



Municipalidad de La Molina



PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE Y TRANSITO

Ing. JOHAN MORAN MUÑIZ
Subgerente de Transporte y Transito

Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=Y3CSbxQ8pB4>



Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito



CUELLO DE BOTELLA 1:
La calidad del parque automotor (transporte público)



CUELLO DE BOTELLA 4:
La vía no es amigable con los peatones



CONDICIONES EXISTENTES	
Estado	Se ha realizado un estudio de línea de peatones, pero se ha detectado que no hay un espacio adecuado para caminar y que el espacio existente es muy limitado.
Facilidades de acceso	No hay ningún elemento que facilite el acceso de los peatones a la vía pública.

CUELLO DE BOTELLA 5:
Deficiente capacidad de información de la placa de Rodaje actual para fines de identificación vehicular e insistencia de registro que determine el número real de vehículos que circulan en el país



El diseño actual de la placa de rodaje no permite la correcta identificación de los vehículos. La información que se muestra en la placa de rodaje no es suficiente para fines de identificación vehicular. Se requiere un sistema de registro que determine el número real de vehículos que circulan en el país.

CUELLO DE BOTELLA 6:
El inadecuado diseño, construcción y mantenimiento de vías



CUELLO DE BOTELLA 8:
Falta de uso de elementos de seguridad vehicular



CUELLO DE BOTELLA 10:
La informalidad en el transporte urbano promueve comportamientos nocivos durante el uso de la vía



CUELLO DE BOTELLA 2:
Inadecuados parámetros de evaluación, calificación, mantenimiento y emisión de licencia de conducir



CUELLO DE BOTELLA 7:
La falta de adecuada labor de fiscalización del tránsito en todas sus etapas



CUELLO DE BOTELLA 11:
Los niveles de velocidad establecidos por el Reglamento Nacional de Tránsito para calles, jirones y avenidas no responden a un estudio técnico



CUELLO DE BOTELLA 3:
Ausencia de incentivos que promuevan un sistema de tránsito más seguro



Plan de Desarrollo 2012 - 2021

CUELLO DE BOTELLA 9:
Acciones insuficientes y poco eficaces en materia de educación vial y la divulgación de valores aplicables a la prevención de accidentes



CUELLO DE BOTELLA 12:
La conducta agresiva de los conductores incrementa el riesgo de sufrir un accidente de tránsito





OPINIÓN DE LOS CONSULTADOS

LOS PROBLEMAS Y SUS CAUSAS

¿CÓMO DESCRIBIRÍA EL TRÁNSITO EN LIMA?

Caótico	65,5%
Desordenado y desorganizado	15,5%
Congestionado	9,0%
Genera malestar físico a la población	7,8%
Pérdida de tiempo	4,5%
Otros	8,5%

¿CUÁL ES LA PRINCIPAL CAUSA DEL PROBLEMA?

Vías en mal estado	32,0%
Falta de educación vial	18,3%
Falta de conciencia y respeto a las normas de tránsito	16,5%
Falta de acción de las autoridades	16,3%
Situación del parque automotor	6,5%
Falta de señales de tránsito y semáforos	4,0%
Corrupción de la policía de tránsito	3,0%
Otros	3,8%

¿QUÉ PROBLEMAS TIENE QUE ENFRENTAR POR CULPA DEL TRÁNSITO?

(OPCIÓN MÚLTIPLE)	
Pérdida de tiempo	65,8%
Pérdida de dinero	28,8%
Estrés	8,8%
Temor de tener un accidente	6,0%
Problemas de salud	4,5%
Otros	1,3%

¿CUÁL ES EL PRINCIPAL PROBLEMA DE TRÁNSITO QUE ENFRENTA LA CIUDAD?

Excesiva congestión vehicular	48,3%
Falta de un sistema de transporte público adecuado	22,0%
Siniestralidad (accidentes de tránsito)	10,0%
Corrupción en la gestión del sector	10,0%
Contaminación ambiental	6,8%
Otros	3,3%

LAS SOLUCIONES

¿DE TENER AUTORIDAD, QUÉ ES LO PRIMERO QUE USTED HARÍA PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA?

Mejorar el estado de la vía	14,3%
Renovación del parque automotor	13,8%
Educación y concientización	13,5%
Regular el sistema de transporte público	11,5%
Poner mano dura en los procesos de sanción	11,0%
Mejorar la señalización	9,0%
Mejorar los procesos de fiscalización	8,3%
Ampliar las vías y realizar las obras denominadas by pass	7,3%
Cambio en el sistema legal y el reglamento de tránsito	6,8%
Elaboración de estudios y propuestas con alto nivel técnico	5,8%
Reordenamiento de el sistema con relación a competencias, funciones y procesos de coordinación entre autoridades	5,5%
Eliminar la corrupción	4,5%
Mejorar los procesos de otorgación de licencias	2,3%
Buscar nuevas opciones de transporte (tren eléctrico, metro, uso diario de la bicicleta, etc.)	1,8%
Bajar las multas	0,5%

¿ESTÁ DE ACUERDO CON LA SIGUIENTE AFIRMACIÓN?

'El tránsito en Lima refleja como somos los peruanos'	
De acuerdo	53,3%
En desacuerdo	44,3%
No sabe	0,8%
No contesta	1,8%

"...estamos en una selva y la forma como está el tránsito refleja como está funcionando el país..."

David Fischman.

"...tenemos normas estrictas de cumplimiento flexible..."

Patricia Teuliet.

"... uno de los principales problemas de tránsito es el volumen del parque automotor del país. En especial, la antigüedad de los vehículos..."

Diego Vargas, secretario técnico del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

"...es un tema de educación vial que es el que lleva a no tener conciencia del cumplimiento de las normas..." Beatriz Boza.

"...unidades chicas, viejas y que no responden a ningún criterio de planificación urbana. Esa es la madre del cordero..."

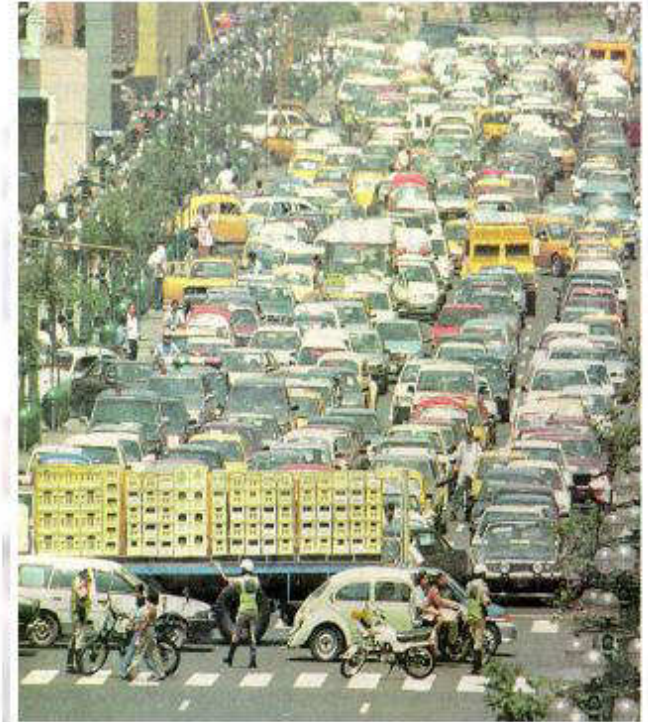
Martin Tanaka.

"...falta educación cívica y eso hace que sea un problema con solución de largo plazo..."

Fernando de Szyszlo.

Contaminación Ambiental y sonora

- Los índices de contaminación se han incrementado como consecuencia de la importación de vehículos usados para el transporte público y privado. Esta situación se repite en ciudades como Arequipa, Cusco, Trujillo, Chiclayo, Piura e Iquitos entre otras. Todos los estándares internacionales que miden y limitan la calidad del aire han sido vulnerados con exceso.
- Igualmente la ciudad está severamente afectada por los ruidos molestos producidos por los vehículos, debido a la falta de regulación y control.

