

## 4.5 PLAN DE MOVILIDAD URBANA

El Plan de Movilidad Urbana, es el instrumento técnico normativo que permite planificar y gestionar el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías realizados por diversos modos de transporte, con el objetivo de facilitar la accesibilidad a determinados lugares para satisfacer los deseos y necesidades de las personas en el ámbito del Centro Histórico de Arequipa y Zona de Amortiguamiento.

### 4.5.1 Criterios

**a) Ambiental-ecológicos;** considera los niveles de contaminación atmosférica, visual, sonora y su impacto en la salud y el patrimonio arquitectónico.

**b) Histórico-culturales;** toma en cuenta los valores históricos y culturales de la traza y ambientes urbanos, así como de la arquitectura histórica.

**c) Urbano-arquitectónicos;** tiene en cuenta, la zonificación del Plan Maestro del 2002, el Sistema Vial del PDM 2016, la Centralidades Urbanas y el Plan del Sistema Integrado de Transporte-SIT. Adicionalmente:

- Conectividad y continuidad a centros de actividad (demanda potencial).
- Dirección y coherencia (trayectos simples y directos)
- Seguridad y Comodidad (pendiente y compatibilidad con tráfico vehicular).
- Paisaje e imagen urbano (integrar espacios públicos atractivos).

**d) Socio-económicos;** considera los usos del suelo actuales y propuestos, las condiciones de habitabilidad y la vulnerabilidad social, económica y física.

### 4.5.2 Objetivos

**a) Implementar el concepto de movilidad urbana sostenible** dentro de la política pública urbana, priorizando a las personas antes que a los automóviles, fomentando un transporte público eficiente, el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, permitiendo a sus habitantes disfrutar de los espacios públicos.

**b) Propiciar intervenciones integrales que eviten grandes soluciones de infraestructura,** con una gestión coherente y el uso eficiente del limitado espacio vial urbano disponible, mediante la promoción de la movilidad no motorizada y la reducción del uso del automóvil.

**c) Priorizar circuitos exclusivos o priorizados para la circulación** de sistemas masivos de transporte público integrado, de bicicletas, como de peatones con la ampliación de veredas, que favorezcan la continuidad a través del diseño de cruces a nivel y la creación de sectores de tránsito apaciguado.

**d) Implementar una política integral de gestión de estacionamientos,** la cual limite la oferta de plazas de estacionamiento en área central e incremente ésta en la periferia inmediata con parqueos de gran capacidad y regule la demanda a través del incremento en el costo por su utilización.

### 4.5.3 Sistemas de Movilidad

### **a) Peatonalización**

El PlaMCha propone una red continua, de tal manera de conformar un sistema que articule las vías peatonales de Mercaderes y Sto. Domingo-Moral con la Macromanzana y ésta con la Plaza Sn. Francisco mediante las calles Sn. Francisco y Santa Catalina, definiendo toda una zona de exclusión vehicular, unida al barrio de Sn. Lázaro que ya tiene ésta condición. A largo plazo éste circuito deberá articularse al Mercado Sn. Camilo mediante la calle Piérola desde Alto de La Luna hasta Mercaderes. De la misma forma, se propone otras zonas peatonales en los antiguos barrios de Yanahuara y Sn. Antonio.

Este sistema se complementa con la red de Calles Peatonales Compartidas, donde el 70% de la sección es destinada al peatón (7.00 m) y el 30% es destinado al vehículo (3.50 m.)

### **b) Ciclovías**

Igualmente la propuesta plantea conformar un sistema en el ámbito del Centro Histórico el cual deberá conectarse con el del ámbito metropolitano. Este consiste en implementar “pares viales” en las denominadas Vías Mixtas, que funcionaran en sentidos opuestos, para garantizar la ida y el retorno a los mismos puntos de interés, de tal manera que pueda optimizarse en un futuro el tráfico de bicicletas, debido a las limitaciones de la sección vial. Estas ciclovías tendrán una sección de 1.80 m. en promedio.

