



CÓMO VAMOS EN MOVILIDAD

SEXTO INFORME INFORME DE
RESULTADOS SOBRE CALIDAD DE VIDA

INFORME EVALUANDO LIMA

LIMA

2015

¿CÓMO VAMOS EN MOVILIDAD?

PARQUE AUTOMOTOR

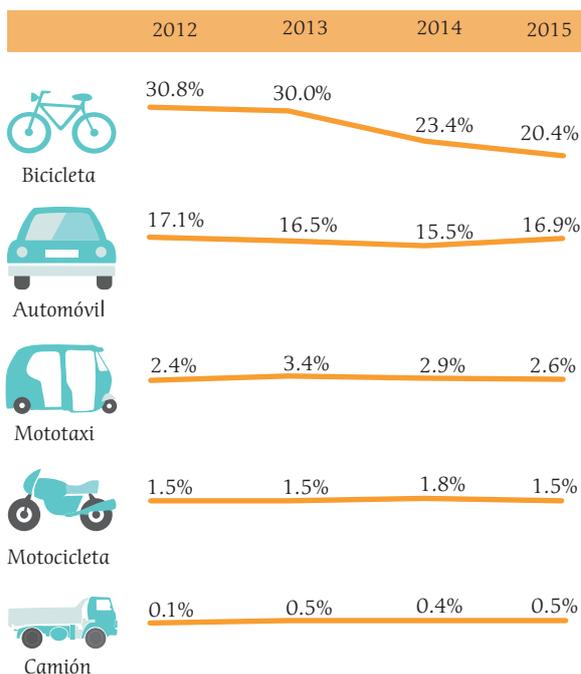
Según la Asociación Automotriz del Perú - AAP, al 2015 el departamento de Lima posee un parque automotor de 1'785,554 vehículos livianos y pesados. En cuanto a vehículos menores (motos y mototaxis), estos alcanzan las 1'252,373 unidades.

El parque automotor nacional se calculó en 2'602,030 vehículos livianos y pesados y 2'675,558 vehículos menores. Así, el departamento de Lima poseería el 68.6% del parque automotor liviano y pesado del país, y el 46.8% del parque automotor nacional de vehículos menores.

Tenencia por hogares

Según el resultado anual de la Encuesta Nacional de Hogares, aplicada en 2015 por el Instituto Nacional de Estadística e Informática, el vehículo de mayor tenencia en los hogares de Lima y Callao es la bicicleta: un 20.4% de hogares posee al menos una. En cuanto a los autos, un 16.9% tiene al menos uno.

TENENCIA DE VEHÍCULOS POR HOGAR EN LIMA Y CALLAO, 2012-2015



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática

Tasa de motorización

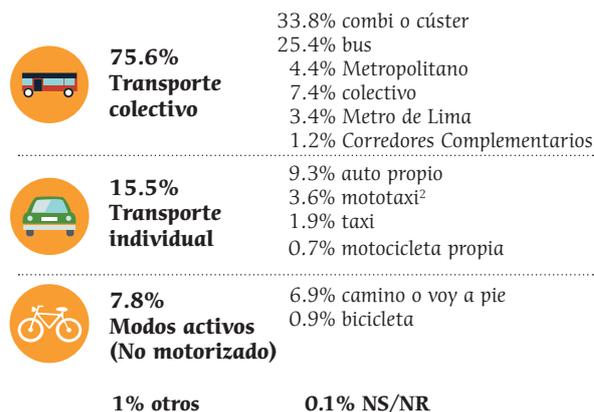
De acuerdo a las cifras mencionadas anteriormente, se puede calcular que en el departamento de Lima existen 178 vehículos livianos y pesados por cada mil habitantes, y 125 vehículos menores por cada mil habitantes.

VIAJES PRINCIPALES

Modo de transporte¹

La encuesta Lima Cómo Vamos 2015 muestra que, del total de limeños que estudia o trabaja fuera de casa, el 75.6% usa algún medio de transporte masivo, lo que nos permite concluir que este es el sector en el que se debe priorizar la inversión en transporte en la ciudad si se desea beneficiar a la mayor cantidad de ciudadanos; sin olvidar la caminata y ciclovías, que son las formas de moverse sin contaminación.

PRINCIPAL MODO DE VIAJE PARA IR A ESTUDIAR O TRABAJAR FUERA DE CASA, 2015



Base: Total de entrevistados que estudia y/o trabaja fuera de casa.

Fuente: Lima Cómo Vamos

No debe olvidarse, además, que la promoción del transporte público originará una mayor caminata y recorrido de parte de los usuarios, por lo que debe considerarse la mejora del entorno urbano para ampliar las veredas, mejorar los paraderos, implementar rampas y ciclovías, señalar los cruces peatonales y sincronizar semáforos. Estas medidas permitirán que los ciudadanos puedan acceder a los sistemas masivos para tramos largos de forma segura y cómoda. A su vez, es necesario tomar en cuenta un transporte intermodal, que permita cambiar de sistemas fácilmente (Metro de Lima, Metropolitano y Corredores Complementarios) y de modo (caminata, bicicletas).

¹Estas cifras corresponden a los resultados de la Encuesta Lima Cómo Vamos. Para conocer la distribución de los viajes en Lima, revise la Encuesta de Recolección de Información Básica del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Lima y Callao (JICA, 2012), que realizó un inventario de los viajes. Sin embargo, usamos los resultados de nuestra encuesta pues es la información más actualizada sobre distribución de viajes en Lima, ya que considera los viajes en el Metro de Lima con la ampliación de su tramo y en los Corredores Complementarios que no se incluyen en la referida encuesta de JICA.