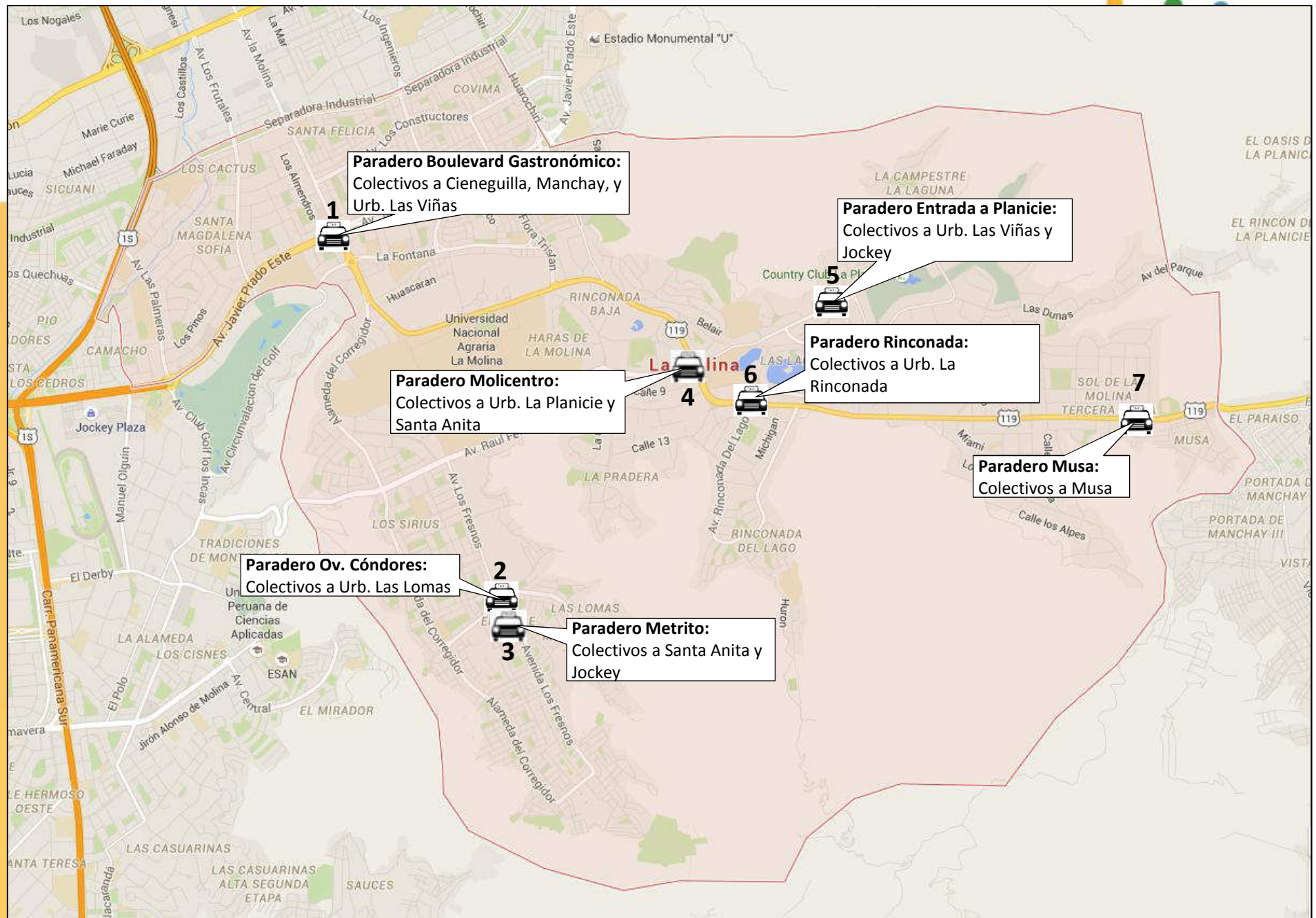


PROBLEMÁTICA EN EL DISTRITO DE LA MOLINA

La falta de transporte público en diversas zonas del distrito de La Molina, ha generado la aparición de nuevos modos de transporte, que realizan dicho servicio de manera informal, como son los taxis colectivos, los cuales han establecido seudos paraderos informales en las vías públicas del distrito, generando problemas de congestión vehicular, contaminación ambiental y sonora, problemas de seguridad, ya que muchos de estas unidades no cuenta con permisos de taxis, ni con el SOAT correspondiente, problemas de asalto y/o hurto a los pasajeros, etc.



CREACIÓN DE PARADEROS INFORMALES DE TAXI-COLECTIVOS



CONSECUENCIAS:

- Presencia de Jaladores.
- Congestión.
- Inseguridad (Delincuencia).
- Maltrato del Ornato.
- Comercio Ambulatorio.
- Desorden.
- Infracciones al Transito.

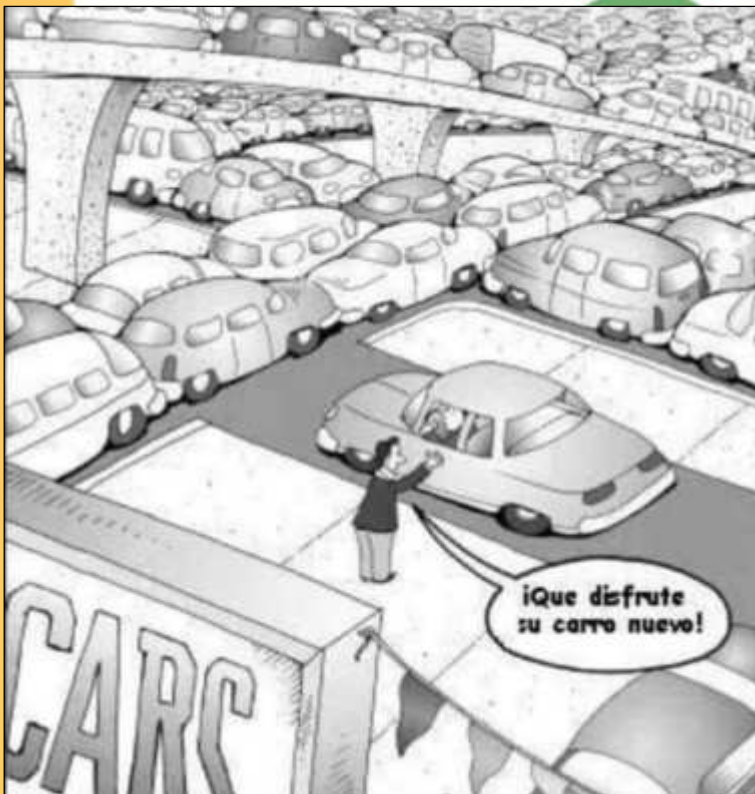


El sueño americano

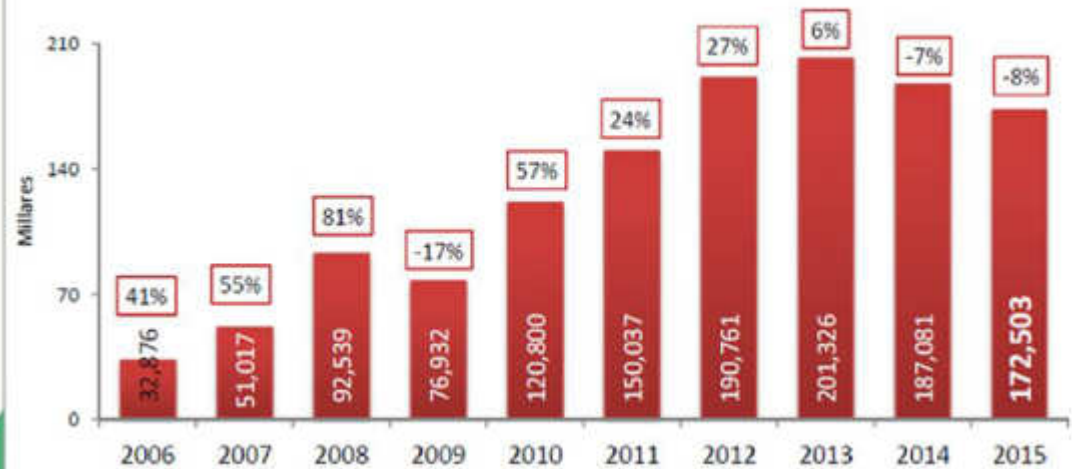


La Molina
Una ciudad que brilla

Plan de Desarrollo 2012 - 2021



VENTA TOTAL DE VEHICULOS NUEVOS



PARQUE AUTOMOTOR

Según la estimación realizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, durante el año 2014 el parque automotor de Lima se calculó en **1'590,755 vehículos**. Esta cifra representa un incremento de 137,727 unidades en comparación con el año anterior. El parque automotor de Lima representa el 66% de los vehículos a escala nacional.

En cuanto a vehículos menores, el MTC tiene registradas 47,326 motos y 47,941 mototaxis. Desde el año 2009, ambos vehículos se han duplicado en número.



Parque automotor en el departamento de Lima, 2014

	<i>Número</i>
<i>Automóvil</i>	741,231
<i>Station Wagon</i>	234,686
<i>Camioneta rural</i>	220,918
<i>Camioneta Pick Up</i>	152,877
<i>Camión</i>	108,333
<i>Ómnibus</i>	49,035
<i>Camioneta panel</i>	29,628
<i>Remolque y semi-remolque</i>	27,670
<i>Remolcador</i>	26,377

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

ORDEN PARA NO AGRAVAR LA CONGESTION

"YO" PRIMERO



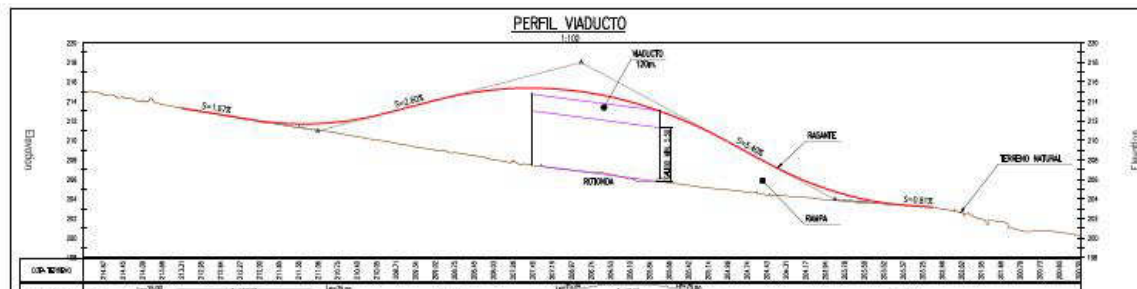
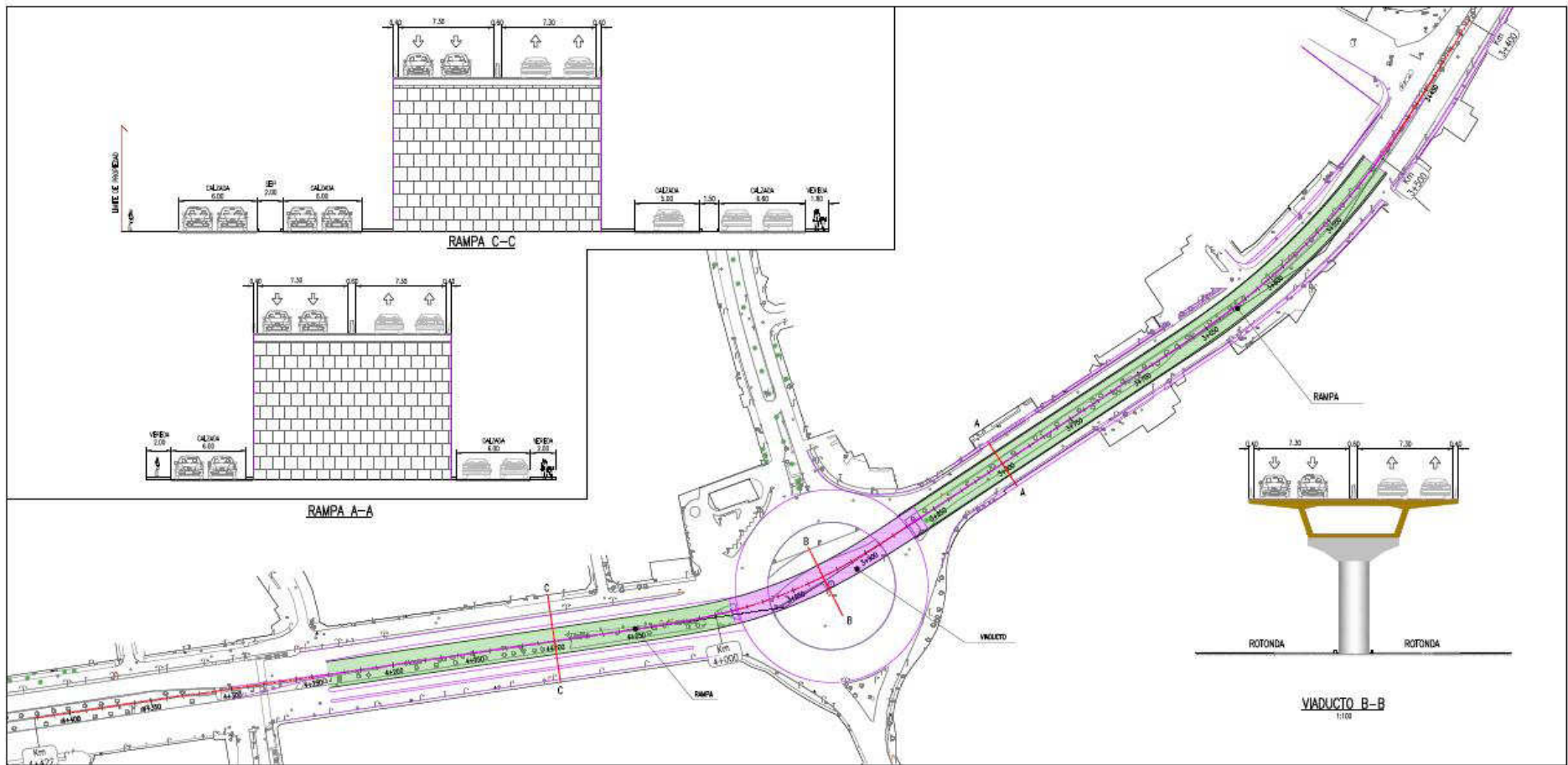
PROBLEMÁTICA EN EL DISTRITO DE LA MOLINA