El sistema propone vías longitudinales y vías transversales que unen puntos focales de atracción como barrio tradicionales, equipamientos urbano, parques o universidades, las cuales se proyectan fuera del “área plan” para integrarse a la ciudad. Estas se complementan con una circunvalación en el núcleo del centro histórico y con la instalación de “cicleteros” en espacios públicos amplios como plazas y parques.

### **c) Transporte Público Urbano Masivo**

El sistema se basa en la propuesta técnica del Sistema Integrado de Transporte-SIT, el cual consiste en introducir una vía troncal al núcleo del centro histórico con carril exclusivo de 3.60 m. y paraderos fijos cada 300 y 400 m.

Esta troncal tiene como soporte vial a la Av. Ejercito, el par vial conformado por las calles Sucre-Bolívar y Jerusalén-S.J. de Dios y la Av. Salaverry; el sistema se complementa con la Vía Jorge - Chávez-Progreso - J. de La Torre, la cual es bidireccional, también con paraderos cada 400 m. En todos los casos, el proyecto implicará la remodelación del diseño vial convirtiendo a éstas vías en “Alamedas de Transporte Público”.

Las estaciones o paraderos están ubicados con el criterios de ser componentes que contribuyan al orden y organización urbana, de tal manera de lograr una correspondencia transversal en los tres ejes descritos.

#### d) Automóvil y Taxis

La política está dirigida al desincentivo de su uso, reduciendo la capacidad vial para su circulación en favor de los peatones, bicicletas y buses de transporte público, para lo cual será necesario restringir selectivamente el acceso al área central de la ciudad por criterios de plaqueo, tipo de vehículo, tipo de servicio etc., mediante la determinación de “dos anillos viales”; el primero, se constituirá en una circunvalación del núcleo del centro histórico definido por la Av. Jorge Chávez-Goyeneche, la calle Chávez de La Rosa, Prolongación Ayacucho, Peral, Av. J. de La Torre- La Marina, 28 de Julio (Vallecito), Paz Soldán y Av. Salaverry.

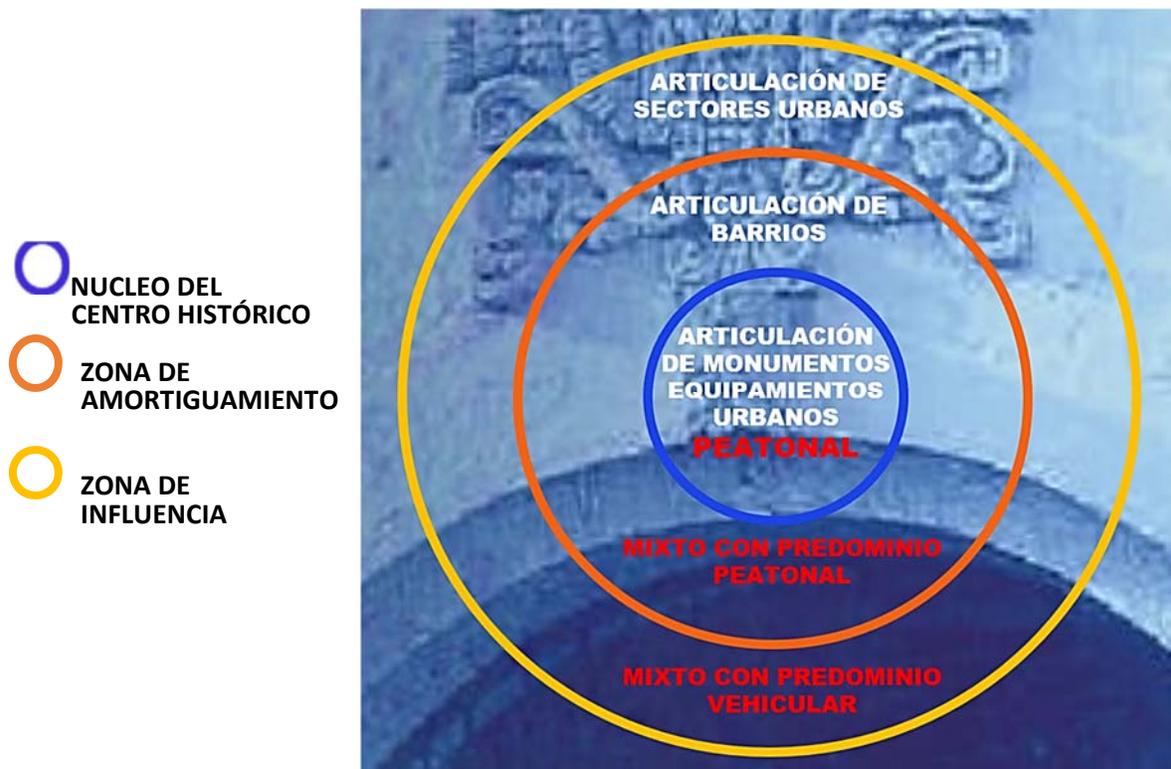
El segundo anillo, se conformará por las Av. Venezuela, Progreso, el par vial Gutemberg-Roosevelt, el Pte Chilina, Ramón Castilla, la Av. Cayma-Trinidad Morán - V.A. Belaunde, Av. Metropolitana y Av. Variante de Uchumayo-M. Forga.