²Si bien hay algunas zonas de Lima donde el mototaxi se usa de manera colectiva, para efectos de esta publicación se le ha considerado como un medio de transporte individual.

Tiempo y destino de viaje

En comparación con 2014, el 51.8% de limeños manifestó que su trayecto demora el mismo tiempo que en 2015. Un 37.6% señaló que le toma más tiempo, y solo el 9.8% redujo su tiempo de viaje. Además, al consultar sobre el tiempo que demoran desde que salen de su casa hasta llegar a su centro de trabajo o estudios, el 25% de limeños señaló que dedica más de dos horas al día en movilizarse.

Resulta interesante también que, ante la pregunta de a qué distrito se dirigen principalmente para ir a trabajar o estudiar, el Cercado de Lima haya sido el distrito más frecuente (14.5%), lo que comprueba que sigue siendo el núcleo de la ciudad. Lugares como Miraflores o San Isidro, que suelen ser considerados como núcleos comerciales, suman el 10.6% (5.9% y 4.7%, respectivamente) y se ubican en cuarto y quinto lugar (antes de ellos se ubican San Juan de Lurigancho con 8.1% y Santiago de Surco con 6.4%).

TRANSPORTE PÚBLICO

Flota

La flota de transporte regular al 2015 estuvo compuesta por 14,840 vehículos de los siguientes tipos:

FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA METROPOLITANA, 2015

VEHÍCULO	UNIDADES
Camioneta rural/combi	4,049
Microbús	6,235
Ómnibus	4,556
Total	14,840

Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima

Capacidad

Según las estimaciones de la autoridad metropolitana, la capacidad del transporte público alcanzó los 872,200 pasajeros diarios en un escenario de operación al 100%, es decir, con toda la flota de transporte público funcionando en su máxima capacidad. Esta cifra no considera los vehículos informales o autorizados por el Callao.

Por otro lado, la Municipalidad Metropolitana de Lima informó que son 259 las empresas con concesiones de rutas al año 2015, con un total de 347 rutas autorizadas a diciembre. Cabe mencionar que estos números no contabilizan las rutas y empresas pertenecientes al Callao y que cruzan Lima.

Inspectores

A diciembre del 2015, se tuvo un total de 156 inspectores de transporte público de la Municipalidad de Lima para servir de apoyo en el ordenamiento del transporte público, principalmente en aquellos puntos donde funcionan los corredores complementarios ya implementados y en avenidas principales. Hay que tomar en cuenta que algunos distritos también cuentan con este personal.

CORREDORES COMPLEMENTARIOS

Corredores y rutas

Al año 2015, el sistema de corredores complementarios tenía funcionando dos de los cinco corredores diseñados: el corredor Tacna-Garcilazo-Arequipa (TGA) y el corredor Javier Prado-La Marina-Faucett (Javier Prado).

El corredor TGA, en su diseño inicial, contaba con cuatro rutas planificadas: 301, 303, 304 y 305. Sin embargo, se implementaron las dos primeras y se incorporaron las rutas 302 y 306 para cubrir la demanda de Rímac y Miraflores. A su vez, también contaba con 17 rutas alimentadoras planificadas, de las que no se ha ejecutado ninguna.

En cuanto al corredor Javier Prado, se planificaron nueve rutas troncales: 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209 y 210. Sin embargo, se inició el año 2015 con las rutas 202 y 208 funcionando. Esta última no estaba planificada, pero se incorporó por la demanda de Ate.

A fines de diciembre del 2015 se puso en operación la ruta 206, pero fue cancelada en febrero del 2016, por lo que su duración fue solo de alrededor de dos meses. En cuanto a las rutas alimentadoras, se planificaron 7 rutas, de las que no se ejecutó ninguna durante el 2015.

Cabe mencionar que en el mes de abril del 2015 el corredor Javier Prado fue cancelado temporalmente por unas semanas, dado que en el mes de marzo culminaba el periodo de prueba de este corredor, por lo que fue necesario regularizar los contratos y encontrar continuidad para el beneficio de los limeños. Además, a inicios del 2016 se anuló el contrato con dos de las empresas que tenían licitación de los corredores (una del corredor TGA y otra del corredor JP). Los buses de ambas empresas han sido reemplazados por los de otro operador para no afectar el traslado de los ciudadanos. Los operadores privados han iniciado las acciones legales contra la Municipalidad de Lima por los perjuicios ocasionados.

Lamentablemente, hasta la fecha, el sistema de corredores complementarios sigue teniendo complicaciones legales y sociales (como el conflicto a inicios de año en Manchay); sin embargo, por el beneficio de los ciudadanos, la reforma del transporte de los corredores complementarios tendría que continuar.

Usuarios y flota

En todo el año 2015, el corredor Tacna-Garcilazo-Arequipa fue usado 42'521,806 veces, con un promedio de 3'543,484 usuarios al mes. Por su lado, el corredor Javier Prado-La Marina-Faucett tuvo 8'032,549 usuarios, con un promedio de 669,380 usuarios mensuales.

La diferencia entre ambos radica, principalmente, en el hecho de que el corredor Javier Prado comparte la ruta con otras líneas que aún están en proceso de retiro. Además, dados los cambios en incorporación y retiro de rutas en este corredor, hay grandes variaciones de usuarios por mes.