El tránsito en el distrito de La Molina es complicado por diversas razones. Una de ellas, es por el congestionamiento existente en las principales arterias viales y ramificaciones. Esto es a la gran cantidad de vehículos particulares con pocos ocupantes, en las horas de mayor demanda de viajes que coinciden con las actividades cotidianas (trabajo, estudio, tramites).

Asimismo, el congestionamiento se agrava por las pocas vías de salida que tiene el distrito, contando únicamente con: Av. Javier Prado y Av. Raul Ferrero.



PROYECTO: PASO A DESNIVEL OV. MONITOR





PROYECTO TUNEL LA MOLINA – ANGAMOS

TRAMO I

Este tramo comprende el eje Calle 7, Av. Raúl Ferrero , Av. La Universidad, Av. Alameda del Corregidor . En su inicio este tramo se desarrolla en superficie mejorando las vías existentes y el perfil urbano del sector otorgando una fluidez al tránsito mediante la construcción de un ovalo en la Av. Universidad y pasos a desnivel en los cruces que actualmente tienen semáforos

Antes del cruce los fresnos el proyecto inicia su trazado subterráneo en trinchera cubierta de 2 carriles por sentido para las vías expresas y 2 carriles por sentido a nivel de superficie para uso local prolongándose así hasta la Av. Del corregidor



PROYECTO TUNEL LA MOLINA – ANGAMOS

TRAMO II

Este nuevo trazo va por debajo del túnel centinela y se inicia a continuación del cruce de la Av. Del Corregidor proyectándose hasta el cruce con la Av. Primavera.

Esta solución genera una nueva vía segura y de alto estándar que integra a los vecinos de la molina con el resto de la ciudad.



PROYECTO: AV. UNIVERSIDAD, AV. LA MOLINA, AV. MELGAREJO



PROYECTO: AV. UNIVERSIDAD, AV. LA MOLINA, AV. MELGAREJO



EL TRÁFICO EN OTRAS PARTES DEL MUNDO



Caracas



São Paulo



Pekin



El Cairo



California



Los Angeles

EL CIRCULO VICIOSO

EL SÍNTOMA
La congestión
Analgésico: más
infraestructura



EL AUTOMOVIL EL DEPREDADOR DE ESPACIO

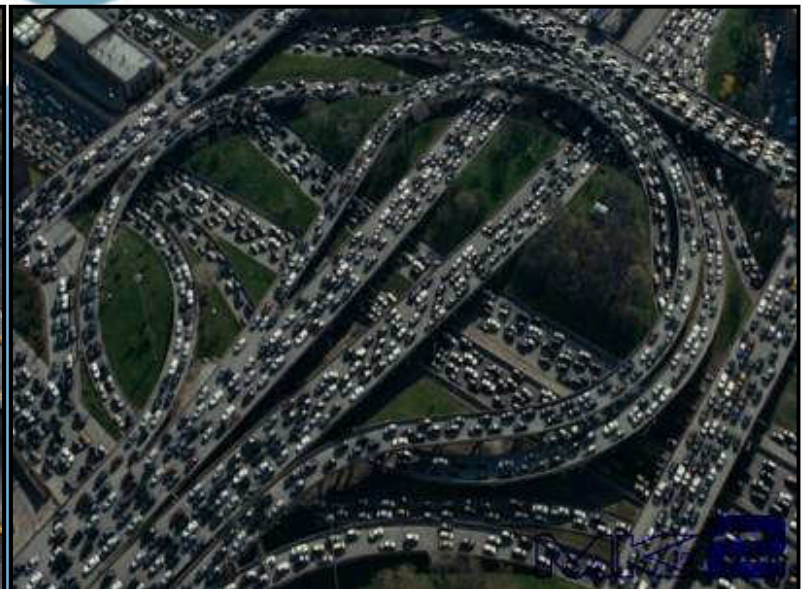
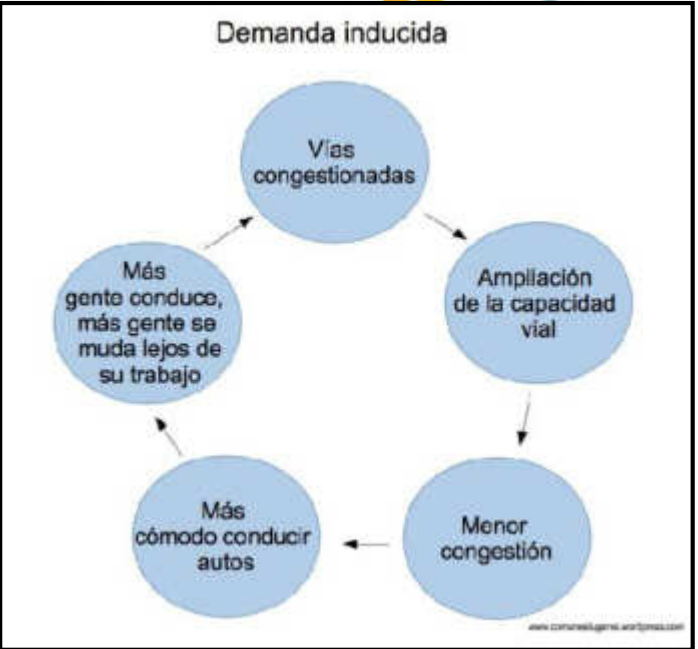
Lamentablemente, hoy en día la mayoría de las ciudades se han adaptado para los automóviles, que se van comiendo no sólo la calle, sino las veredas, las plazas, los sitios eriazos, los jardines



“Aumentar el número de vías de una autopista para reducir la congestión vial, es como aflojar el cinturón para resolver la obesidad” Lewis Mumford



Pedaleable



El fracaso de la estrategia de capacidad



Se diseña pensando en este nivel de servicio

Fuente: Svc/crapercity



La Municipalidad de Lima inaugurará hoy el intercambio vial Habich-Panamericana Norte, obra que permitirá unir los distritos del Cercado de Lima y San Martín de Porres en solo 10 minutos (antes demandaba hasta 40 minutos por el tráfico)

Diario Peru21: 15 diciembre 2008

Pero la realidad es otra

Fuente: J. Dastre, 02 diciembre 2009



By Pass 28 de Julio
2016



ESPACIO REQUERIDO PARA TRANSITAR



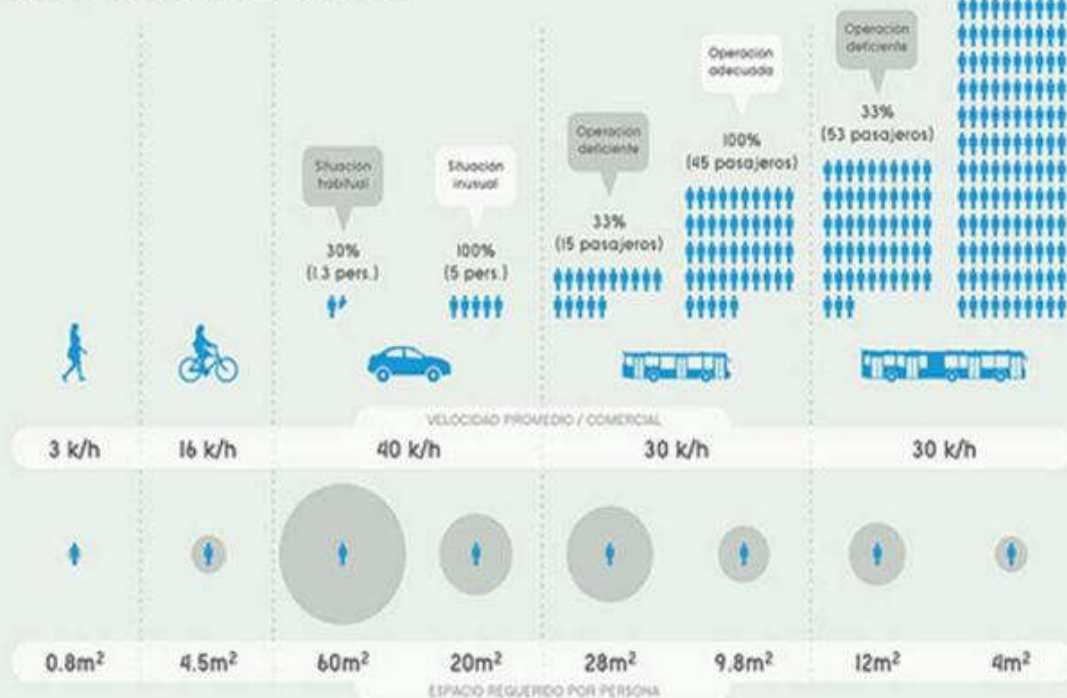
AREA REQUERIDA PARA TRANSITAR SEGÚN MODO DE TRANSPORTE Y SU CONTAMINACION POR PERSONA



Eficiencia de uso del espacio en transporte urbano según vehículo

Datos adaptados y actualizados del libro "La bicicleta y los triciclos, Navano et al. 1985

El uso de espacio urbano se tiene en cuenta con poca frecuencia en las discusiones de transporte, aunque este tema es fundamental para la planificación adecuada de una ciudad. Así como una persona tiene muy claro el espacio que necesita para vivir en su hogar y el valor de dicho espacio, también se debe enfatizar en el espacio que ocupan los modos de transporte que cada persona utiliza y la cantidad de personas que se están movilizándose en un vehículo. Esto puede dar una idea más adecuada de una razón más por las que se promueven los modos de transporte sostenible.