El segundo anillo, se conformará por las Av. Venezuela, Progreso, el par vial Gutemberg-Roosevelt, el Pte Chilina, Ramón Castilla, la Av. Cayma-Trinidad Morán - V.A. Belaunde, Av. Metropolitana y Av. Variante de Uchumayo-M. Forga.

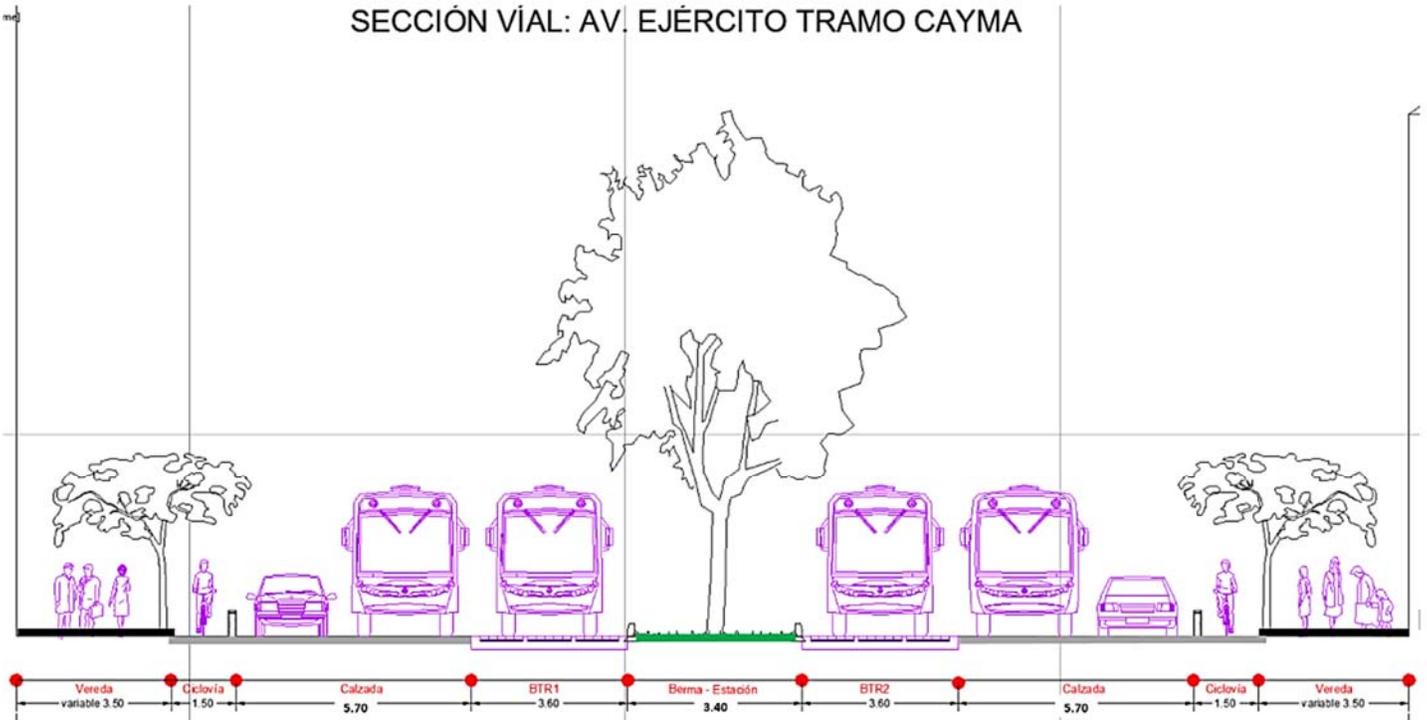
Complementariamente en el núcleo del centro histórico se implementará las Taxivias como estrategia de ordenamiento de éste servicio.

