tramos en mal estado de conservación que serán optimizados con la implementación de la “autopista del Sol” que implica la construcción de otra vía adicional a la actual panamericana convirtiéndola en autopista de 4 carriles (2 de ida y 2 de vuelta).

También se accede a la provincia a través del único aeropuerto del departamento, “Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales” a dos kilómetros del centro de la ciudad de Chiclayo, con casi una hora en tiempo de viaje desde Lima, recientemente concesionado.

Ejes Viales

Los Ejes Viales son medios de apoyo sumamente importantes para el desarrollo de las actividades económicas y sociales pues aseguran la transitabilidad que influye en la competitividad y en el desarrollo económico de la provincia de Chiclayo.

Los ejes de integración y desarrollo son esenciales para alcanzar mejores niveles de vida de la población y el desarrollo regional, así como para afianzar la integración con el mercado interno y externo, viabilizar nuevas dinámicas sociales y económicas, locales y regionales, garantizando el aprovechamiento racional de los espacios con potencial económico y socio cultural de la provincia.

Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.



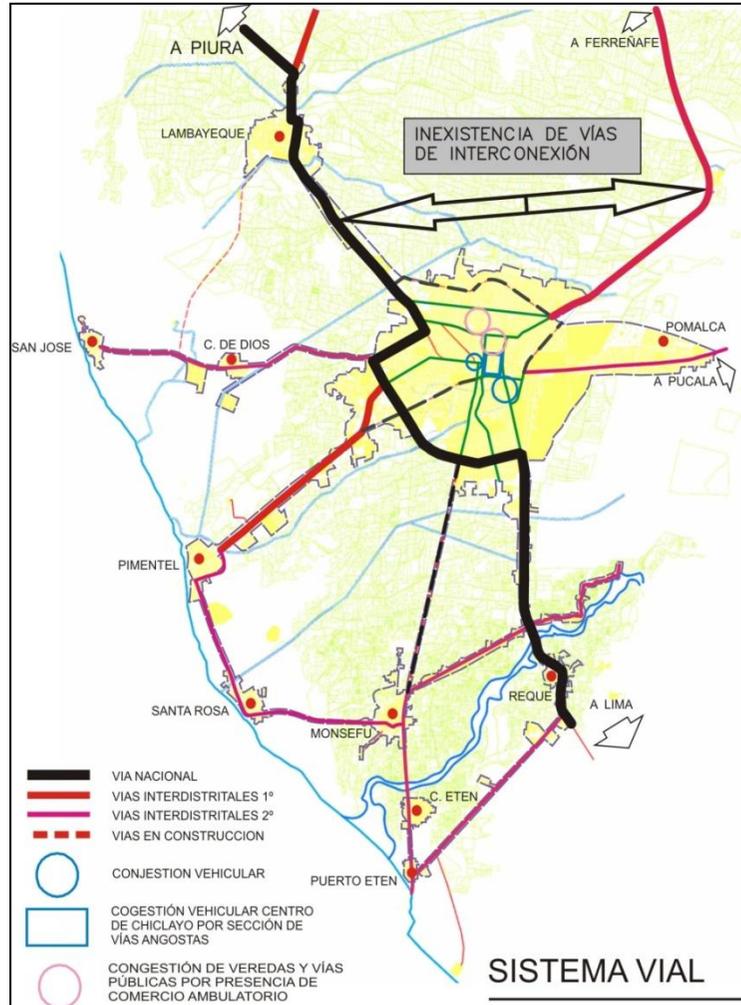
Eje Chiclayo – Pimentel:

Concentra la mayor fuerza del crecimiento urbano, y cuenta con la principal infraestructura educativa de la ciudad lo que trae consigo procesos de habilitación formales para vivienda a lo largo de toda la autopista entre la garita y Pimentel. Destaca el parque industrial como un área rodeada de usos no compatibles con industria, lotes subutilizados o sin usos en lo que podría ser en unos años en centro del sistema, cuenta con el nuevo Hospital de Essalud para Chiclayo y los campus de 05 universidades, así como la vía de evitamiento que corta la 2 principales vías actual y futura a Pimentel: Carretera a Pimentel y prolongación Av. Bolognesi.