Modo de transporte	Velocidad promedio	% Capacidad utilizada	Área necesaria para transitar
Pedestre	5 Km/hr		0.80 m ² / persona
Bicicleta	10 Km/hr		3.00 m ² / persona
Auto	40 Km/hr	↑ (100%)	20.00 m ² / persona
Auto	40 Km/hr	↓ (33%)	60.00 m ² / persona
Autobús	30 Km/hr	↑ (100%)	9.80 m ² / persona
Autobús	30 Km/hr	↓ (33%)	28.00 m ² / persona
Autobús	30 Km/hr	↑ (100%)	4.00 m ² / persona
Autobús	30 Km/hr	↓ (33%)	12.00 m ² / persona
Autobús	30 Km/hr	↑ (100%)	3.20 m ² / persona
Autobús	30 Km/hr	↓ (33%)	9.60 m ² / persona



Modo de viaje según nivel de ingreso

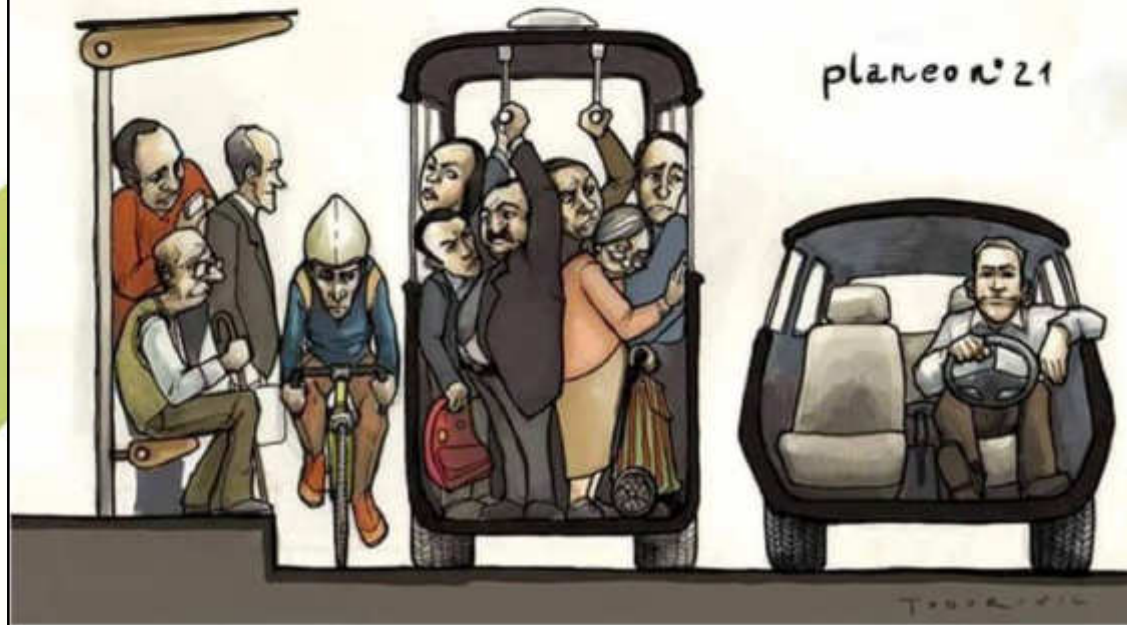
RANGO DE INGRESO	MOTOCICLO	CARRO	TAXI	COLECTIVO	COMBI	MICROBUS	BUS
-5/ 600	9.9	2.9	2.0	2.2	41.6	33.3	8.1
601 - 1,000	8.3	5.3	2.7	2.2	37.2	36.3	8.1
1,001 - 1,500	5.6	8.6	4.9	2.2	34.8	36.0	7.9
1,501 - 2,000	3.4	13.3	7.1	2.2	31.7	35.5	6.8
2,001 - 3,000	3.3	19.4	9.1	1.2	28.4	32.7	6.0
3,001 - 4,000	2.0	30.8	9.3	1.4	21.6	31.0	3.8
4,001 - 7,000	0.3	46.7	11.2	1.1	13.1	23.4	4.1
7,001 -	0.0	65.7	16.3	0.8	5.6	9.7	2.0
TOTAL	6.8	9.1	4.3	2.1	35.4	34.7	7.5



La Molina
Una ciudad que brilla

Plan de Desarrollo 2012 - 2021

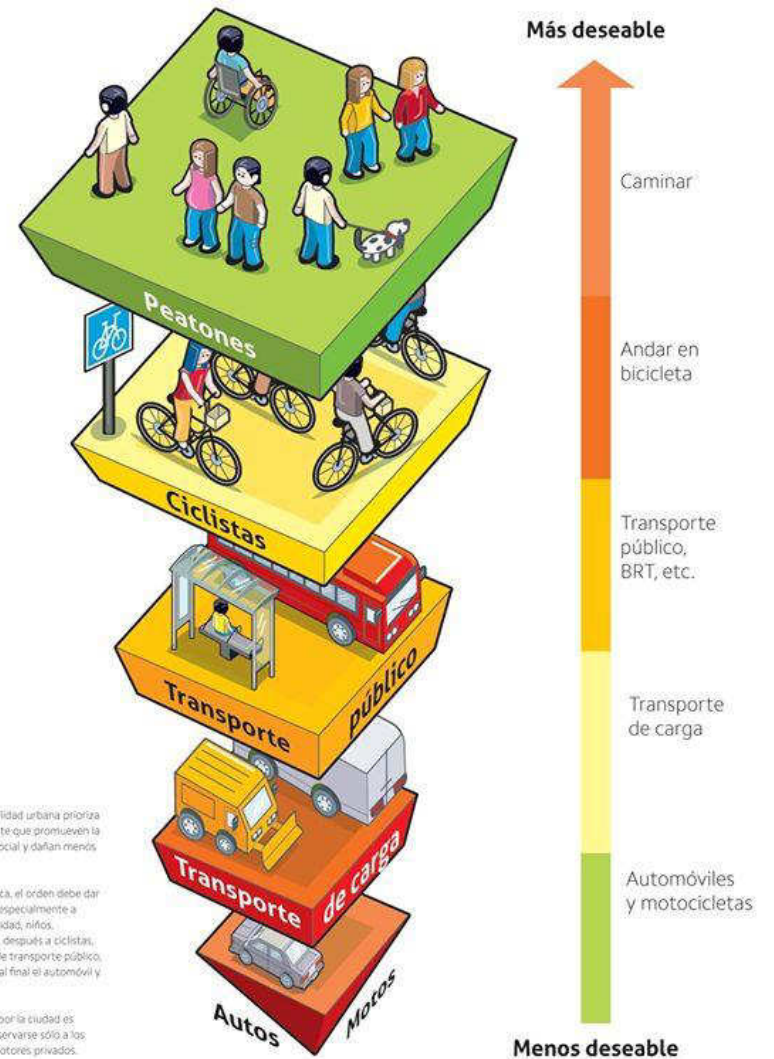
¿Quién merece más espacio?







Pirámide de JERARQUÍA de la movilidad urbana



La jerarquía de la movilidad urbana prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañan menos al medio ambiente.

Cómo muestra la gráfica, el orden debe dar prioridad a peatones (especialmente a personas con discapacidad, niños, adultos mayores, etc.), después a ciclistas, seguidos de usuarios de transporte público, transporte de carga y al final el automóvil y motocicletas.

El derecho a moverse por la ciudad es universal y no debe reservarse sólo a los propietarios de automotores privados.

	OBJETO	SUJETO
TRÁFICO	VEHÍCULOS MOTORIZADOS	UN CONDUCTOR PROMEDIO DE AUTOMÓVIL
MOVILIDAD	TODOS LOS MODOS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS	TODAS LAS PERSONAS (USUARIOS VULNERABLES)

Caminata
Bicicleta
Transporte público
Transporte de carga
Automóvil

Peatón (niños, ancianos)
Ciclista
Usuario del T.P.
El motorista
Personas con discapacidad

10 PRINCIPIOS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE



1. CAMINA LA CIUDAD

LAS CALLES TRANSITABLES A PIE SON LAS PIEZAS ANGALES DE UNA CIUDAD SOSTENIBLE.



2. MUÉVETE CON TU ENERGÍA

LAS BICILETAS PERMITEN EL TRANSPORTE FLUJO A PEQUEÑA UTILIZANDO MENOS ESPACIO Y RECURSOS.



3. SÚBETE AL AUTOBÚS

EL TRANSPORTE PÙBLICO PUEDE MOVER A MILLONES DE PERSONAS DE FORMA SEGUERA Y RÁPIDA.



4. DISMINUYE EL USO DEL AUTO

EL TRÁFICO EN AUTO PRIVADO MAL ADMINISTRADO PUEDE SER EL MÁS TRÁFICO Y CONTAMINACIÓN.



5. DISTRIBUYE LAS MERCANCÍAS

LOS ALIMENTOS, CLOSETES, E. ROPA, O INCLUSO LOS DESECHOS SE PUEDEN TRASLADAR DE MANERA EFICIENTE.



6. MEZCLA LOS USOS DEL SUELO

LOS ALIMENTOS, CLOSETES, E. ROPA, O INCLUSO LOS DESECHOS SE PUEDEN TRASLADAR DE MANERA EFICIENTE.



7. DENSIFICA LA CIUDAD

PARA ORGANIZAR EL CRECIMIENTO SE DEBE REICLAR EL ESPACIO EN USO PARA MAYOR DIVERSIDAD.



8. FORTALECE LA CULTURA LOCAL

LA HISTORIA DE UNA COMUNIDAD, SU ENTORNO Y TRADICIONES CONTRIBUYEN A HACER LUGARES ÚNICOS.