#### e) Estacionamientos

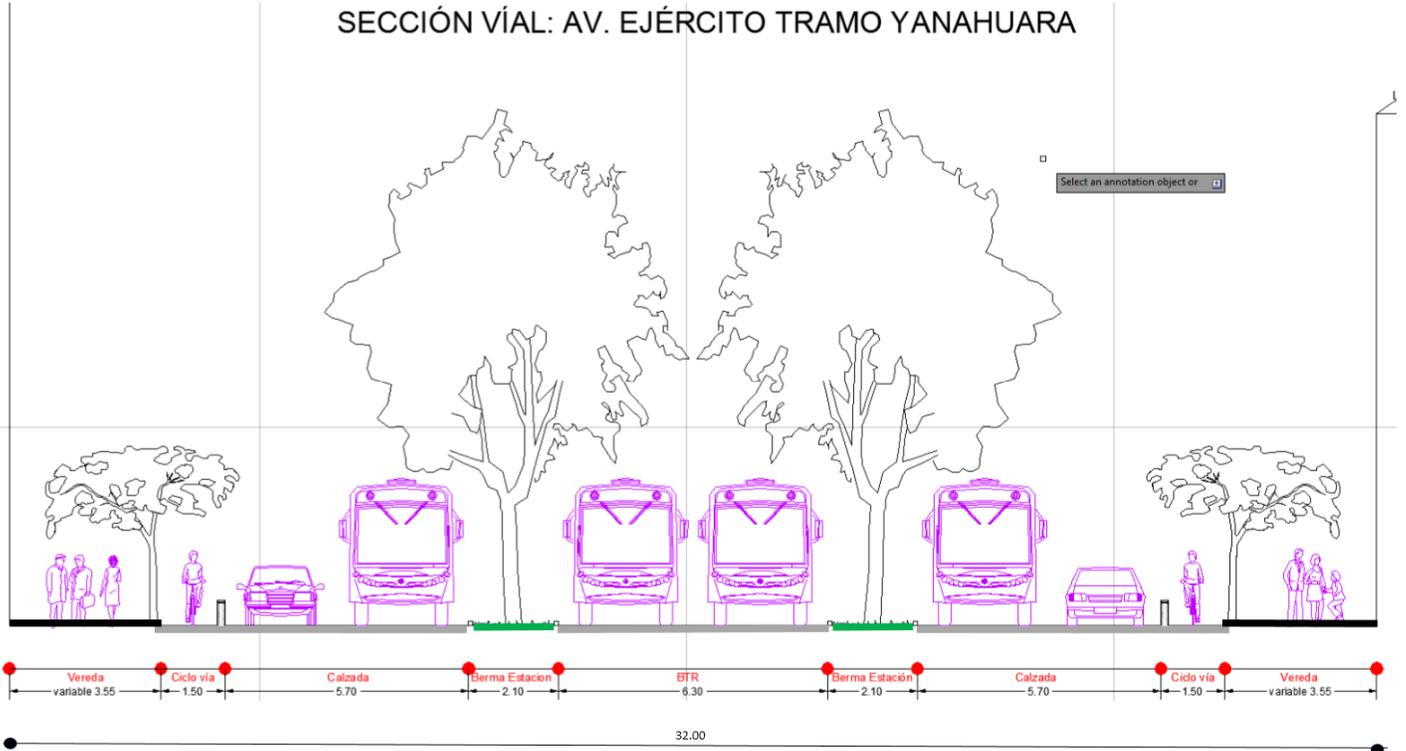
Estos se ubicarán en respuesta a todos los sistemas anteriormente descritos, de tal manera de restringir el ingreso del vehículo particular, ubicando en la periferia inmediata del centro histórico, grandes estacionamientos subterráneos de gran capacidad para tal fin; tales como en el Estadio Melgar, Hospital Goyeneche, Ex. cruce Siglo XX, Parque Quinta Salas, Mercado San Camilo, Estación de Ferrocarril.