MAPA N° III - 06
CHICLAYO: Sistema Vial Primario 2010



Proyecto:
“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”
Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.



Chiclayo – Requena – Monsefu:

Eje

Aquí se presenta una realidad completamente diferente pero no por ello menos compleja. Por un lado es la única vía que conecta el Norte y con el resto del Perú, con un puente de características carreteras y no urbanas como ya debería ser, una tendencia de usos de suelo orientada hacia actividades turísticas, recreativas, gastronómicas; donde se encuentran emplazados centros de esparcimientos y locales campestres que continúan su tendencia por la vía a Callanca. Este eje se conecta vialmente con la ciudad por medio de la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre y la vía de circunvalación.





En el Eje Chiclayo-Lambayeque:

Se presenta a ambos lados de la autopista que une las 02 capitales de provincia, como un uso especializado de industria liviana caracterizado por molinos y procesadoras de alimentos, generando parqueo de vehículos de gran tonelaje que tугurizan la vía. Es un eje muy consolidado pero sobre una base territorial rural donde queda poco espacio para la estructura vial. A la fecha este eje se conecta a la vía de circunvalación, en él se encuentra las 02 principales universidades⁶ del departamento y se está culminando la edificación de una gran urbanización promovida por la derrama magisterial que seguramente influirá en determinación del uso futuro del suelo en el área.



Proyecto:

“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.



En el Eje Chiclayo-Pomalca:

Donde la realidad de la conurbación rebasó las proyecciones, y circunstancias no previstas como la creación del nuevo distrito de Pomalca y la privatización de la cooperativa Pomalca para convertirse en empresa Agroindustrial, han acelerado el proceso de urbanización y de conurbación con Chiclayo, estando próxima a vincularse por el área al norte de la carretera de penetración a la sierra de Cajamarca, con proyectos de habilitación formales de la empresa agroindustrial.



Vías en Construcción 2010:

- Av. Chiclayo, Av. Fizcarralt, Av. Mesones Muro, Autopista la Garita - Av. Bolognesi, La Victoria - Monsefú, Monsefú- Santa Rosa.



Caracterización de la infraestructura vial Metropolitana:

- a) Forma concéntrica y convergente al centro. El sistema de transporte busca llevar personas de las zonas residenciales hacia el centro.
- b) Carece de anillos viales que conecten los ejes radiales.
- c) El centro de la ciudad y las principales urbanizaciones cuentan con mayor accesibilidad vial. En la periferia la accesibilidad es menor.
- d) Vías del centro histórico con aceras angostas y elevado volumen peatonal, los peatones caminan por las calzadas.
- e) La señalización en general es deficiente.
- f) En horas pico la velocidad promedio es menor a 15 km/hora, en determinadas vías del centro. Vías saturadas y congestión.
- g) Concentraciones de vehículos tipo combis y micros en vías límite del centro impiden una operación adecuada tanto del transporte y ponen en riesgo a peatones y público en general.
- h) Uso excesivo de claxons por parte de los conductores en general.
- i) Servicios de taxi, sin puntos fijos para los servicios, obliga a los conductores a seguir circulando a lo largo de las vías del Área Central en búsqueda de pasajeros.
- j) Carencia de paraderos en calles y avenidas. Los pasajeros suben y bajan de los vehículos en las esquinas, reduciendo capacidad vial.
- k) Esquema de movilidad de transporte individual, contrario a alternativas masivas, sobreabundancia de servicios de transporte no masivos, en abierta competencia con las rutas de micros y camionetas rurales. Se fragmenta la oferta de modos masivos. Combis reemplazan a los micros de mayores dimensiones.
- l) Problemas en geometría de cruces de vías principales como:
 - Falta de canalización para los principales movimientos;
 - Aceras sin revestimiento; radios de curva excesivos.
 - Giros libres en todos sentidos, principalmente a la izquierda.
 - Señalización reducida o inexistente;
 - Paraderos de transporte público en las esquinas;
 - Comercio de ambulantes en las esquinas;
 - Estacionamientos libres en las esquinas;
 - Falta de semáforos o semáforos mal ubicados.