9. CONECTA LAS CUADRAS

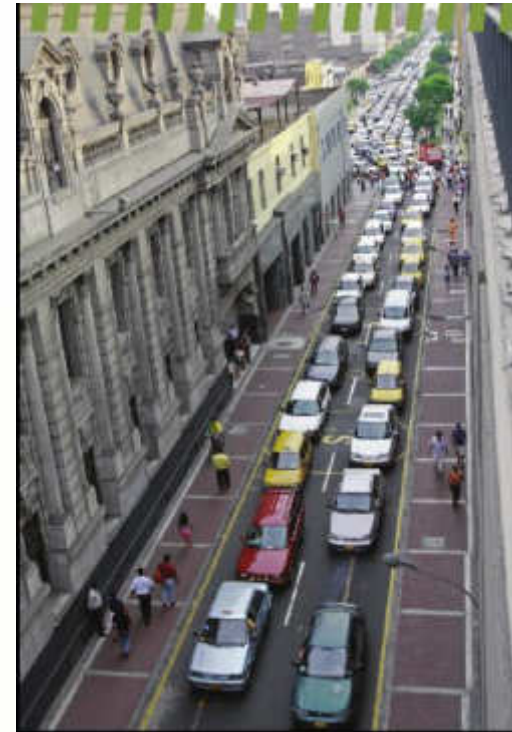
LAS CALLES CORTAS Y ESTRECHAS, CON MUCHAS INTERSECCIONES, HACEN LA COMIDA MÁS DIRECTA Y VARIADA.



10. HAGÁMOSLO DURAR

DISEÑO Y MATERIALES DE ALTA CALIDAD SON CLAVE PARA LA CREACIÓN DE CALLES MEMORABLES.





LA CIUDAD PARA LAS PERSONAS

- Según Ortega y Gasset, la ciudad es ante todo esto: plazuela, ágora, lugar para la conversación, la disputa, la elocuencia, la política... es decir, se edificó la casa para estar en ella, vivir en ella, pero la ciudad se fundó para salir de la casa y reunirse con otros que también salían de sus casas



LA CIUDAD PARA LAS PERSONAS

- El ex alcalde de Bogotá Enrique Peñalosa dice que *las diferencias sociales no se sienten durante las horas de trabajo, sino durante las horas de ocio... mientras unos tienen autos, casas de campo, teatros y vacaciones... para los pobres los espacios públicos son la única alternativa a la televisión... de esta manera, parques, plazas, calles peatonales y aceras son esenciales para la justicia social*



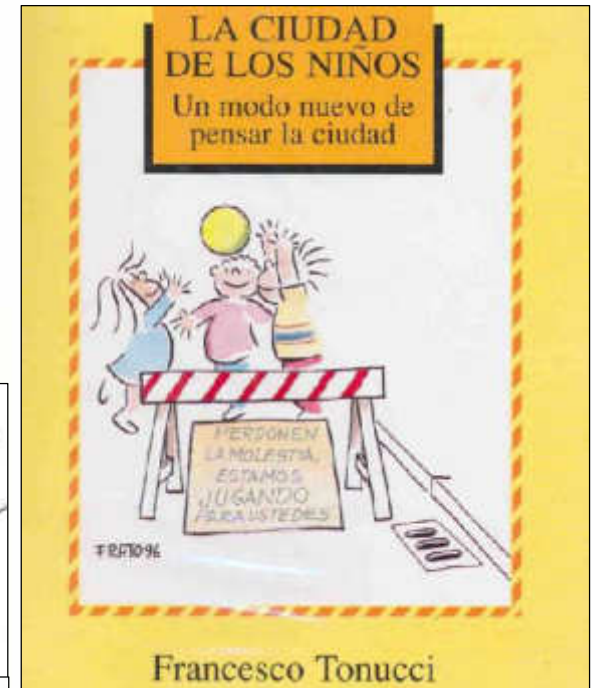
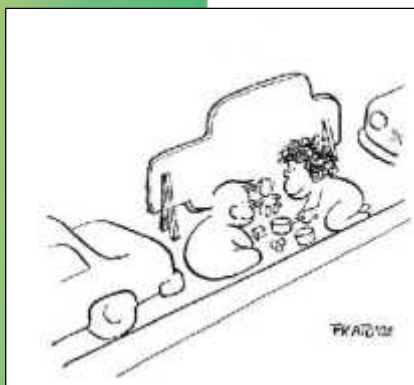
INDICADOR AMBIENTAL

Según Francesco Tonucci:

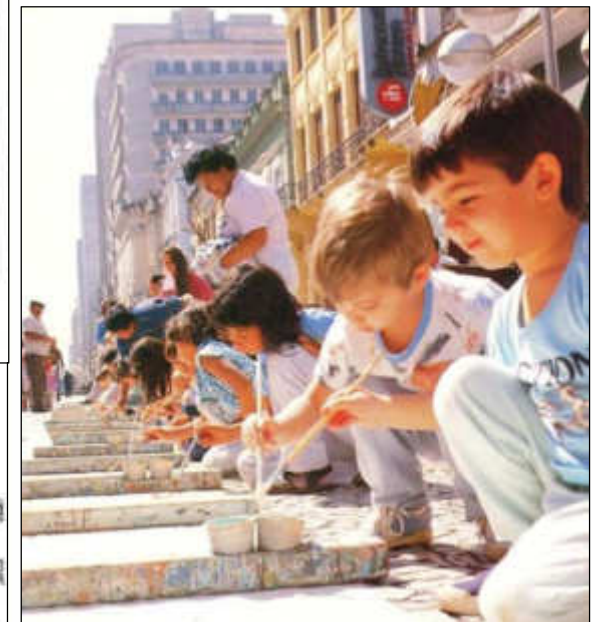
Para la ciudad, puede considerarse al niño como un sensible indicador ambiental: si en la ciudad se encuentran niños que juegan, que pasean por sí solos, significa que la ciudad está sana; si en la ciudad no se encuentran niños significa que la ciudad está enferma.



 Francesco Tonucci



Francesco Tonucci



MENOR PELIGRO

- El uso de la bicicleta como medio de transporte es más **arriesgada** que la de otros vehículos, sin embargo, su capacidad de generar **peligro** es muy limitada



MEJORAS EN LA SALUD

- Numerosos estudios médicos señalan que el uso de la bicicleta reduce el riesgo de enfermedades coronarias y puede ayudar en la prevención de la osteoporosis, la diabetes, la obesidad, algunas tipos de cáncer, además de retrasar la aparición de la invalidez, tanto física como psicológica



MAYOR INTEGRACIÓN SOCIAL

- La bicicleta puede constituir un elemento de integración social, a diferencia del auto que es por lo general segregador



MAYOR AUTONOMÍA DE NIÑOS Y ANCIANOS

- La bicicleta es un medio de transporte de fácil manejo, asequible para la mayor parte de la población y apta para toda condición física y edades. Proporciona gran libertad de movimiento y comodidad a sus usuarios.



bicicleta



MAYOR CALIDAD AMBIENTAL

- Las emisiones contaminantes de la bicicleta son muy escasas, y lo mismo ocurre con el ruido que provocan.
- Al contrario de lo que se piensa habitualmente, los conductores de autos están más expuestos a los contaminantes que los ciclistas

	Ciclistas (g/m ³)	Automovilistas (g/m ³)
Monóxido de carbono (CO)	2.670	6.730
Dióxido de nitrógeno (NO ₂)	156	277
Benceno	23	138
Tolueno	72	373
Xileno	46	193

Fuente: The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants, Van Wijnen/Verhoeff/Merk/Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67:187-193).

MENOR CONSUMO ENERGÉTICO Y DE MATERIALES

- Una persona caminando consume alrededor de 0.75 calorías por gramo y kilómetro.
- Una persona de 70 Kg. consume 52.5 kilocalorías por kilómetro si va andando y de 12.5 kilocalorías/Km si maneja una bicicleta de 12 kilogramos de peso.
- Es falso que viajar en bicicleta cause mayor fatiga y sudoración que movilizarse a pie.
- Recorrer una distancia pedaleando es de 3 a 4 veces más eficiente que hacerlo andando.
- La energía para fabricar un automóvil permitiría la fabricación de 70 a 100 bicicletas

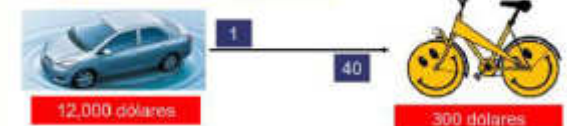
MENOR OCUPACIÓN DEL ESPACIO

- Según el estudio de Iven Illich (Energía y equidad):
"Para que 40.000 personas puedan cruzar un puente en una hora a 25 km/h, se necesita que éste tenga 138 m. de ancho si viajan en auto, 38 m. si viajan en autobús y 20 m. si van a pie; en cambio, si van en bicicleta, el puente no necesita más de 10 m. de ancho."
- En aparcamiento para automóviles pueden aparcar hasta 20 bicicletas, y con mayor comodidad entran 12.



MAYOR ECONOMÍA

- Para el usuario, la adquisición y mantenimiento de una bicicleta de uso cotidiano tiene un coste 30 - 40 veces inferior al requerido para un automóvil
- Para la administración pública, la infraestructura para bicicletas es entre 10 y 20 veces menos inversión que la requerida para el automóvil, y la demanda de espacio para estacionamiento es aproximadamente 15 veces inferior.






La Molina
Una ciudad que brilla
Plan de Desarrollo 2012 - 2021



Ciudad Sostenible

EXPERIENCIAS DE OTROS DISTRITOS



La Molina
Una ciudad que brilla

Plan de Desarrollo 2012 - 2021



CHAPA TU BICI DÍA NACIONAL SIN AUTO

Martes
22
de setiembre





EXPERIENCIAS DE OTROS DISTRITOS



La Molina
Una ciudad que brilla

Plan de Desarrollo 2012 - 2021

Programa de bicicleta Pública Para San Borja

- › Servicio
- › Como acceso al servicio?
- › Horarios
- › Requisitos
- › E uso de bicicleta pública
- › Beneficios de andar en bicicleta
- › Para la Salud
- › Para el medio ambiente
- › Para San Borja
- › Para tu bolsillo
- › Rutas y estaciones
- › Mapas de rutas
- › Módulos de estadores
- › Inscripción

San Borja es reconocida hoy en nuestro país como una comunidad modelo respecto a la promoción del desarrollo sostenible y al respeto por el medio ambiente. La Municipalidad de San Borja tiene activa participación en redes nacionales e internacionales de ciudades comprometidas con el desarrollo humano sostenible y equitativo; desde el 2011 forma parte del modelo de ciudades de baja emisión de CO₂ promovido por el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) y es miembro desde el 2010 de la red de comunidades seguras promovida por la Organización Mundial de Salud (OMS) y el Instituto Karolinska de Suecia.