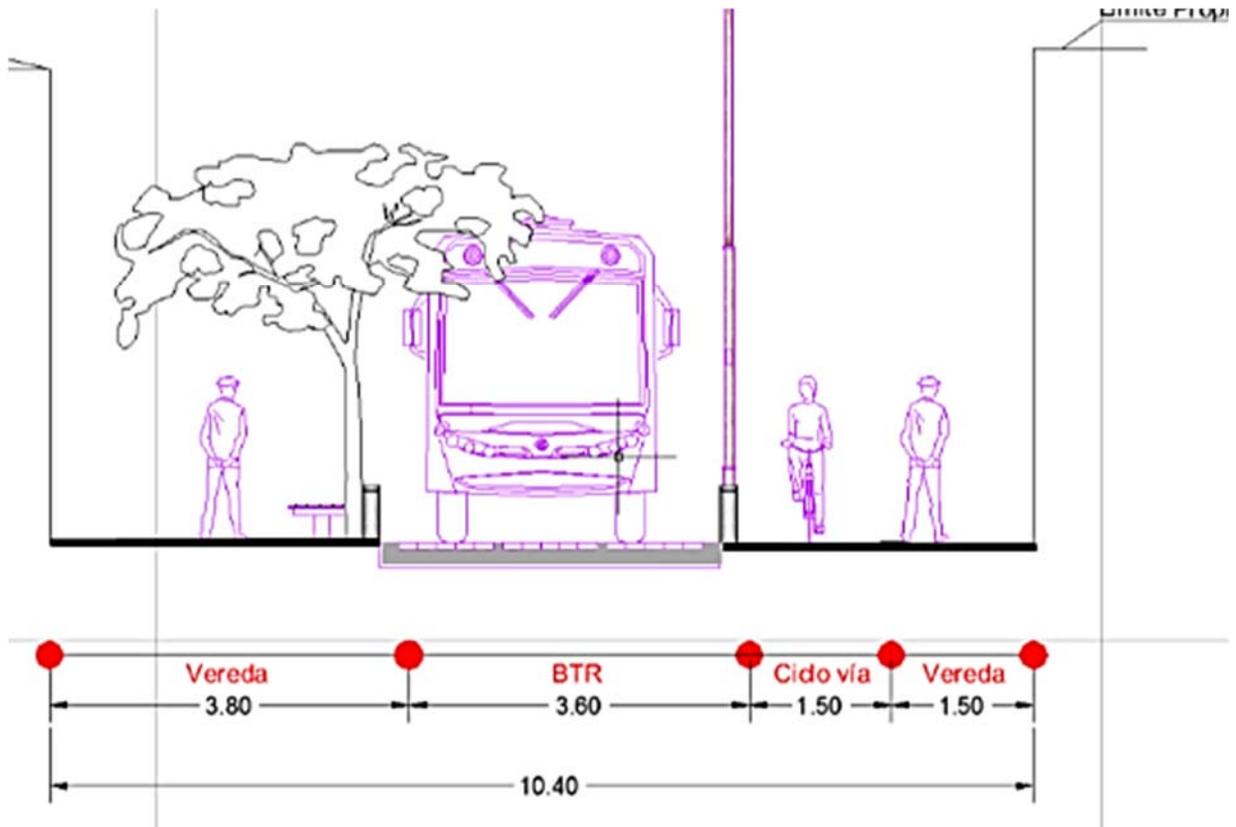
## SECCIÓN VÍAL: AV. EJÉRCITO TRAMO CAYMA