LOS CORREDORES TUVIERON MÁS DE 50 MILLONES DE USUARIOS EN EL 2015

PASAJEROS DE CORREDORES COMPLEMENTARIOS, 2015

MES	TGA	JAVIER PRADO
Enero	4'006,578	676,283
Febrero	3'642,710	642,118
Marzo	3'859,446	502,344
Abril	3'260,711	58,299
Mayo	3'344,396	399,718
Junio	3'403,595	524,366
Julio	3'368,280	547,999
Agosto	3'538,898	646,871
Septiembre	3'680,777	834,639
Octubre	3'626,455	975,700
Noviembre	3'564,061	1'133,625
Diciembre	3'225,899	1'090,587
Total	42'521,806	8'032,549

Fuente: Protransporte

En cuanto a la flota de buses, en un día hábil en hora punta, el corredor Tacna-Garcilazo-Arequipa tuvo hasta 153 buses funcionando. En cuanto al corredor Javier Prado-La Marina-Faucett, se tuvo hasta 95 buses en un día hábil entre las rutas 202 y 206. Sobre la ruta 208, que funcionó hasta marzo del 2015, no se obtuvo información.

FLOTA DE LOS CORREDORES COMPLEMENTARIOS, 2015

CORREDOR	RUTA	DÍA HÁBIL	SÁBADO	DOMINGO
TGA	301	52	52	67
TGA	302	32	29	-
TGA	303	41	39	-
TGA	306	28	28	28
Total		153	148	95
JP	202	68	45	25
JP	206	27	15	10
Total		95	60	35

Fuente: Protransporte

Monto recaudado

A lo largo del 2015, el corredor Tacna-Garcilazo-Arequipa recaudó 46'968,586.70 soles, y el corredor Javier Prado-La Marina-Faucett, un total de 10'071,083.40 soles.

Velocidad

Lamentablemente, dado que los corredores complementarios no cuentan con carriles exclusivos para brindar su servicio, la velocidad promedio de los buses del corredor Tacna-Garcilazo-Arequipa fue de 10 km/h, y la de los buses del corredor Javier Prado-La Marina-Faucett de 14.52 km/h. Como referencia, la velocidad del Metropolitano es de 30 km/h, lo que duplica y hasta triplica la velocidad en los corredores complementarios. Esta situación se ve reflejada en la opinión de la ciudadanía, que califica como aspecto mejor valorado del Metropolitano su rapidez (66% de menciones). Este aspecto también está ubicado en primer lugar en los corredores, pero con un bajo 37.6%.

VELOCIDAD DE RUTAS DE CORREDORES COMPLEMENTARIOS, 2015

CORREDOR	RUTA	VELOCIDAD PROMEDIO
TGA	301	10.00 km/h
TGA	302	10.00 km/h
TGA	303	11.00 km/h
TGA	306	11.50 km/h
JP	202	14.52 km/h

*No se brindó información respecto a la velocidad de la ruta 206 y 208.

Fuente: Protransporte

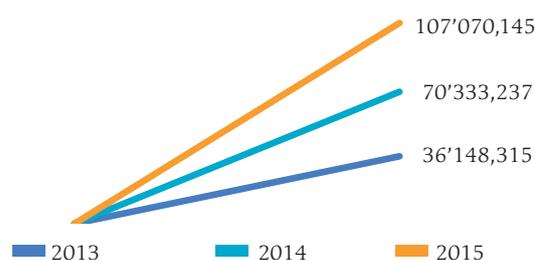
LA VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS CORREDORES COMPLEMENTARIOS NO SUPERA LOS 15 KM/H

METRO DE LIMA

Capacidad de pasajeros

La Línea 1 cuenta con 24 trenes: 5 trenes de 6 coches, y 19 trenes de 5 coches. Cada tren de 6 coches tiene una capacidad de 1,200 personas; mientras que los trenes de 5 coches poseen una capacidad de 1,003 pasajeros. A lo largo del 2015, la Línea 1 movilizó a un total de 107'070,145 usuarios, cifra que supera en 52.2% a los usuarios movilizadas en el 2014. En promedio, cada mes del 2015 hubo 8'922,512 pasajeros.

PASAJEROS TOTALES DEL METRO DE LIMA, 2013-2015



Fuente: Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico - AATE

Demanda

Luego de la ampliación de la Línea 1 a mediados del 2014, este servicio pasó a tener 26 estaciones que van desde Villa El Salvador hasta San Juan de Lurigancho. Las estaciones con mayor demanda de usuarios durante el 2015 fueron Gamarra (9.8%), Miguel Grau (9%) y Bayóvar (7.2%). Cabe mencionar que en el 2014 Villa El Salvador figuraba como la tercera estación con mayor demanda, sin embargo, con la ampliación del tramo del metro, esta ahora ocupa el cuarto lugar en demanda.

DEMANDA POR ESTACIONES DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, 2015

ESTACIÓN	DEMANDA	% DEMANDA
Gamarra	10'479,118	9.8
Miguel Grau	9'618,565	9.0
La Cultura	9'238,772	8.6
Bayóvar	7'686,692	7.2
Villa El Salvador	7'205,132	6.7
Angamos	5'459,072	5.1
Villa María	4'269,597	4.0
Atocongo	4'045,818	3.8
Santa Rosa	3'892,501	3.6
Cabitos	3'852,283	3.6
Arriola	3'851,177	3.6
Los Jardines	3'752,706	3.5
San Carlos	3'680,161	3.4
María Auxiliadora	3'519,315	3.3
San Juan	3'370,050	3.1
San Martín	3'063,845	2.9
Caja De Agua	2'883,624	2.7
Pirámides Del Sol	2'696,178	2.5
Los Postes	2'680,842	2.5
Parque Industrial	2'415,577	2.3
San Borja Sur	2'297,013	2.1
Ayacucho	2'226,166	2.1
Pumacahua	2'149,679	2.0
Jorge Chávez	1'705,850	1.6
Presbítero Maestro	673,036	0.6
El Ángel	357,376	0.3

Fuente: Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico - AATE

En cuanto a los viajes con el origen y destino más recurrente en un día regular (se tomó como fecha de medición el 2 de octubre, según la información entregada por AATE), el mayor número de viajes se dan desde Gamarra hasta Bayóvar (4,399 usuarios), seguido de los viajes desde la estación Villa El Salvador hasta Miguel Grau (4,257 usuarios).