Problemática metropolitana en Vialidad y Transporte.

- Se observa un servicio público de transporte intradistrital e interdistrital que se conecta principalmente a Chiclayo y que está compuesto por camionetas rurales (combis) y colectivos (autos), también existen mototaxis algunos de los cuales hacen su servicio juntando varios distritos simultáneamente.
- En distritos periféricos, este servicio no tiene frecuencias regulares y el transporte obedece a los requerimientos de movilidad de los pobladores, debiendo precisar que la prestación de este servicio es afectado severamente por las malas condiciones de las vías distritales muchas en trochas y con asfalto y afirmado sin mantenimiento, así como de vías departamentales y nacionales.
- El principal problema es la falta de vías perimetrales de buena capacidad que interconecten los ejes radiales
- Con excepción del Centro, se permite la circulación de mototaxis en toda la ciudad. Ese tipo de vehículo, por el bajo costo, es muy utilizado y representa el 28% de todo el transporte de la ciudad.
- Los vehículos de transporte masivo tipo combis y micros tienen una zona de restricción, no pueden acceder al centro de la ciudad. Se genera concentraciones de vehículos tipo combis y micros en terminales oficiales y en terminales “informales”, utilizando terrenos y edificaciones sin mayor adecuación para ese tipo de operación y sin ningún confort para los conductores y pasajeros.
- Hay importantes polos generadores de tránsito en Chiclayo, que generan una significativa alteración en el tránsito de las cercanías como el Mercado Moshoqueque, Mercado Modelo, Hospital Almanzor Aguinaga, Real Plaza, etc.
- Las calles del centro de Chiclayo, atraen un número muy elevado de peatones, pero no hay una política de prioridad de circulación para los peatones, que tienen que cruzar las calzadas sin ningún dispositivo adecuado de protección.
- Gran parte de las vías del centro histórico tienen aceras angostas y elevado volumen peatonal, como las calles San José, Elías

Proyecto:

“MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.



Aguirre, A. Lapoint, haciendo que muchos peatones tengan que caminar por las calzadas por falta de espacio en las aceras.

- Chiclayo es un gran nodo de transporte terrestre de carga y pasajeros, que conecta costa, sierra y selva, donde cada día llegan y salen de la ciudad más de 400 buses interprovinciales que transportan un promedio de 20,000 personas y movilizan más de 5,000 taxis a las diversas agencias de transporte interprovincial de la ciudad, en especial a la **Av. Bolognesi** en el tramo comprendido entre la Av. Leonardo Ortiz y la Av. Saenz Peña.
- Principales arteria como la **Av. Bolognesi** se encuentran saturadas por empresas de transporte interprovincial y grifos como una suerte de Terrapuerto lineal en el centro de la ciudad lo que genera congestión vehicular extrema por la maniobra de los vehículos al entrar o salir durante todo el día de los 9 terminales terrestres ubicados en este eje, generando congestión en el transporte urbano e interurbano que emplea esta vía como principal eje de conectividad.

EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN LA AVENIDA BOLOGNESI



Proyecto:

“MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”

Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.

A. Usos de Suelo Urbano.

En términos generales el área urbana metropolitana de Chiclayo abarca una superficie de 81.85 km², donde los distritos que aportan con mayor extensión son Chiclayo con 30.89 km², José Leonardo Ortiz con 10.44 km², La Victoria con 8.9 km², Pimentel, con 8.87 km², Lambayeque con 7.53 km², Pomalca con 5.48 km² y Monsefú, 4.03 km² de área urbana respectivamente.

Dentro de los usos urbanos que caracterizan el territorio metropolitano de Chiclayo en la actualidad se encuentra principalmente al **USO RESIDENCIAL** con el 35% del área urbana metropolitana (2,904.07 has.) caracterizada por su dispersión y desarrollo horizontal poco denso, seguida de la denominación de **OTROS USOS** con un 12.18% que responde a la gran infraestructura urbana (996.83 has.).