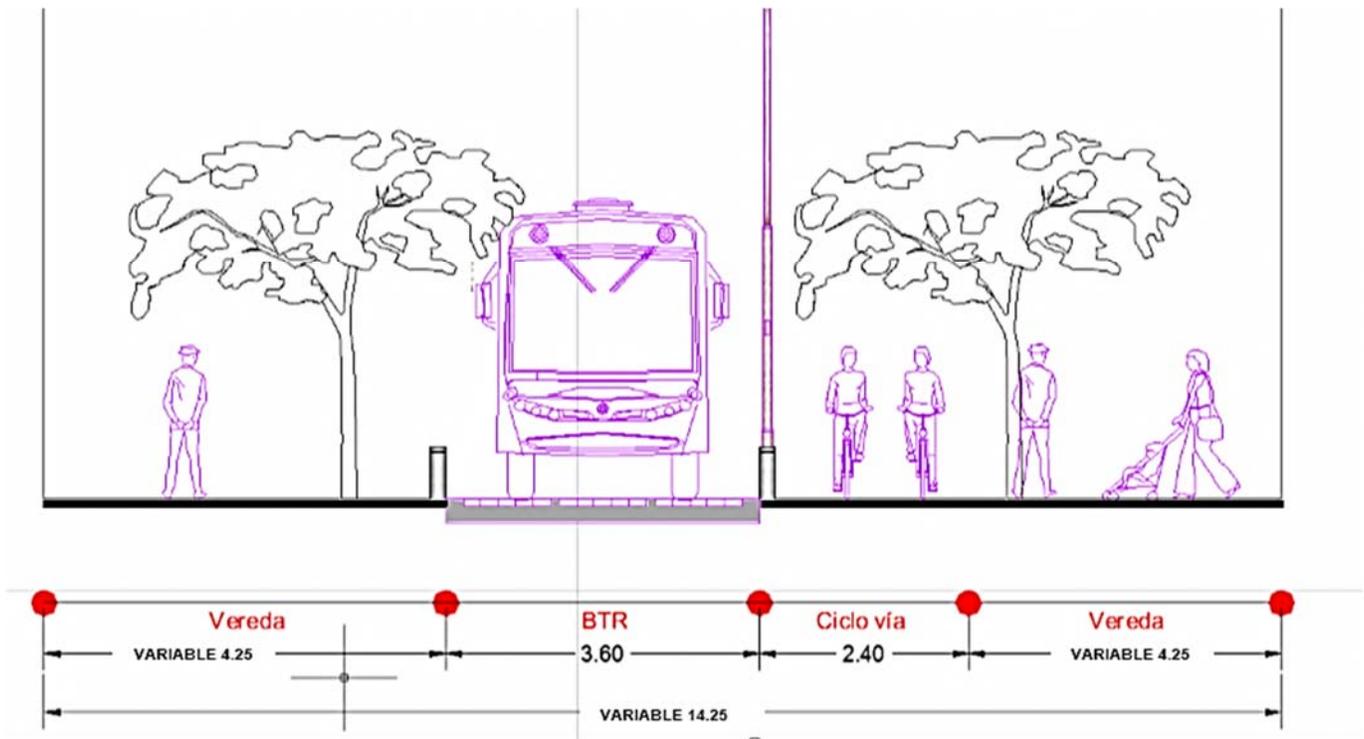
## SECCIÓN VÍAL: AV. EJÉRCITO TRAMO YANAHUARA



