



## **RED No 8 MOVILIDAD URBANA: PROYECTO URBAL N° R8-P10-01.**

**" INTEGRACIÓN DE LA BICICLETA EN LA PLANEACIÓN DEL TRAFICO EN CIUDADES MEDIANAS EN AMERICA LATINA Y EUROPA. UN PROGRAMA PARTICIPATIVO E INTERACTIVO".**

**PROYECTO URB-AL: TERMINOS DE REFERENCIA SEGUNDA PARTE.**

**SEGUNDO SEMINARIO : HACIA UNA POLITICA INTEGRAL DE PROMOCION DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO.**

### **5. EL POTENCIAL DEL USO DE LA BICICLETA.**

#### **5.1. FORTALEZAS PARA ESTIMULAR EL USO DE LA BICICLETA.**

1. Existe una minoría que usa la bicicleta cotidianamente; en el campo, en el ámbito rural.
2. Demanda de uso en el sector de estudiantes y trabajadores (de construcción civil), otros usuarios para deporte y salud.
3. Escasa existencia de estacionamientos para bicicletas en algunos Institutos de educación superior.
4. Historia y tradición de ciclistas en nuestra ciudad. Arequipa cuenta con una reconocida tradición ciclista (deportiva)
5. Existencia de instituciones a nivel de deporte, Ciclismo (ligas de ciclismo).
6. Población Urbana mayormente joven y que ya cuenta con bicicleta.
7. Existencia de grupos organizados a nivel de recreación: Clubes.
8. Condiciones climáticas tolerables.
9. Existencia de rutas, con paisaje, campiña en la periferia de la ciudad.
10. Desarrollo de nuevas alternativas de transporte.
11. El Plan Maestro del Centro Histórico propone restricciones de tránsito que privilegian al peatón y ciclista, en el área central.
12. El ciclismo constituye el 0.15 % de todos los medios de transporte
13. De 150,000 hogares encuestados, el 14 % tiene bicicleta en casa, (censo de 1993).
14. El nuevo Plan Director de la ciudad contempla la implementación de Ciclovías.

### **CONCLUSIONES:**

Es notorio que existe un buen sector de la población de Arequipa que puede catalogarse como grupo poblacional potencialmente proclive al uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte. Este resultado está relacionado con el hecho de la existencia de una tradición de ciclismo, como práctica deportiva en Arequipa.

Un aspecto favorable al uso de bicicletas es el resultado del censo de 1993 donde un 14 % cuenta con una bicicleta. Una proyección simple puede indicarnos que en la actualidad el número es mayor, teniendo en cuenta que los precios de las bicicletas han disminuido notablemente respecto de años anteriores, lo que constituiría favorables condiciones para iniciar un proyecto piloto de fomentar el uso de un medio alternativo de transporte a través de la bicicleta con ciclorutas establecidas.

Una clara fortaleza es que el Plan Maestro del Centro Histórico considera restricciones al tránsito, que indirectamente pueden favorecer el uso de bicicletas en el Centro Histórico.

A estas fortalezas se suman las favorables condiciones climáticas de Arequipa, que son aptas para el uso de las bicicletas en horas de la noche como de día.

## **5.2. DEBILIDADES PARA ESTIMULAR EL USO DE LA BICICLETA.**

1. Falta de infraestructura vial para vehículos no motorizados.
2. Falta de política municipal de incentivo y educación vial: ciclismo.
3. Falta de incentivos Municipales, fiscales y tributarios.
4. Escasa cultura de uso y en especial abuso contra la mujer y grupos vulnerables (tercera edad, niños y minusválidos).
5. Desconfianza por el peligro de accidentes.
6. Peligro latente por agresiones de parte del parque automotor.
7. Peligro por la delincuencia y la violencia urbana.
8. Falta de seguridad ciudadana.
9. Congestión y contaminación.

## **CONCLUSIONES:**

El ámbito de las debilidades se muestran verdaderamente amplias, y una de las más importantes es la falta de una política institucional que deba considerar a la bicicleta no solo como un instrumento deportivo si no como un medio alternativo de transporte. Igualmente la falta de una política institucional se traduce en una falta de infraestructura adecuada, además debe abarcar diversas actividades o acciones para fomentar una educación vial integral, a nivel del sector de transportistas, sector privado y de la misma población ciclista, como medios para disminuir la desconfianza ante el peligro de accidentes de tránsito.

Por otro lado una debilidad importante, que ha trascendido, es la falta de seguridad ante la delincuencia urbana, que acecha a los ciclistas. Y a esto se debe sumar la contaminación atmosférica que actualmente se exhibe en varios sectores de la ciudad.