Frecuencia

De lunes a viernes, la Línea 1 hace un total de 242 recorridos con un intervalo de 10 minutos. En hora punta (entre 6:30 y 9:30 a.m., y entre 5:30 y 8:30 p.m.) el intervalo de paso se reduce a 6 minutos. Los días sábado realiza 194 recorridos con intervalos de 10 minutos, y los días domingos este se amplía a 14 minutos (140 recorridos en total).

Si bien el tiempo en hora valle desde las dos estaciones extremas tiene una duración de 54 minutos, el tiempo promedio de los viajes que se realizan en la Línea 1 tienen una duración de 21 minutos, aproximadamente.

Accesibilidad

Todas las estaciones de la Línea 1 cuentan con acceso para personas con movilidad reducida; sin embargo, solo tres poseen parqueo para bicicletas (La Cultura, Jorge Chávez y Villa El Salvador).

Nueva línea del Metro de Lima

En el 2015 se iniciaron los trabajos para construcción de la Línea 2 del Metro, que irá desde el Callao hasta Ate, con un viaje estimado de 45 minutos en total. Además, dentro del proyecto también se ha considerado el ramal en la Av. Faucett que permitirá conectar con el aeropuerto. Este último ramal es un tramo de la Línea 4.

En total, entre la inversión del Estado y la empresa concesionaria, el monto con IGV es de US\$ 5,346'495,238.



Fuente: Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico - AATE

METROPOLITANO

Rutas y flota

La ruta troncal del Metropolitano tiene una extensión de 26 km y la de las alimentadoras alcanza los 150 km. Hasta el 2015, de las 38 estaciones en la ruta troncal, solo las estaciones de Matellini y Naranjal cuentan con parqueo para bicicletas.

Durante el 2015, en un día hábil y en hora punta, llegan a circular hasta 300 buses en el servicio troncal. Por el lado de los alimentadores, se tienen hasta 222 buses que brindan este servicio de lunes a viernes.

El detalle de buses por ruta se muestra a continuación:

BUSES TRONCALES DEL METROPOLITANO, 2015

SERVICIO	HÁBIL	SÁBADO	DOMINGO
Regular A	33	23	16
Regular B	47	45	33
Regular C	27	25	22
Expreso 1	34	0	0
Expreso 2	62	0	0
Expreso 3	61	0	0
Expreso 4	0	72	0
Súper Expreso	36	0	0
Total	300	165	71

BUSES ALIMENTADORES DEL METROPOLITANO, 2015

SERVICIO	HÁBIL	SÁBADO	DOMINGO
Payet	8	5	4
Tahuantinsuyo	8	4	4
Bertello	11	8	6
Alisos	10	6	4
Los Olivos	16	8	6
Mayolo	9	7	5
Izaguirre	6	6	4
Gamarra	6	6	0
Puente Piedra	14	12	10
La Ensenada	14	11	9
Trapiche	10	6	6
Collique	8	4	4
Tungasuca	15	6	5
Santo Domingo	12	6	5
Puno	6	4	3
Milagro	7	4	4
Belaunde	6	4	4
Carabayllo	18	9	8
Cedros de Villa	6	6	4
Villa El Salvador	19	15	11
Américas	6	5	4
Próceres	7	7	5
Total	222	149	115

Fuente: Protransporte

Con respecto a la flota de buses del Expreso 5, este dato no fue entregado. Se sabe que esta ruta va de lunes a viernes a lo largo del día, cuando los buses de los otros Expresos de las mañanas dejan de circular, y antes que circulen los de la hora punta de la tarde.

Demanda

En el año 2015, el servicio de Metropolitano tuvo un total de 199'649,676 ingresos al sistema; es decir, usuarios que usaron el servicio. De este número, 135,648,359 hicieron uso del servicio troncal, 51'707,088 accedieron al servicio alimentador norte y 12'217,521 al servicio alimentador sur.

TOTAL DE USUARIOS DEL METROPOLITANO, 2015

MES	A. NORTE	A. SUR	TRONCAL
Enero	3'354,659	899,593	10'568,185
Febrero	3'501,704	906,021	10'090,797
Marzo	4'293,878	1'049,491	11'330,764
Abril	4'191,137	1'040,106	10'949,245
Mayo	4'410,256	1'085,030	11'368,569
Junio	4'462,371	1'071,989	11'371,569
Julio	4'387,766	1'010,095	11'182,020
Agosto	4'539,943	1'060,451	11'673,925
Septiembre	4'713,609	1'083,363	11'973,594
Octubre	4'649,114	1'050,211	11'681,934
Noviembre	4'672,113	1'026,406	11'720,591
Diciembre	4'530,538	934,765	11'737,166
Total	51'707,088	12'217,521	135'648,359

Fuente: Protransporte

EL SISTEMA TRONCAL DEL METROPOLITANO ES USADO MÁS DE 16.5 MILLONES DE VECES CADA MES

En promedio, cada mes hubo 16'637,473 validaciones en el sistema del Metropolitano (troncal y alimentador), lo que representa el número de veces que una persona pasa su tarjeta. En cuanto a las validaciones por estaciones del sistema troncal, 26'765,265 personas accedieron por la estación Naranjal, seguida por la estación Matellini con 9'811,032 ingresos. Así, se puede observar que la demanda de la población de Lima Norte casi triplica la demanda de los usuarios de Lima Sur.

