



TÍTULO V

SISTEMA VIAL

La propuesta de ordenamiento del PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE AREQUIPA 2015-2025 incluye el Sistema Vial, el cual se ha realizado, fundamentalmente, mediante el señalamiento y caracterización de la estructura vial, que, a manera de Red, pretende garantizar la articulación y transitabilidad eficiente tanto del área metropolitana como de las Unidades Urbanas cuya caracterización de homogeneidad referente a condiciones de uso, edificabilidad, densidad y alturas entre otras, se integran en un sistema ordenador para el tránsito y transporte metropolitano.

Metodológicamente se entiende que las Unidades Urbanas son ámbitos privados demandantes de servicios (vialidad, accesibilidad, transporte, infraestructuras urbanas, zonas de recreación pública, etc.), mientras que las Redes, son los espacios destinados a prestar dichos servicios.

El equilibrio entre las capacidades de las Redes que las sirven y la cantidad de uso previsto para las Zonas y su tipo es lo que garantiza un funcionamiento eficiente del ámbito, y dentro de las redes en el caso del Plan Metropolitano adquieren una especial relevancia las relacionadas con la vialidad, la accesibilidad y el transporte como elementos básicos en la construcción de un modelo metropolitano funcional y ambientalmente sostenible.

Es por ello que la correcta definición de un sistema vial y de transporte metropolitano coherentemente integrado es una de las claves principales para la mejora de las condiciones de habitabilidad del área metropolitana de Arequipa y para sustentar su previsible desarrollo futuro con garantías de éxito.

Además de los aspectos funcionales, la ordenación de los sistemas de vialidad y de transporte debe considerar otros aspectos tales como:

Las potencialidades de desarrollo.

La viabilidad real de mejorar y/o ampliar las redes

Los valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales.

En el Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa adquiere una gran importancia el Sistema Vial, el cual responde a los principales problemas en el orden de articulación y transitabilidad, que en la actualidad presenta el área metropolitana.

De ésta forma el objetivo es el de definir y caracterizar este Sistema, que ha de servir a las áreas urbanas consolidadas, a los suelos urbanizables previstos, a las nuevas áreas de centralidad propuestas y a las zonas de densificación residencial planteadas por el PDM.

Las condiciones del tráfico y de la estructura vial del área metropolitana y las dificultades existentes para su transformación, en virtud tanto de la organización urbana como del soporte físico en el que se asienta Arequipa, hacen imprescindible plantearse como un objetivo prioritario la reorganización del tráfico y del transporte de pasajeros metropolitano, dando un decidido impulso a la



implantación de modos de transporte público de pasajeros eficientes frente al uso del vehículo privado y a los modos de transporte público actuales.

Todas las propuestas del Plan de Desarrollo Metropolitano en materia de vialidad y transporte deben tener como criterio principal la potenciación del transporte público, previendo en todos los nuevos ejes viales plataformas reservadas o carriles específicos para transporte público.

Complementariamente se debe favorecer mediante diferentes actuaciones los modos de transporte no motorizados, sean éstos peatonales o en bicicleta, mediante la implantación de red de ciclovías y con actuaciones para la mejora de la movilidad peatonal, especialmente en las áreas centrales de mayor actividad.

La iniciativa en marcha para la implantación de un Sistema Integrado de Pasajeros debe ser considerada como el germen de las actuaciones de transformación de la movilidad metropolitana que necesita Arequipa.

Asimismo deberá considerarse en las nuevas actuaciones la integración entre los diferentes modos de transporte para optimizar los canales viales y fomentar el transporte no motorizado, mediante intercambiadores modales en los distintos niveles de transporte de pasajeros; el SIT con líneas de autobuses alimentadoras, con redes de autobuses provinciales y regionales, con red de ciclovías, con línea de cercanías ferroviaria y con el aeropuerto.

El Sistema Vial

Para la elaboración de la propuesta del Sistema Vial Urbano de la Ciudad de Arequipa al año 2025, se ha considerado como antecedentes el Sistema Vial existente; así como también la propuesta vial del Plan Director de Arequipa Metropolitana 2002-2015, aprobado por Ordenanza Municipal N° 160 del 14.11.2002 por la Municipalidad Provincial de Arequipa.

El objetivo de la propuesta del Sistema Vial Urbano es establecer un sistema de REDES VIALES, que satisfaga la demanda de tránsito y transporte actual y futura, que garantice la interrelación entre los diferentes sectores del área urbana, así como la vinculación de ésta con el resto de la región y del país.

La concepción del sistema está sustentada en el modelo de desarrollo urbano del actual PDM, presentando un sistema de centralidades que tendrán que ser articuladas entre sí, a través de una red que conforme se vayan cumpliendo los objetivos estratégicos del Plan se irán consolidando según los horizontes propuestos.

Clasificación Normativa de Vías

El sistema Vial Urbano está compuesto de vías con diferente función y jerarquía, las cuales se han agrupado en la siguiente clasificación vial.

1. Vías Interregionales

Son las vías que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, las mismas que integran a la ciudad de Arequipa con el resto de las regiones del país, además que circunvalan la ciudad de



Arequipa. Estas vías están destinadas principalmente al transporte interdepartamental de pasajeros y de carga.

Estas vías son:

La Carretera de integración de la Costa: De carácter longitudinal que relaciona el área metropolitana con las ciudades y puertos localizados en la costa. Se encuentra configurado por la Variante de Uchumayo y la Panamericana Sur.

La Carretera de integración Regional de la Sierra: De carácter longitudinal que relaciona el área metropolitana con las ciudades y asentamientos ubicados en la zona de la sierra, a través de la prolongación de la Carretera Yura, Av. Aviación y vía de Evitamiento.