## **5.3. OPORTUNIDADES PARA ESTIMULAR EL USO DE LA BICICLETA.**

1. Fortalecer la capacidad física y mental de la persona.
2. El buen estado físico y mental.
3. Medio de recreación.
4. Precios bajos de bicicletas y una oferta razonable de segundo uso
5. Bajo costo de mantenimiento
6. Oferta variada en calidad y cantidad de bicicletas
7. Importación o contrabando; abaratamiento, costo y diversidad de bicicletas.
8. Incorporación de sistema de cambios en la bicis para superar la topografía
9. Mayores fuentes de trabajo y diversidad de servicios : venta de bicipartes, mantenimiento, guardería y otros.
10. Las vías secundarias y locales (terciarias) con posibilidad para "Ciclovías"

11. Mayor flexibilidad de rutas y recorridos.
12. Medio de transporte económico.
13. Bajo costo de inversión, comparado con el transporte convencional.
14. Arequipa brinda servicios educativos, población joven, (usuario cautivo)
15. Contaminación y congestión existente, en el transporte actual.

### **CONCLUSIONES:**

Como oportunidad se reconoce claramente que es una actividad, que además de servir como transporte individual y que ocupa poco espacio de las vías puede constituirse en un medio de hacer deporte y mantener un buen estado de salud.

Hoy en día, a diferencia de la década pasada es más fácil poder adquirir una bicicleta, por la variedad de modelos y por que es posible adquirir por segundo uso, existe una amplia disponibilidad de bicis, el costo de mantenimiento es bajo y accesible en cualquier parte de la ciudad.

Si bien es cierto no existe Ciclovías pero se tiene la oportunidad de usar vías alternas o paralelas que pueden ser usadas. Además este sistema de "bicis" tiene una mayor flexibilidad frente al uso de diferentes rutas y recorridos que sean necesarios.

Claramente es un sistema de transporte económico, de bajo costo de inversión, para el cual existe una población predispuesta a usarlo, y es de hecho una manera para disminuir la congestión, por el poco espacio que ocupa en la vía y favorecer la descontaminación.

### **5.4. AMENAZAS PARA ESTIMULAR EL USO DE LA BICICLETA.**

1. Delincuencia y vandalismo.
2. Inseguridad vial y delincuencial.
3. Seguridad: falta de seguridad para el ciclista.
4. Conflicto con el transporte motorizado.
5. La no aceptación por parte del sector Servicio Urbano de pasajeros.
6. No respeto a las normas de preferencia al peatón y ciclista.
7. Falta de adecuación a las normas de seguridad vial.
8. Falta de cultura y educación vial.
9. Falta de cultura ambiental.
10. Infraestructura vial urbana inadecuada.
11. Falta de legislación para Ciclovías y ciclistas, las que existen son anticiclistas.
12. Deficiente calidad de aire urbano, por emisiones tóxicas.
13. Falta de información por medios de comunicación.

### **CONCLUSIONES:**

La principal amenaza la constituye la presencia de la delincuencia, el vandalismo, la falta de seguridad ciudadana. Por otro lado existe un claro conflicto con el transporte urbano motorizado, constituyéndose una amenaza para el ciclista. A este marco se suma el deficiente estado de la calidad de aire que de alguna manera es un obstáculo para los ciclistas.

## **ALGUNAS SUGERENCIAS.**

1. Una ciclo ruta debe tener un origen y destino, para que sea perdurable y eficiente, lo que no impide que su implementación sea por etapas y que la planificación sea integral.
2. Diseñar rutas lo más directas posibles entre zonas de residencia y las zonas de trabajo, estudios, recreación y otros.
3. Crear la demanda previamente a la implementación de un programa de Ciclovías.
4. Promover la difusión de la cultura de la bicicleta y una adecuada educación vial a los usuarios, conductores de vehículos motorizados, autoridades de control (Policía de tránsito), fabricantes, etc.

## **6. UNA POLÍTICA PARA EL USO DE LA BICICLETA.**

### **6.1. COMO INICIAR.**

- Lo primero que se debe hacer es planificar: en el caso de Arequipa ya existe aprobados estudios como el Plan Director que contempla secciones viales con ciclorutas, Superintendencia y el Estudio de Prochili. En proceso los Estudio del Transporte Urbano Sostenible de la Ciudad de Arequipa y el de URB-AL.
- Dando cumplimiento del proyecto en cuanto a la participación e interacción al socializar e institucionalizando el Proyecto URBAL, difundiendo y haciendo participar a los representantes de las diferentes instituciones, relacionadas con el uso de la bicicleta ( Taller I y Focus Group ).
- Difusión de la compilación de los resultados del I Seminario ( y a solicitud ).
- Incrementar la demanda del uso de la bicicleta, para generar la oferta de las instituciones responsables, en cuanto a la creación o construcción de ciclorutas, estacionamientos, señalización, mantenimiento, educación y capacitación vial, normatividad, reparación y venta de repuestos, etc.
- Utilizar la experiencia de otros países: proceso evolutivo del ciclismo recreativo, al deportivo, de salud, a centros de estudios y por último para el trabajo.