Tarjetas emitidas

Durante el año 2015, se emitió un total de 872,908 tarjetas, de las cuales 742,869 fueron usuarios regulares, 109,031 tarjetas para universitarios y 21,008 tarjetas para escolares.

TAXIS

Lamentablemente, el cálculo de taxis en la ciudad no puede ser exacto dado el alto número de vehículos que brindan este servicio de manera informal. La Municipalidad Metropolitana de Lima tiene registrados 88,540 taxis con permiso válido al año 2015. Sin embargo, según estimaciones del año 2014 de la misma institución, se calcula que en la ciudad existen alrededor de 200,000 taxis.

Además, actualmente existen aplicaciones que conectan a personas con la necesidad de trasladarse con personas que pueden prestar el servicio del trayecto (hacer taxi) y se ha incrementado la cobertura de este servicio. Sin embargo, dado que dichas aplicaciones no revelan cuántas unidades tienen registradas no es posible conocer el número de taxis en Lima. Si bien este nuevo tipo de servicio es visto con buenos

ojos por los usuarios (por una mayor confiabilidad, y seguridad) estas empresas no se encuentran inscritas como operadoras de servicio de taxi, al no existir una regulación ad hoc.

TRANSPORTE AÉREO

Aeropuerto de origen

El tráfico de pasajeros que partieron del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez durante el año 2015 ha sido de 4'682,358 en total. El promedio mensual es de 390,197 pasajeros, siendo los meses de Octubre (446,254), agosto (436,636) y diciembre (423,697) los de mayor afluencia en el año. El aeropuerto de Lima representó el 46.8% del tráfico de pasajeros de origen a nivel nacional.

Aeropuerto destino

En cuanto a pasajeros que arriban al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estos sumaron un total de 4'714,351 durante el 2015. El promedio de pasajeros que arriban cada mes es de 392,863, siendo agosto (464,470), octubre (446,016) y noviembre (415,942) los meses con mayor llegada de pasajeros. El promedio de pasajeros cada mes fue de 392,863.

CICLOINCLUSIÓN

Al 2015, se tienen registradas 147.33 km de ciclovías en Lima Metropolitana; si se consideran las del Callao, se llega a un total de 164.96 km. De este total, 106.03 km son ciclovías metropolitanas; es decir, bajo la jurisdicción de la Municipalidad de Lima.

AL 2015, LIMA METROPOLITANA Y CALLAO CONTARON CON 164.96 KM DE CICLOVÍAS CONSTRUIDAS

Además, el municipio metropolitano instaló 5 nuevos parqueaderos de bicicletas, los que sumados a los anteriores, representan un total de 88 estacionamientos de bicicleta. Cabe resaltar que este número no considera los parqueos de municipios locales ni los instalados por locales comerciales o privados.

En cuanto a la iniciativa del Ciclodía, que cierra cada domingo por la mañana la avenida Arequipa al cruce de autos y permite el uso de la vía para el peatón y ciclista, la Municipalidad Metropolitana de Lima calculo que recibió 180,000 visitas a lo largo del 2015.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Según las estadísticas de la Policía Nacional del Perú, a lo largo del año 2015 ocurrieron 48,935 accidentes de tránsito en Lima Metropolitana y 3,554 en el Callao.

ACCIDENTES EN LIMA METROPOLITANA, 2015

8,063 atropellos en Lima Metropolitana



El exceso de velocidad ha sido el responsable del **33.6% de accidentes de tránsito** de Lima Metropolitana

418 fallecidos y 21,389 heridos

Fuente: Policía Nacional del Perú

Accidentes fatales

Del total de accidentes fatales en Lima Metropolitana, el 34% (136 accidentes) fueron causados por exceso de velocidad. En segundo lugar se ubica la imprudencia del peatón pero con una representación menor (87 accidentes, lo que equivale al 21.7%). En tercer lugar se encuentra la imprudencia del conductor, causante del 17.2% de accidentes fatales (69 accidentes). Del total de accidentes fatales en la capital, el 60% fueron causados por el conductor (exceso de velocidad, imprudencia del conductor, ebriedad, desacato a señales de tránsito) y solo 21.7% por el peatón (imprudencia del peatón).