### SECCION VIAL: CALLE JERUSALEN

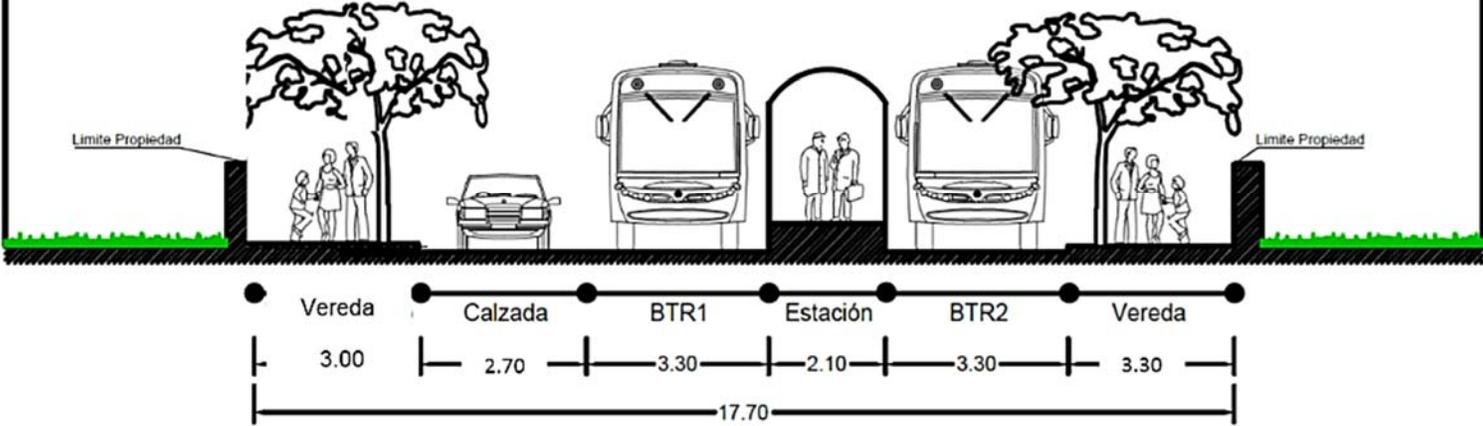


### SECCION VIAL: CALLE JERUSALEN



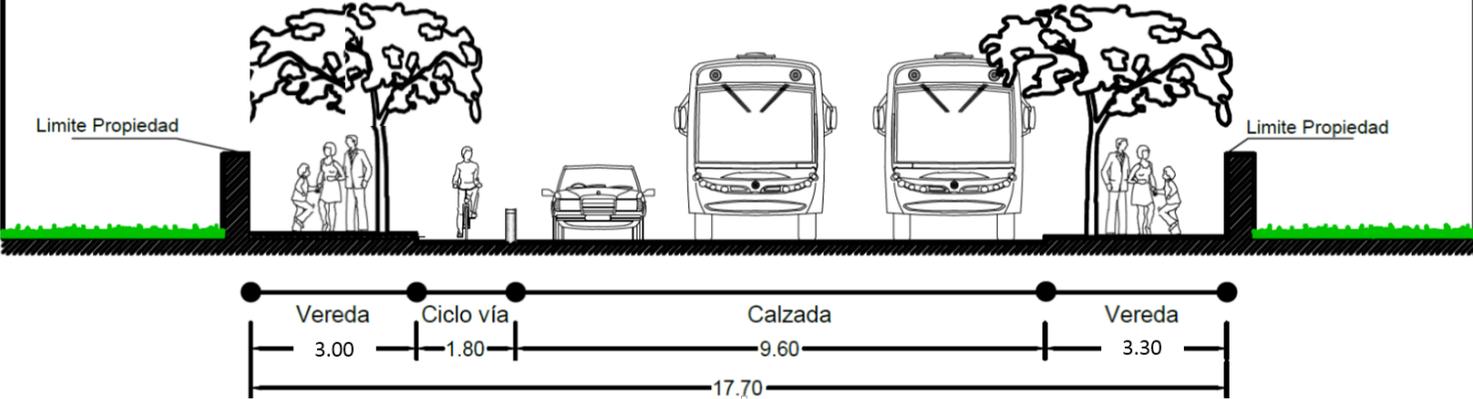
# AV. JORGE CHAVEZ - GOYENECHÉ