Promover la Movilidad Sostenible es uno de los objetivos prioritarios que la Municipalidad de San Borja busca alcanzar en el marco de su política de CIUDAD SOSTENIBLE. En esta línea, se busca promover el uso de la bicicleta en distancias cortas, brinda facilidades para la interconexión con el transporte público masivo (Metro de Lima y Metropolitano) e incentivar el uso racional del auto privado. Por esto, la iniciativa de contar con el primer programa de Bicicleta Pública en el país.

La implantación de un sistema de bicicletas públicas:


Permite disponer de una nueva opción de transporte urbano rápido, flexible y práctico. Se adecua a las necesidades de muchos usuarios y satisface una amplia tipología de desplazamientos:

- Optimiza del uso del espacio público.
- Fortalece la identidad local, ya que los sistemas de bicicletas públicas pueden convertirse en una parte del paisaje urbano muy bien aceptado y ofrecen una imagen y un atractivo particular distintivo de la ciudad.
- Reduce directamente la congestión del tráfico mediante la reducción del número de vehículos en circulación.
- Mejora la calidad de vida urbana (reduce la contaminación del aire y la acústica).
- Disminuye el deterioro del patrimonio histórico, espacios verdes y la red vial, así como sus costos de mantenimiento.

San Borja en Bici

Estaciones de San Borja en Bici

- 1 Estación Primavera (cruce de la Av. Primavera con la Av. Anacleto)
- 2 Estación Huayveta (cruce de la Av. Calvario con la Av. Huayveta)
- 3 Estación San Luis (cruce de la Av. San Borja Sur con la Av. San Luis)
- 4 Estación Avilator (cruce de la Av. San Borja Sur con la Av. Avilator)
- 5 Estación Elvira (cruce de la Av. San Borja Sur con la Av. del Parque)
- 6 Estación La Cultura (cruce de las calles Bermejo con Requena)
- 7 Puntos de intercambio: Segundo grupo de estaciones



EXPERIENCIAS DE OTROS DISTRITOS



**mira
flores**
en tu corazón



Inicio La Municipalidad La ciudad Los servicios TUPA Accesibilidad Transparencia

MIRAFLORES
PORTAL OFICIAL



Con ocasión del Día Internacional de la Bicicleta que se celebró el domingo 19 de abril, la **Municipalidad de Miraflores** presentó un informe sobre el uso de este medio de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente.

El estudio indica que un promedio de **606 personas recorren las ciclovías de Miraflores** diariamente. Asimismo, se sabe que 3030 ciclistas transitan por estas vías de lunes a viernes. Vale mencionar que el distrito cuenta con 7.4 kilómetros de ciclovías, que han sido recuperadas y habilitadas por el Municipio entre los años 2011 y 2014, como parte Plan Integral de Ordenamiento Vial (PIOV).

Adicionalmente, en víspera del Día Internacional de la Bicicleta, la Corporación Andina de Fomento (CAF) del Banco de Desarrollo de América Latina aprobó la suma de **230 mil dólares** solicitada por los Municipios de Miraflores, San Isidro y San Borja para apoyar la reestructuración del sistema público de bicicletas en las mencionadas jurisdicciones.

Al respecto, el **alcalde de Miraflores, Jorge Muñoz Wells**, adelantó que se tiene previsto habilitar, a largo plazo, alrededor de 24.3 kilómetros de ciclovías, que formarán una red en todo el distrito.

Actualmente Miraflores cuenta con las ciclovías de la Av. Arequipa (1.73 Km.), Av. José Larco (1.33 Km.), Av. José Pardo (1.58 Km.) y Malecón de La Marina y Malecón Osneros (2.8 Km.). Además, existen 17 estacionamientos gratuitos para bicicletas ubicados en diversas zonas de gran concurrencia del distrito.

Para acceder al **informe completo** puede hacer click [aquí](#)



A votar en 'bici' o Metropolitano

Se sumarán veinte buses del Expreso 4. En La Molina y San Isidro habrá facilidades para ciclistas.

Este domingo 10 de abril, el Metropolitano brindará un servicio especial para facilitar el traslado de los usuarios hacia sus locales de votación.

Además de los servicios regulares A, B y C (que circulan los domingos de 5 a.m. a 10 p.m.), se sumarán veinte buses del Expreso 4.

Estas unidades circularán desde la Estación Naranjal (Los Olivos) hasta Plaza de Flores (Barranco) y viceversa de 9 a.m. a 4:30 p.m., cuando los locales de votación ya han sido cerrados. Sus paraderos son Izaguirre, Tomás Valle, UNI, Caquetá, 2 de Mayo, España, Estación Central, Javier Prado, Canaval y Moreyra y Angamos.

Por otra parte, las municipalidades de San Isidro y La Molina brindarán facilidades para los vecinos que acuden a votar en bicicleta.

San Isidro instalará puntos de parqueo vigilados por Serenazgo y puntos de hidratación en los seis locales de votación más concurridos. Estos son los colegios San

Agustín, Alfonso Ugarte, Santa Úrsula, María Reina y Sophianum, y la Facultad de Derecho de la Universidad Inca Garcilaso de Vega. Inspectores del distrito garan-

tizarán el desplazamiento seguro de los ciclistas.

De igual modo, La Molina instalará siete puntos de parqueo vigilados por Serenazgo en los centros de sufragio

con más electores. Estos son las universidades Agraria y Unifé y los colegios Aurelio Miró Quesada, La Molina, José Marelo y Viña Alta.

PUBLIMETRO



Vecinos de La Molina recibirán pulseras de identificación.

Ir a votar en bicicleta

Un total de 18 parqueaderos para bicicletas instalará el domingo el Municipio de La Molina, en igual número de locales de votación, para promover el uso de este vehículo y disminuir la congestión vehicular en los comicios para elegir a Presidente y Vicepresidentes de la República. El alcalde Juan Carlos Zureck informó que los lugares de estacionamiento serán vigilados por serenos, mientras que los vecinos recibirán dos pulseras de identificación, una para colocarse en la muñeca y, la otra, en su unidad de transporte que tendrán la misma numeración y color. Los biciparqueaderos podrán ser utilizados desde las 8.00 de la mañana hasta las 4 de la tarde.



Elecciones 2016: votantes en La Molina podrán ir en bicicleta

La municipalidad de La Molina brindará facilidades para los vecinos que acuden a votar en bicicleta.



El domingo 10 de abril, día de las elecciones generales, los vecinos de La Molina podrán acudir a sus centros de votación en bicicleta, gracias a una iniciativa municipal que busca reducir el congestionamiento vehicular durante la jornada electoral.

Este domingo 10, día de las elecciones generales, los vecinos de La Molina podrán acudir a sus centros de votación en bicicleta, gracias a una iniciativa municipal que busca reducir el congestionamiento vehicular durante la jornada electoral.

Este domingo 10, día de las elecciones generales, los vecinos de La Molina podrán acudir a sus centros de votación en bicicleta, gracias a una iniciativa municipal que busca reducir el congestionamiento vehicular durante la jornada electoral.

EN BICICLETA

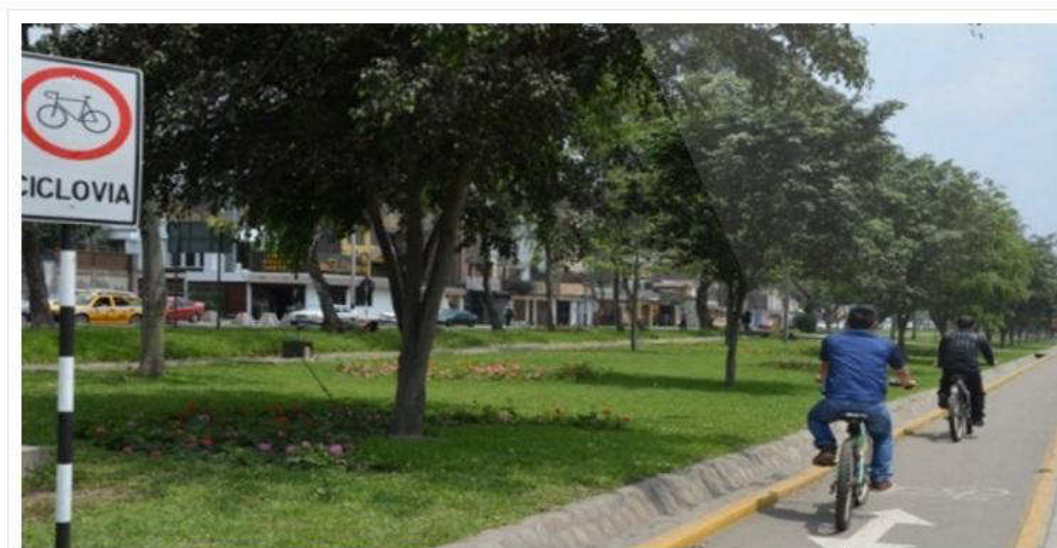
Este domingo 10, día de las elecciones generales, los vecinos de La Molina podrán acudir a sus centros de votación en bicicleta, gracias a una iniciativa municipal que busca reducir el congestionamiento vehicular durante la jornada electoral.



Taxis gratis
500

Miembros de mesa podrán viajar gratis con Easy Taxi este domingo (de 6:30 a 7:30 a.m.). Solo aplica para viajes de hasta 5/20, usando el código "COMOJALINE" en la sección Promociones.

Elecciones 2016: En La Molina podrán ir a votar en bicicleta este domingo



Elecciones 2016: En La Molina p...

Publicado el 06-04-2016

Este domingo 10, día de las **elecciones generales**, los vecinos de **La Molina** podrán acudir a sus **centros de votación** en bicicleta, gracias a una iniciativa municipal que busca reducir el congestionamiento vehicular durante la jornada electoral.

La campaña se denomina **"Vota en bici"** y comprenderá la habilitación de siete puntos de parqueos para bicicletas, que serán vigiladas por serenos distritales, informó el alcalde **Juan Carlos Zurek**.

A todos los **electores** que lleguen en bicicleta se les entregará dos pulseras de identificación, una de ellas se deberá colocar en su muñeca y la otra en su medio de transporte. Ambos brazaletes tendrán la misma numeración para que los dueños puedan reclamar sus bicicletas.



ds/2016/04/lamolina1.jpg

1
ACTUALIDAD

En La Molina
Puedes ir a votar en bicicleta

La Municipalidad de La Molina lanzó ayer la campaña "Vota en Bici" a fin de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte para ir a votar este domingo. La comuna habilita a siete puntos de parqueo para bicicletas, vigilados por serenos, en los locales con mayor cantidad de electores. Estos son la Universidad Agraria y la Universidad Femenina del Sagrado Corazón, además de los colegios Arcadio María Quezada, La Molina, Unión Latinoamericana, Izo Marullo y Villa Alta. De otro lado, el Metro de Lima promulga la disposición del público en tránsito más de lo habitual este domingo, para facilitar el traslado durante las elecciones.