### **6.2. OBJETIVOS.**

- Introducir el uso de la bicicleta como un nuevo sistema modal integrado en la ciudad de Arequipa, como un elemento adicional para ayudar a mejorar el medio ambiente y aprovechar sus otras ventajas.
- Incrementar la demanda procesalmente.
- Crear las condiciones mínimas favorables para que se den los pasos anteriores.
- Conformar la comisión permanente de incentivo al uso de la bicicleta o aprovechar el resultado del Estudio del Transporte Sustentable de

Arequipa en cuanto a una propuesta integrada en que este incluya las ciclorutas y las actividades complementarias.

- Definir un programa del uso de la bicicleta y la protección del ciclista.
- Iniciar la creación de la cultura del uso de la bicicleta.
- Que se incluya en los programas de obras públicas y de transportes de la MPA y las distritales: los proyectos, obras, y/o la señalización de ciclorutas contempladas en el Plan Director nuevo y las que priorice el nuevo estudio del Transporte Sustentable de Arequipa.
- Hacer participar sustancialmente a las instituciones representativas del sector privado.
- Que el presente trabajo sirva de insumo o referencia al del Transporte Urbano Sustentable de Arequipa.

### 6.3. COMO DEFINIR UNA RED.

- Tomando como base referencial las propuestas de los estudios aprobados; como El Plan Director, Pro Chili, Superintendencia y los que están en ejecución: Transporte Sustentable de la Ciudad de Arequipa.
- Considerando las limitaciones económicas y siendo la prioridad la infraestructura para el transporte público: se debe priorizar etapas por la relación con los DIFERENTES FINES DEL USO de la bicicleta; en base a la infraestructura vial principal y propuesta, la primera circunvalación, radiales o corredores, vías periféricas, de evitamiento, las longitudinales propuestas y las paisajistas.
- Se debe iniciar priorizando las ciclorutas del centro a la periferia, considerando una propuesta específica para la zona monumental declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad; debiendo ser la Superintendencia de la Monumental la que proponga o de su opinión sobre las alternativas, así como PADECO.
- Priorizar las demandas actuales: a) Se propone acondicionar un centro de instrucción, capacitación, educación vial, toma de exámenes para el otorgamiento de brevet para el anejo de bicicletas y que a la vez sea el punto de inicio o parte de una ciclotura, red, etc., b) Cicloruta para la recreación urbana e Inter urbana como la del estudio de Pro Chili.
- Creando por etapas rutas, que sumadas conformen circuitos y al final una red, aprovechando los diferentes fines indicados, entre ellos el de usos con fines de estudios: integración de Universidades, institutos superiores, Colegios, etc.
- Integrar lo anterior a la propuesta para fines de trabajo al de accesibilidad al centro ( comercio y servicios ), posteriormente a los lugares principales de producción industrial, agrícola, artesanal, manufacturera, PYMES y abastecimientos.
- Complementar e integrar a mediano plazo los de uso de la bicicleta por fines de salud y deporte o competencia, ubicados en la periferia del casco urbano, la campiña y distritos interurbanos.
- Para realizar una red de ciclorutas se debe considerar la utilización de las siguientes posibilidades:
  - a) Redimencionando las secciones viales primarias actuales de las avenidas;

- b) Utilizando las alamedas y bermas centrales existentes así como las vías parque.
- c) Aprovechando las remodelaciones y ampliaciones de las avenidas, parques, alamedas, bermas centrales, etc.
- d) Utilización de las vías locales de las urbanizaciones que no tienen o con poco transporte público sin necesidad de señalización.
- e) Aprovechar la propuesta de ampliación de las veredas y la reducción de las calzadas en las secciones viales en la zona monumental, para utilizar una parte en ciclorutas, arborización y simultáneamente para los minusválidos.
- f) Construcción de nuevas avenidas.

## 7. REALIZAR LOS OBJETIVO ASPECTOS INSTITUCIONALES.

### 7.1. INTEGRACIÓN DE "FOCUS GRUPS".

Primero se realizó el Taller I para el FODA.

Para el Focus Grup se programó primero hacerles llegar la solicitud de aportes adjuntando los Términos de Referencia II donde se encontraban incluidos el FODA y posteriormente se les ha invitado a aproximadamente 50 representantes de municipalidades distritales, instituciones, universidades, ministerios, ONG, directores y autoridades de la M.P.A., etc. que tienen alguna relación con el incentivo del uso de la bicicleta.