LA CAUSA PRINCIPAL DE MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO ES EL EXCESO DE VELOCIDAD DE LOS AUTOS

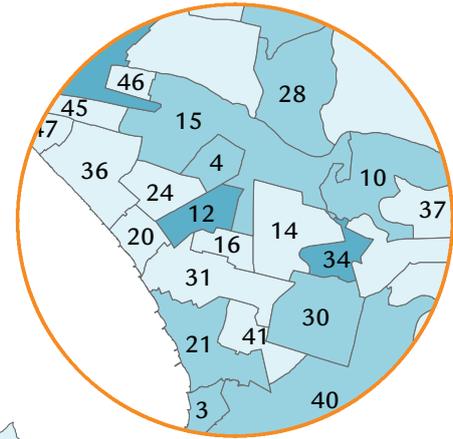
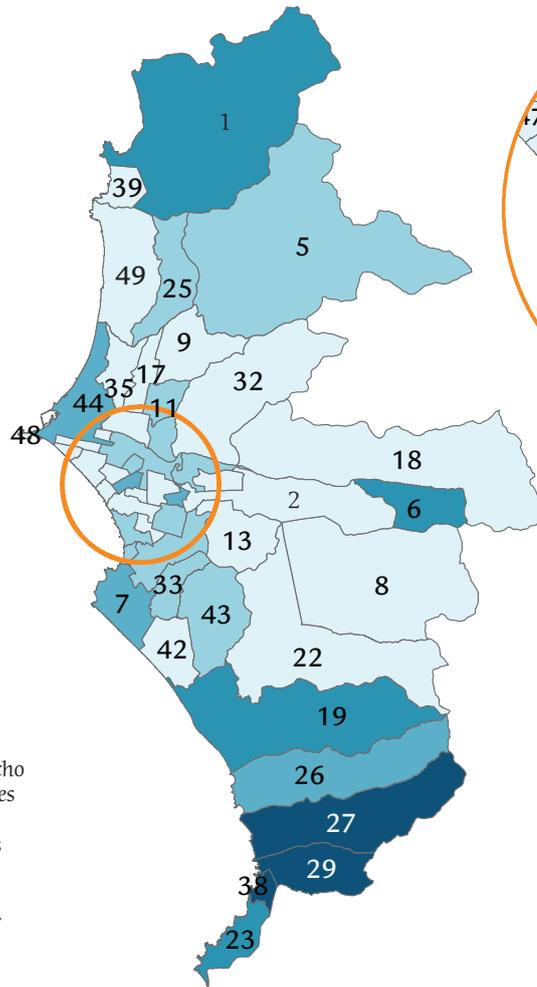
Muchas de estas muertes podrían evitarse si se disminuyera la velocidad en las calles, pues es la gestión del tránsito y la fluidez lo que hará que una persona llegue a su destino más rápidamente. Además, si bien en los registros de la Policía Nacional son pocos los accidentes generados por la infraestructura de la ciudad (como el estado de las pistas, señalizaciones, mal diseño de vías), es seguro que estas causas tendrían un porcentaje mayor si se consideraran los incentivos de mayor velocidad para conductores, los errores del diseño vial y las dificultades para moverse de forma segura que tienen los peatones.

En cuanto al número de víctimas, en el 2015 fallecieron 418 personas en Lima Metropolitana y 74 en la provincia de Callao. Además, se tuvo también 218 heridos en la capital y 9 en el Callao.

El distrito que presenta el mayor número de accidentes fatales en el año de evaluación fue Comas (46 accidentes), seguido de Lurín (33), Puente Piedra (32) y Villa María del Triunfo (25). Sin embargo, si se amplía el ámbito de evaluación a la región Callao, en el distrito del Callao ocurrió el mayor número de accidentes (58).

MAPA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES POR CADA 1,000 HABITANTES EN LIMA METROPOLITANA Y CALLAO, 2015

- 1 Ancón
- 2 Ate
- 3 Barranco
- 4 Breña
- 5 Carabaylo
- 6 Chaclacayo
- 7 Chorrillos
- 8 Cieneguilla
- 9 Comas
- 10 El Agustino
- 11 Independencia
- 12 Jesús María
- 13 La Molina
- 14 La Victoria
- 15 Lima Cercado
- 16 Lince
- 17 Los Olivos
- 18 Lurigancho-Chosica
- 19 Lurín
- 20 Magdalena del Mar
- 21 Miraflores
- 22 Pachacámac
- 23 Pucusana
- 24 Pueblo Libre
- 25 Puente Piedra
- 26 Punta Hermosa
- 27 Punta Negra
- 28 Rímac
- 29 San Bartolo
- 30 San Borja
- 31 San Isidro
- 32 San Juan de Lurigancho
- 33 San Juan de Miraflores
- 34 San Luis
- 35 San Martín de Porres
- 36 San Miguel
- 37 Santa Anita
- 38 Santa María del Mar
- 39 Santa Rosa
- 40 Santiago de Surco
- 41 Surquillo
- 42 Villa El Salvador
- 43 Villa María del Triunfo



- 44 Callao
- 45 Bellavista
- 46 Carmen de la legua
- 47 La Perla
- 48 La Punta
- 49 Ventanilla