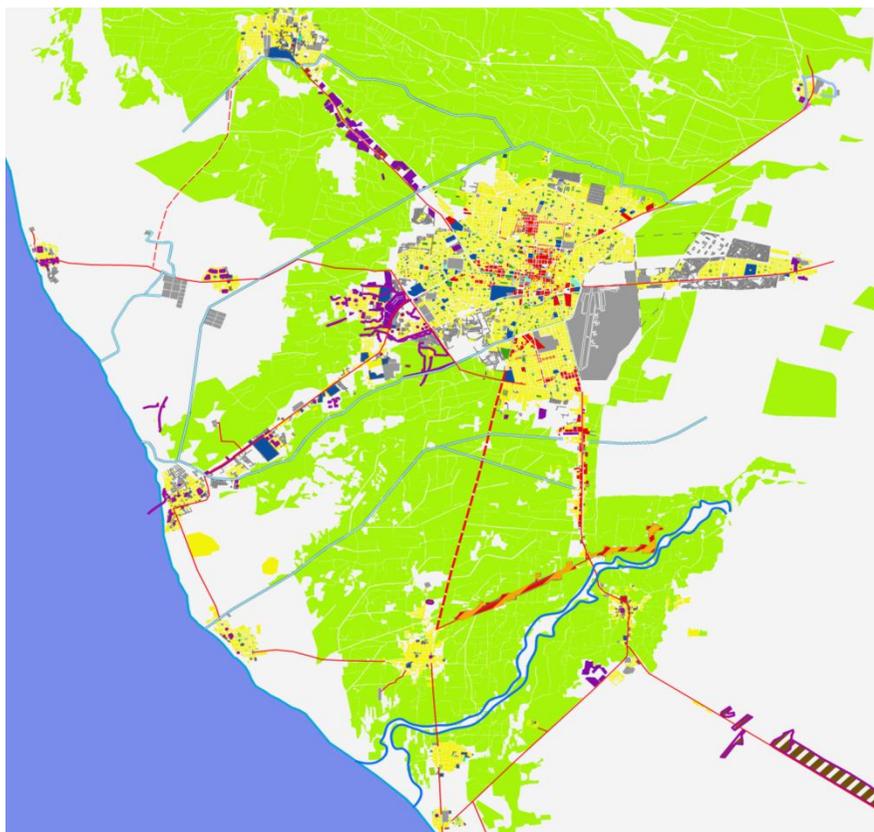
El **USO COMERCIAL** también es muy relevante pese a que representa tan solo el 2.41% equivalente a 96.87 has. Concentradas básicamente en los distritos de Chiclayo y José Leonardo Ortiz en los ejes y manzanas que conectan los principales centros de abastos y el centro comercial metropolitano.

El **USO INDUSTRIAL** también se encuentra focalizado, es de características livianas y está limitado pues representa el 2.04% equivalente a 164.91 has. Localizadas principalmente en el eje Chiclayo Lambayeque donde están instaladas industrias transformadoras de alimentos.

El **EQUIPAMIENTO** en sus diversas tipologías abarca el 4.81% del área urbana con unas 393.43 has. Es de destacar el 45.32% ocupado por las **VÍAS Y EL AREA LIBRE** sin uso actual que es la mayor extensión del área urbana metropolitana perimétrica en muchos casos áreas que están cambiando de uso de agrícola a urbano o zonas eriazas potencialmente urbanizables.



**MAPA N° III - 07
CHICLAYO: Uso de Suelo 2010**



**Cuadro N° III - 15
Área metropolitana de Chiclayo 2010:
Superficie Urbana según Distrito**

Distritos	superficie
METROPOLI	81.85 km2.
Chiclayo	30.89 km2.
Leonardo Ortiz	10.44 km2
La Victoria	8.90 km2.
Pimentel	8.87 km2.
Lambayeque	7.53 km2.
Pomalca	5.48 km2.
Monsefú	4.03 km2.
Reque	2.13 km2.
Santa Rosa	1.15 km2.
Eten	1.01 km2.
San José	0.94 km2.
Puerto Eten	0.49 km2

Fuente:
Equipo Técnico PAT-PDUA

Proyecto:
“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”
 Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.



Proyecto:
“MODERNIZACION DE LA GESTION DEL DESARROLLO URBANO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO”
Componente N° 1: Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.