• PROMUEVEN IR A VOTAR EN BICICLETA

LA MOLINA. Centros de sufragio del distrito contarán con parqueo para bicicletas con el fin de evitar el congestionamiento del tránsito. Quienes hagan uso de este servicio recibirán dos distintivos, uno para que puedan reclamar su vehículo.



CICLODÍA CON NUESTRO ALCALDE



AL COLE EN BICI – COLEGIO NEWTON



RED DE CICLOVIAS



Av. Melgarejo – Av. Huarochirí



Av. Separadora Industrial



RED DE CICLOVIAS



Av. Raul Ferrero



Av. Prado Ugarteche



Av. La Molina



RED DE CICLOVIAS



Ca. Los Eucaliptos



PLAN DE CICLOVIAS PARA EL DISTRITO DE LA MOLINA

FACILIDADES PARA EL DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA

CONSULTOR:
JAVIER FLORES ARDILES

EQUIPO CONSULTOR:
SYLVIA VASQUES SANCHEZ
MIGUEL FLORES DUEÑAS
JOSE ANTONIO OTOYA NIETO



DATOS

EN LA MOLINA

34.8% de los viajes provienen de fuera del distrito

54.7% de los viajes tiene como destino la zona noroeste del distrito (sectores 1, 2 y 7)

68.5% de la población tiene estudios superiores

37% de la población tiene entre 15 y 30 años

de 411934 viajes día a 519246 en 10 años



POTENCIAL

DEL USO DE LA BICICLETA

12% de la población se transporta a pie

0.77% de la población usa la bicicleta como medio de transporte

70.6% de la población usaría la bicicleta como medio de transporte (de tener las condiciones adecuadas)

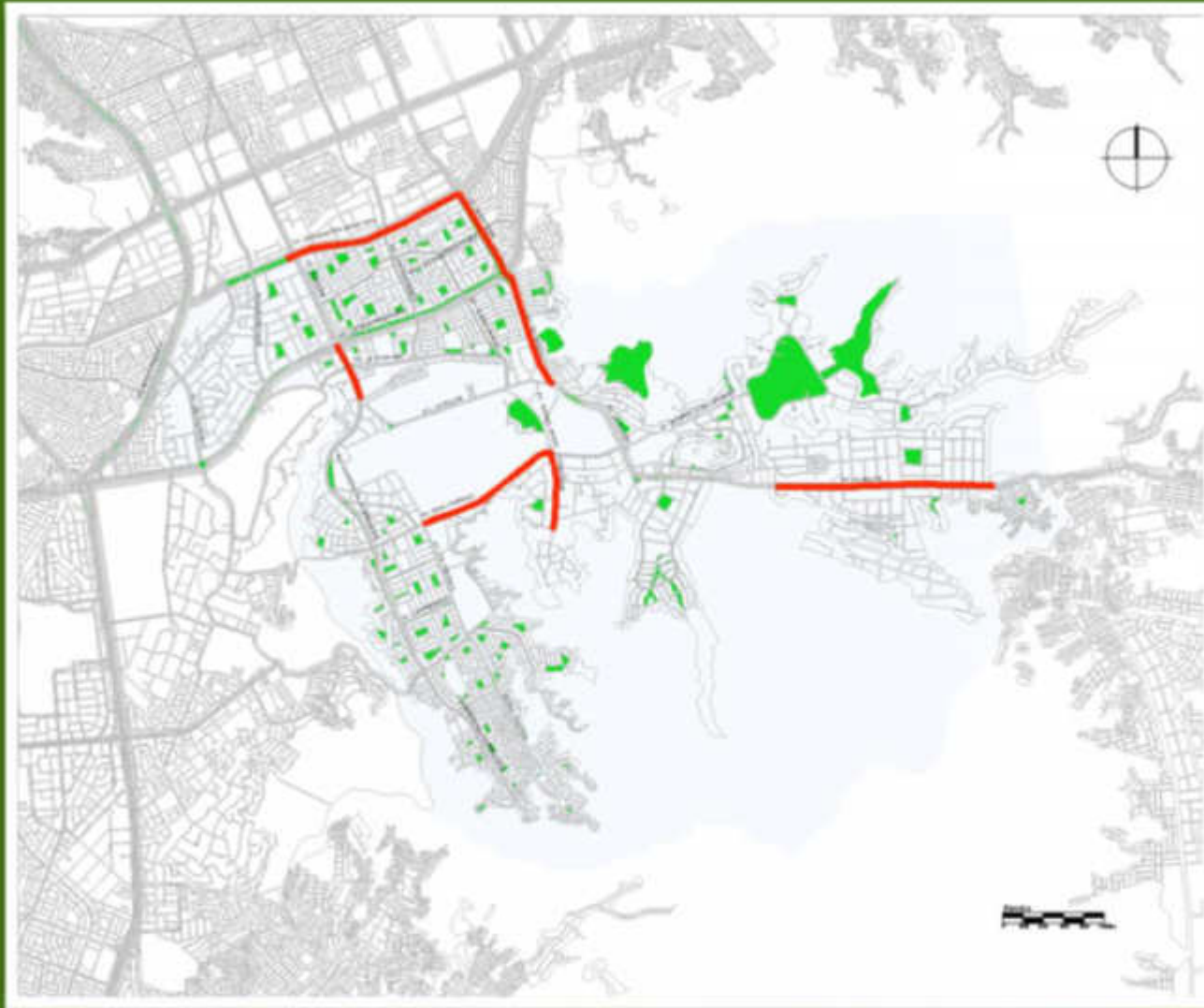
Principales problemas:

Falta de infraestructura

Inseguridad vial

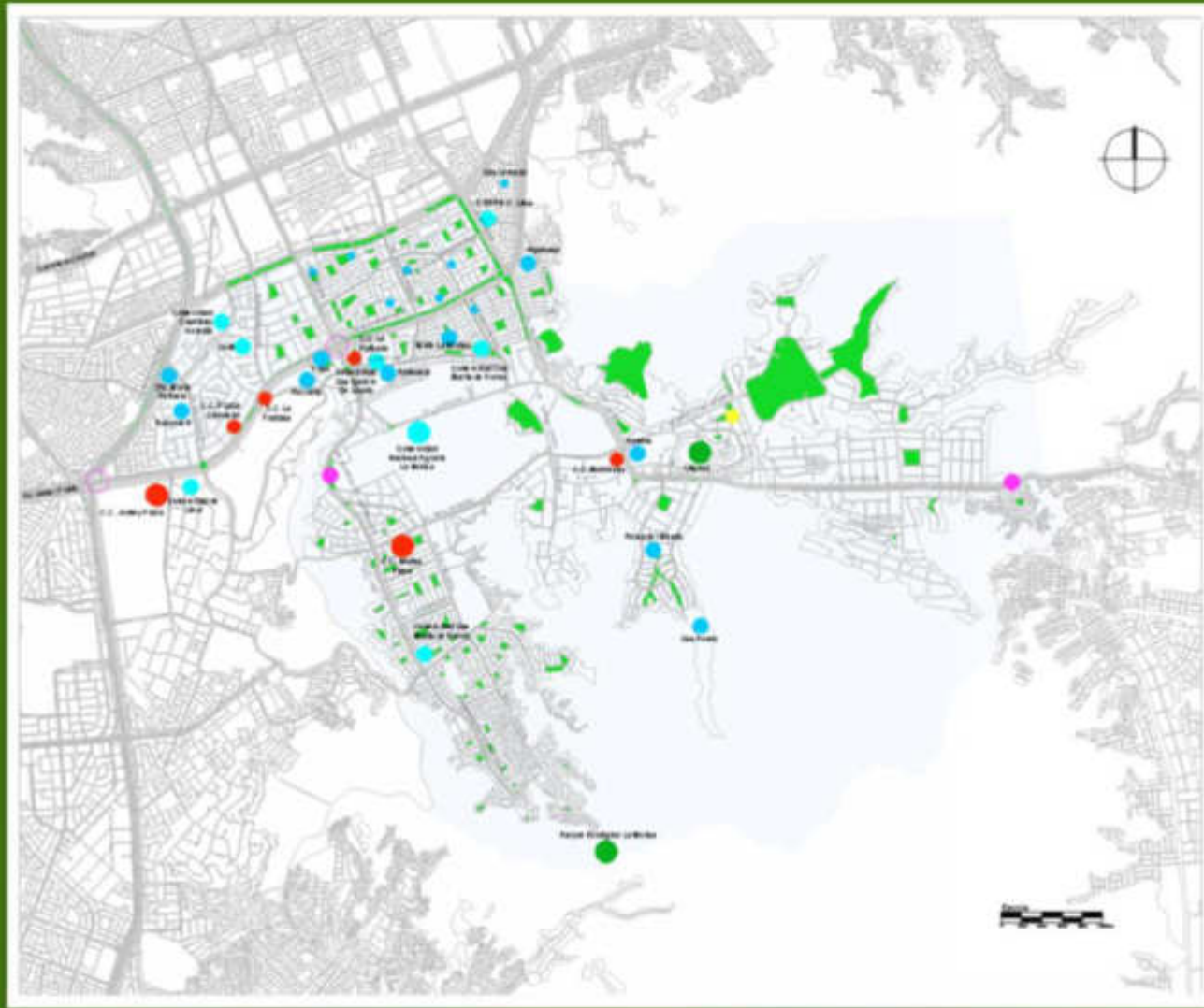
Existe un potencial de intención de uso de hasta **85%**