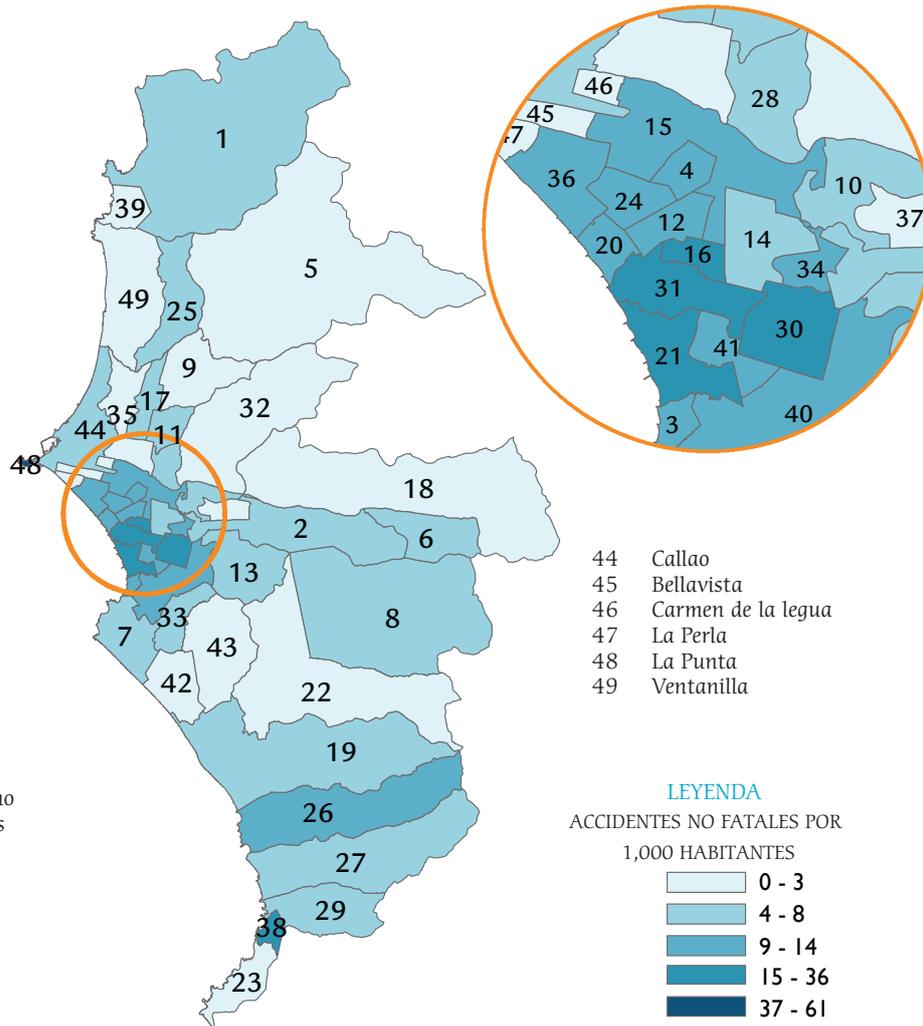


Al observar el número de accidentes fatales por la cantidad de población en cada distrito, resalta que Punta Negra, San Bartolo y Santa María del Mar han sido los distritos con la tasa más alta de víctimas fatales en accidentes de tránsito en Lima Metropolitana y Callao. Al ver el mapa, resulta evidente que Lima Sur es la zona de Lima donde se ha concentrado la tasa de accidentes fatales más alta. Es necesario señalar, además, que estos distritos al estar ubicados en zona de balnearios suele tener una población mucho más baja que en otras zonas de Lima, por lo que pocos accidentes pueden elevar la tasa. Sin embargo, cada muerte y cada persona herida debe de ser valorada no como una cifra, sino como una vida perdida o afectada y eso implica tomar medidas inmediatas para contrarrestar el riesgo de que vuelva a ocurrir otro accidente en el mismo lugar y en la ciudad en su totalidad.

Son necesarios más detalles respecto a los accidentes ocurridos en estos distritos para obtener un análisis a profundidad; sin embargo, es probable que estos accidentes se hayan ocasionado principalmente en la Panamericana Sur, una vía rápida.

MAPA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES POR CADA 1,000 HABITANTES EN LIMA METROPOLITANA Y CALLAO, 2015

- 1 Ancón
- 2 Ate
- 3 Barranco
- 4 Breña
- 5 Carabayllo
- 6 Chaclacayo
- 7 Chorrillos
- 8 Cieneguilla
- 9 Comas
- 10 El Agustino
- 11 Independencia
- 12 Jesús María
- 13 La Molina
- 14 La Victoria
- 15 Lima Cercado
- 16 Lince
- 17 Los Olivos
- 18 Lurigancho-Chosica
- 19 Lurín
- 20 Magdalena del Mar
- 21 Miraflores
- 22 Pachacámac
- 23 Pucusana
- 24 Pueblo Libre
- 25 Puente Piedra
- 26 Punta Hermosa
- 27 Punta Negra
- 28 Rímac
- 29 San Bartolo
- 30 San Borja
- 31 San Isidro
- 32 San Juan de Lurigancho
- 33 San Juan de Miraflores
- 34 San Luis
- 35 San Martín de Porres
- 36 San Miguel
- 37 Santa Anita
- 38 Santa María del Mar
- 39 Santa Rosa
- 40 Santiago de Surco
- 41 Surquillo
- 42 Villa El Salvador
- 43 Villa María del Triunfo

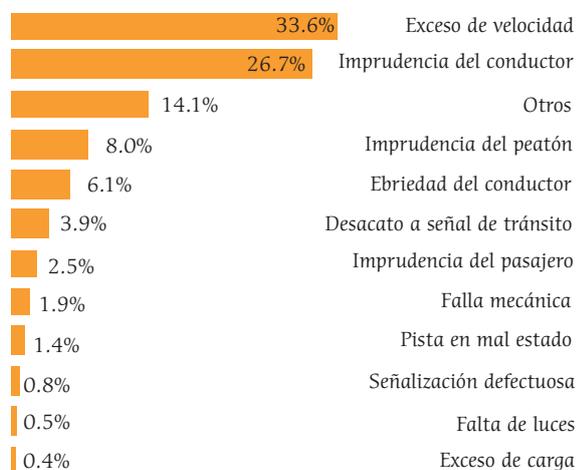


Accidentes no fatales

Las cifras de accidentes sin fatalidad llega a 48,534 en Lima Metropolitana y a 3,480 en Callao. Los distritos con el mayor número de accidentes no fatales fueron San Juan de Lurigancho (3,795), Cercado de Lima (3,591) y Santiago de Surco (3,054). Llama la atención que los dos primeros distritos mencionados hayan tenido un mayor número de accidentes que toda la provincia del Callao.

A diferencia de los accidentes fatales, la mayor cantidad de accidentes no fatales en Lima Metropolitana son choques, que representan el 66.7% (choque, y choque y fuga); sin embargo, los atropellos son el segundo tipo de accidentes, con un 16.1% de representación (6,791 atropellos y 1,029 atropellos y fuga).

CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES EN LIMA METROPOLITANA, 2015



Fuente: Policía Nacional del Perú

La principal causa de los accidentes no fatales en Lima Metropolitana fue el exceso de velocidad (33.6%), seguido de la imprudencia del conductor (26.7%), la imprudencia del peatón (8%) y ebriedad del conductor (6.1%). Si se suman las causas por responsable, el 70.3% fueron originadas por el conductor y el 8% fueron responsabilidad del peatón. Además, es necesario medir de mejor manera el impacto del diseño físico de la ciudad en los accidentes de tránsito, que privilegia la circulación y velocidad de los autos y suele dificultar el paso de los peatones por vías seguras y cómodas.

21,171 HERIDOS EN LIMA METROPOLITANA POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES

En cuanto al total de heridos por este tipo de accidentes, se alcanzó la cifra de 21,171 en Lima Metropolitana, y 2,095 en el Callao.

Víctimas por sexo y edad

Al desagregar los heridos por sexo y edades tanto de accidentes fatales como no fatales, 2,644 heridos fueron menores de edad y hasta los 18 años, quienes representan el 12% del total de heridos en Lima Metropolitana: 981 fueron mujeres y 1,663 fueron hombres. En cuanto a los heridos adultos, estos sumaron 18,745 de los cuales 6,134 fueron mujeres y 12,611 fueron hombres.

Al observar las cifras de víctimas que fallecieron en un accidente de tránsito, el 7.9% fueron muertes de menores de edad hasta los 18 años (33 fallecidos), 23 de estos fueron niños y 10 niñas. La población adulta que falleció en un accidente de tránsito fue de 309 hombres y 76 mujeres.

Peatones y ciclistas

Un tema importante en los accidentes de tránsito es el relacionado a los grupos más vulnerables en los mismos: los peatones y ciclistas. Su capacidad de sobrellevar un accidente es baja a comparación de las personas dentro de un auto. Eso se puede observar en las cifras de atropellos: representan el 16.1% de los accidentes no fatales y el 60.6% de los accidentes fatales. El distrito con más atropellos fue San Juan de Lurigancho. Si se toma en cuenta solo los accidentes fatales, Puente Piedra es el distrito donde ocurrió el mayor número de atropellos con fatalidad.

Si bien no se tienen las cifras de cuántas víctimas fueron ciclistas y peatones, sí se conoce que del total de accidentes en Lima Metropolitana, 270 involucran un accidente con bicicleta; es decir, ciclistas.

DURANTE EL 2015, 270 ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LIMA METROPOLITANA INVOLUCRARON A UN CICLISTA

FUENTES CONSULTADAS

- 2015 Instituto Nacional De Estadística E Informática
Encuesta Nacional de Hogares, resultados anuales. INEI.
- 2015 Asociación Automotriz del Perú.

Solicitudes de acceso a la información:

- 2016 Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico.
- 2016 Instituto Metropolitano Protransporte de Lima - PROTRANSPORTE.
- 2016 Municipalidad Metropolitana de Lima - MML (Gerencia de Transporte Urbano).
- 2016 Policía Nacional del Perú - PNP.

CRÉDITOS

CONSEJO DIRECTIVO

ARMANDO CASIS ZARZAR

Gerente General, Asociación UNACEM

FRIDA DELGADO NACHTIGALL

Vicepresidenta, Grupo RPP

PEDRO BELAÚNDE MARTÍNEZ

Profesor Principal, PUCP

COMITÉ TÉCNICO

MARÍA HINOSTROZA SANTOLALLA

Jefe Central de Planeamiento y Administración, Asociación UNACEM

MARTHA MONGE MONGRUT

Gerente de Universidad RPP, Grupo RPP

PABLO VEGA CENTENO SARA LAFOSSE

Director del Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad, PUCP

TANIA SILVA CEPERO

Gerente de Relaciones Externas, Cálidda

EQUIPO DE COORDINACIÓN

MARIANA ALEGRE ESCORZA

Coordinadora General, Lima Cómo Vamos

PATRICIA ALATA NINAPAYTAN

Responsable de Proyectos, Lima Cómo Vamos

JAIME RODRIGO ROSALES REQUEJO

Responsable de Comunicaciones, Lima Cómo Vamos

ANA CLAUDIA OSHIGE FERNÁNDEZ

Asistente de Comunicaciones y Proyectos, Lima Cómo Vamos

JONAS HESS

Asistente GIS, Lima Cómo Vamos

NOTAS METODOLÓGICAS

Este informe ha sido elaborado, principalmente, sobre la base de información pública, e incluye datos hasta diciembre del 2015. Esta información ha sido comparada con los resultados obtenidos en años anteriores. También se han utilizado los resultados de la Encuesta Lima Cómo Vamos 2015 con la finalidad de mostrar la relación entre los datos y estadísticas públicas, y las percepciones ciudadanas sobre la ciudad.

El Informe sobre Movilidad es el segundo de una serie de reportes temáticos que Lima Cómo Vamos presentará en el 2016. Posteriormente, estos serán reunidos en **Evaluando la Gestión en Lima: Sexto Informe de Resultados sobre Calidad de Vida** para facilitar su consulta y hacer más accesible la información urbana.

Como siempre, los objetivos de estas publicaciones son contribuir a una mejor toma de decisiones en la política pública urbana de la capital y a la formación de una ciudadanía más informada.

SOCIOS:



Asociación
UNACEM
por el Desarrollo Sostenible

GRUPO RPP



PUCP



Cálidda
GAS NATURAL DEL PERÚ



Av. Pardo 138 Oficina 1202, Miraflores

Teléfono: (51) 234-0232

observatorio@limacomovamos.org

 [limacomovamos](https://www.facebook.com/limacomovamos)

 [@limacomovamos](https://twitter.com/limacomovamos)

www.limacomovamos.org