2. Vías Expresas

Son los principales elementos de la estructuración del sistema vial, que en forma vertebral articulan el área metropolitana en su conjunto. Así mismo, articula a la ciudad con los ejes de articulación regional.

Están localizadas en la parte central de la ciudad, las cuales contienen y articulan:

- Centralidades: Centro Principal, Centro Norte y Centro Sur
- Servicios especializados de carácter regional y metropolitano
- Orienta y canaliza las actividades de producción, consumo, intercambio y gestión de la ciudad.

Es el marco que conecta los flujos tanto de las centralidades localizadas próximas al mismo, como de los ejes transversales. Soporta el transporte masivo metropolitano, transporte particular de velocidad y en algunos sectores tráfico pesado y ferrocarril.

Están contenido en los siguientes distritos y vías:

- Cerro Colorado: Av. Aviación, Av. Villa Hermosa, Autopista Arequipa – La Joya
- Yanahuara – Sachaca: Av. Paralela a vía del Ferrocarril
- Arequipa: Variante de Uchumayo, Av. Forga
- José L. Bustamante y Rivero: Av. Andrés Cáceres, Paseo de La Cultura
- Paucarpata: Av. Los Claveles

3. Anillos Viales

Los anillos viales propuestos se caracterizan por rodear el área central de la ciudad canalizando los flujos de transporte por ellos y evitando la concentración dentro del centro histórico de la ciudad. Se plantean dos anillos viales:

a. Primer Anillo Vial:

Se caracteriza por coincidir con la delimitación del área central. Constituye el elemento controlador y regulador de los flujos vehiculares provenientes de la periferia o del entorno.



Se encuentra configurado por las avenidas: La Marina, Malecón Vallecito, vía paralela a la Av. Parra, Venezuela, Progreso, Arequipa y Juan de la Torre.

b. Segundo Anillo Vial:

Constituye el segundo elemento regulador de los flujos vehiculares, se encuentra configurado por las avenidas: Cayma, Trinidad Morán, José Abelardo Quiñones, Víctor Andrés Belaunde, Metropolitana, Miguel Forga, Los Incas, Londres, Prolongación Mariscal Castilla, Teniente Ferrer, Progreso, Carlos Marx, Rossevelt, Av. que rodea el Colegio Militar, Puente de Chilina y Av. Ramón Castilla.

4. Vías Arteriales

Son aquellas que por su grado de articulación, conexión, magnitud y jerarquía en el sistema vial urbano interrelacionan los grandes sectores de la ciudad entre sí. Se articulan directamente con las vías Expresas y los Anillos Viales.

Su función es la de permitir el tránsito vehicular, con media o alta fluidez, baja accesibilidad y relativa integración con el uso del suelo colindante. Estas vías deben permitir una buena distribución y repartición del tráfico a las vías colectoras y locales.

Destaca entre las vías arteriales el Eje residencial el cual se encuentra configurado por las avenidas: Túpac Amaru, Prolongación Mariscal Castilla, San Martín, Jorge Chávez, Perú, Rosaspata, Simón Bolívar, Amazonas, Ricardo Palma, José Olaya, Leticia, Oscar Neves, Calle Elías Aguirre, Ferrer, Prado, Chocano Prado, carretera Chilina - Arequipa, Pasando por Charcani, Av. 54, Av. De las Torres.

5. Vías Colectoras

Son las vías que sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales. Dan servicio tanto al tránsito de paso como hacia las propiedades adyacentes. Pueden ser colectoras distritales o interdistritales. Entre sus características se pueden señalar:

- El flujo de tránsito es interrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizadas, cuando empalman con vías arteriales.
- Cuentan con señalización horizontal y vertical cuando empalman con vías locales.
- Se permite estacionamiento controlado.

6. Vías Locales

Son aquellas vías cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes, debiendo llevar únicamente su tránsito propio, generado tanto de ingreso como de salida.

Por ellas transitan vehículos livianos, ocasionalmente semi pesados; se permite estacionamiento vehicular y existe tránsito peatonal irrestricto. Las vías locales se conectan entre ellas con las vías colectoras.



7. Intercambios Viales

Se aprueban áreas de reserva de 65 metros de radio mínimo para las siguientes Intercambios Viales sujetas a estudios específicos.

- Intercambio Vial: Cono Norte
- Intercambio Vial: Av. Aviación/ Autopista Arequipa-La Joya
- Intercambio Vial: Autopista Arequipa-La Joya/Prolongación Av. Industrial.
- Intercambio Vial: Av. Aviación/Vía de Evitamiento
- Intercambio Vial: Av. Primavera/Villa Hermosa
- Intercambio Vial: Puente Grau
- Intercambio Vial: Av. Arequipa/Av. Progreso
- Intercambio Vial: Av. Sepúlveda/Av. Venezuela
- Intercambio Vial: Av. Jesús/Av. Los Incas
- Intercambio Vial: Av. Los Incas/Av. Dolores
- Intercambio Vial: Av. Jesús/Av. Los Claveles
- Intercambio Vial: Variante de Uchumayo/Vía de Evitamiento
- Intercambio Vial: Variante de Uchumayo/Av. Pérez Aranibar
- Intercambio Vial: Variante de Uchumayo/Sector Amautas
- Intercambio Vial: Puente San Isidro/ Av. Alfonso Ugarte
- Intercambio Vial: Miguel Forga/Los Incas
- Intercambio Vial: Andrés Avelino Cáceres/Vidaurrázaga
- Intercambio Vial: Andrés Avelino Cáceres/Alcides Carrión
- Intercambio Vial: Av. Alfonso Ugarte/ Sector Cuartel de Tingo
- Intercambio Vial: Arancota/ Urb. Palacio 1