CICLOVIAS EXISTENTES





PUNTOS ATRACTORES





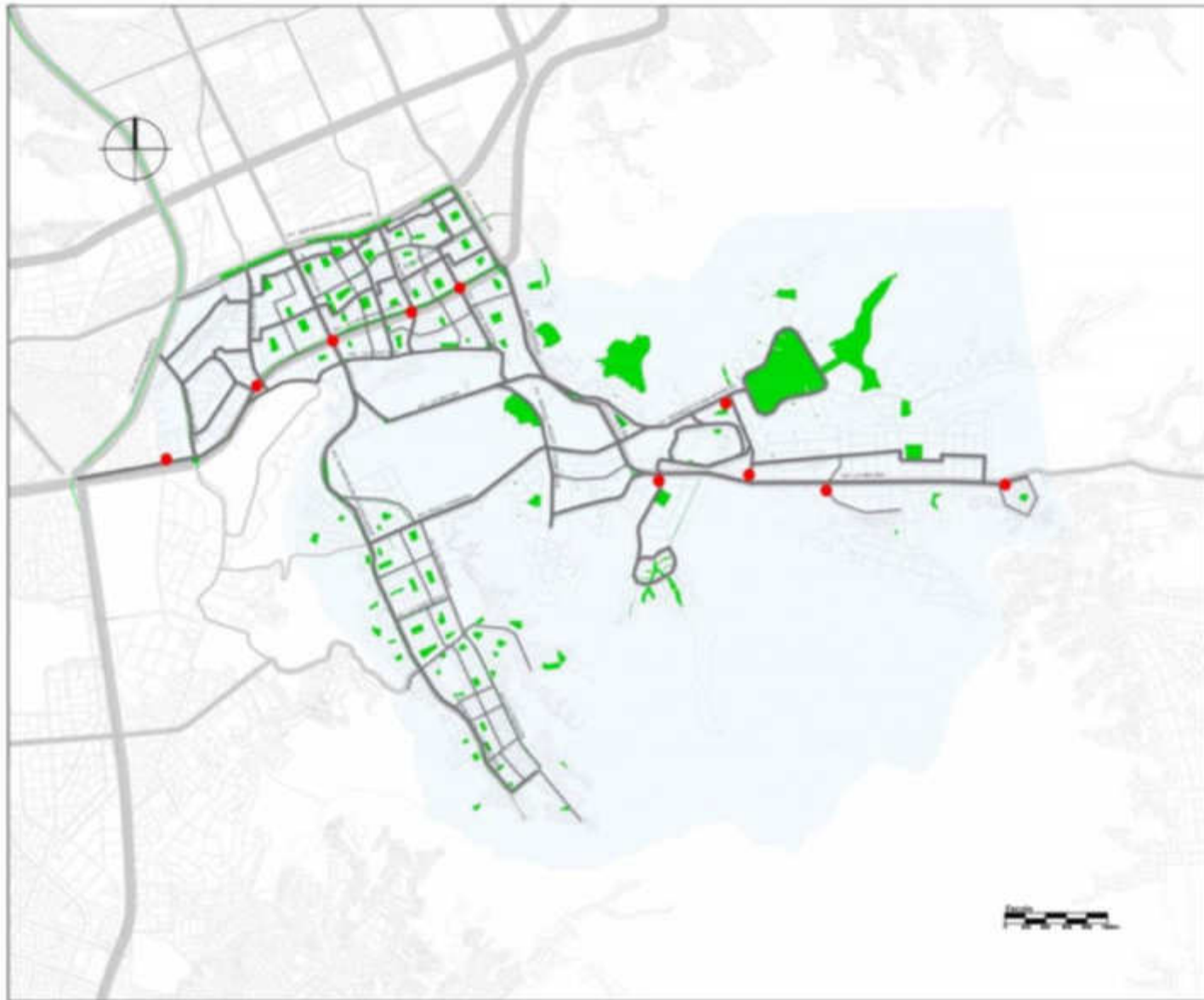
INTERCONECCION





RED DE CICLORUTAS





UBICACION DE SECTOR

CICLOVIA

- RED PROPUESTA
- UBICACION DE CICLO-PARQUEADEROS

SÍMBOLOS CONVENCIONALES

- LIMITE DISTRITAL
- AREAS VERDES
- LOTES URBANOS

Lamina

UBICACION DE CICLOPARQUEADEROS

Proyecto:
PLAN DE CICLOVIAS PARA EL DISTRITO DE LA MOLINA
 FACILIDADES PARA EL DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA

Equipo Profesional:
 ING. JAVIER FLORES AREVALO
 ING. SYLVIA TORRES GARCERAN
 ING. ANDRÉS FLORES GARCERAN
 ING. JOSÉ MARCELO ORTIZ
 DISEÑO DISTRITO LA MOLINA TORO BRANCO
 ALEXANDRA GONZALEZ GARCERAN

Septiembre 2015



CICLOPARQUEADEROS





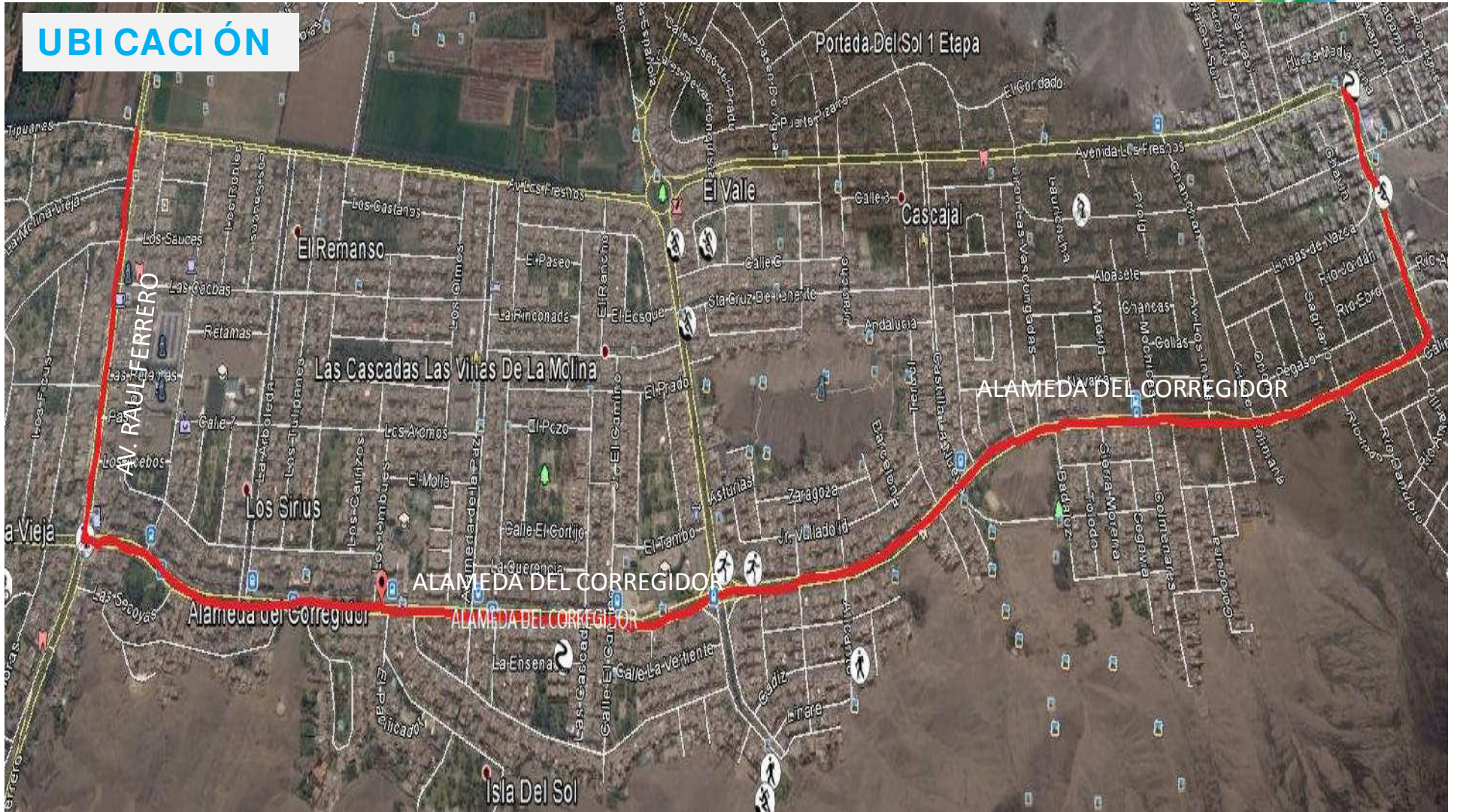


“CREACIÓN DE UNA CICLOVIA EN LA ALAMEDA DEL CORREGIDOR Y LA AV. RAÚL FERRERO, DISTRITO DE LA MOLINA - LIMA - LIMA”





UBI CACIÓN



“CREACIÓN DE UNA CICLOVIA EN LA ALAMEDA DEL CORREGIDOR Y LA AV. RAÚL FERRERO, DISTRITO DE LA MOLINA - LIMA - LIMA”




La ciclovia tiene 2.00 mts de ancho con dos sardineles sumergidos de 0.15 m c/u y 0.40 mts. de alto de los cuáles 0.25 m se encuentra enterrado bajo tierra y trabaja como cimentación y confinamiento de la ciclovia. Sobre un ancho de 2.20 se ha considerado un tratamiento de base de e=0.10 m. y sub base de e=0.10 m. sobre esta estructura de la ciclovia se ha considerado **una carpeta asfáltica** de e=2.00 pulgadas (pavimento flexible).

El proyecto consta de una ciclovia de **4.06 Km de longitud**, desde el cruce de las Avenidas Raúl Ferrero y Los Fresnos, siguiendo por la Av. Raúl Ferrero hasta el cruce con la Av. Alameda del Corregidor y continuando hasta el cruce de la última con la Av. Los Fresnos.

A lo largo del proyecto se proponen dos tipologías de intervención, tipo 4 y tipo 5-A, estas responden a las características del área a intervenir y fueron tomadas del Plan de Ciclovías para el Distrito de la Molina, documento de base para el desarrollo del presente proyecto.

La tipología 4 consiste en ciclovías segregadas unidireccionales en los laterales de la sección vial, es empleada en tres tramos del proyecto: El primer tramo va desde el cruce de las avenidas Raúl Ferrero y Los Fresnos, siguiendo por la Av. Raúl Ferrero hasta el cruce con la Av. Alameda del Corregidor, con una longitud de 0.62 Km. El segundo y tercer tramo corresponde a intersecciones de alta carga vehicular, en los cruces de la Av. Alameda del Corregidor con la Calle Las Cascadas 0.133 km y la Av. Los Cóndores 0.132 km respectivamente.

La tipología 5-A consiste en una ciclosenda permanente en la berma central de la vía, es empleada a lo largo de la Av. Alameda del Corregidor, menos los tramos antes mencionados, con una longitud total de 3.175 km.



“El ciudadano de La Molina, al año 2030, vive en una ciudad segura, integrada, inteligente, ecológicamente sostenible, con un desarrollo urbano ordenado, con actividades económicas especializadas y focalizadas acordes con su residencialidad; y goza de elevados niveles de desarrollo humano participando activamente en el progreso del distrito”.



GRACIAS