## SECCIÓN 1

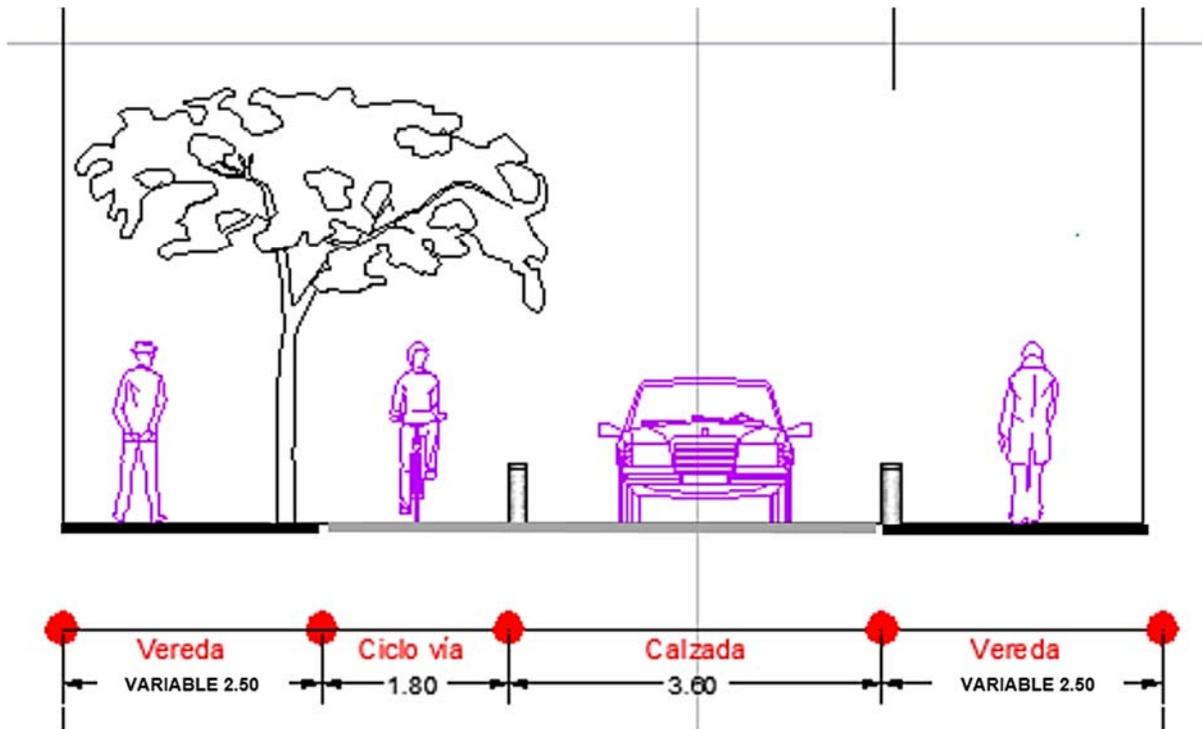


# AV. JORGE CHÁVEZ - GOYENECHÉ

## SECCIÓN 2



## SECCIÓN TÍPICA: VIA MIXTA



## SECCIÓN TÍPICA: VIA PEATONAL COMPARTIDA