### 7.2. INTEGRACIÓN DE DEPARTAMENTOS.

- **A NIVEL INTERNO DE LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIAL Y DISTRITALES:** agrupando o manteniendo bajo una Dirección General de Desarrollo Urbano, las diferentes Direcciones de Asentamientos Humanos. Obras Publicas, Edificaciones Privadas, Transporte Urbano, etc.

De mantenerse como Direcciones Generales algunas y otras solo como Direcciones se plantea dos alternativas: a) Estableciendo la obligatoriedad de realizar un nuevo estudio integral que comprenda los aspectos de Transportes, Desarrollo Urbano y medio Ambiente y b) Por disposición Municipal ( O. M. ). Coordinación obligatoria entre las diferentes Direcciones en forma periódica permanente.

- **A NIVEL MUNICIPAL .-** formar alianzas con convenios.
  - a) La M.P.A. con las municipalidades Distritales.
  - b) Poner en funcionamiento la Asamblea de Alcaldes Distritales.
- **A NIVEL INTERINSTITUCIONAL.-**  
Formar alianzas entre la MPA, las Distritales con las Universidades, ONG, Institutos como el IPD y Liga de Ciclismo.
- **A NIVEL DE SECTORES.-**



- a) **Sector Público:** Municipios con el Gobierno Central, Gobierno Regional y Direcciones Regionales de los Ministerios de Educación , Salud y Transportes.
- b) **Sector Privado:** con la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa, PYMES.

## 8. REALIZAR INFRAESTRUCTURA.

### 8.1. CICLORUTAS.

En **forma general** en Arequipa, ya se ha considerado en el nuevo Plan Director aprobado por Ordenanza Municipal N° 160 del 2002-11-00 la inclusión de ciclorutas, como parte del diseño de las secciones viales de las vías principales; las mismas que serán revisadas o replanteadas por el Estudio del Transporte Urbano Sustentable de Arequipa. Debido a los escasos recurso económicos y la no existencia de priorización de las ciclorutas, se plantea un proceso evolutivo mediante el establecimiento de las etapas y prioridades de rutas a circuitos y la red final. Por ahora se considera solo las vías existentes o que requieren adecuación, refacción o mantenimiento.

- **CICLORUTA EDUCATIVA Y DE RECREACIÓN.-** Se sugiere iniciar por la creación de un **CENTRO DE EDUCACIÓN VIAL**, que incluya el usos de la bicicleta, la toma de exámenes prácticos de manejo, para la obtención de brevets; se propone el Parque Selva Alegre por estar adyacente a vías principales y la primera circunvalación y al eje ecológico del río Chili: compuesta fundamentalmente por las Avs., principales La Marina y Gómez de la Torre . ( VER PLANO ).
- **CICLORUTA ESTUDIANTIL.-** Utilizando las vías primarias y de circunvalación que unen las ciudades universitarias principales de la ciudad, institutos superiores y colegios secundarios: compuesta principalmente por las Avs. Venezuela, Malecón Socabaya y Salaverry . ( VER PLANO ).
- **CICLORUTA DE ACCESO A LA ZONA MONUMENTAL.-** Se proponen tres alternativas:
  - A) Formando un mini circunvalación conformada por los límites del damero español ( 47 manzanas ) complementada con estacionamientos públicos temporales y fundamentalmente estacionamientos privados ( playas se vehículos actuales ). Como dos de ellas ( Ayacucho-Pte Grau y Villalva Cruz verde ) se superponen al transporte público actual y son de un solo sentido se pueden toman vías paralelas alternas o las Avs., principales. Esta propuesta requiere de ciclorutas de acceso complementarias desde la primera circunvalación recortada ( propuesta por PADECO ): vías principales Consuelo-San Camilo, Pizarro-Colon, Ayacucho-Pte. Grau y Sucre Bolívar. También esta condicionada o relacionada a la reubicación del transporte público ( VER PLANO ).

- B) Formando un cruce y de paso en la zona central, que al ser las vías de un solo sentido se tienen que utilizar dos de norte a sur y dos de este a oeste, que parten y terminan en vías de la primera circunvalación recortada o vías alternas o complementarias. ( VER PLANO ).
- C) Convinando las dos anteriores.
- **CICLORUTA DE ACCESO A LAS DOS PRIMERAS.** Esta no solo permite dar acceso a las dos primeras propuestas; sino también a la de la zona monumental y a su vez completa la circunvalación recortada, conformada fundamentalmente por la Av. progreso.
  - **CICLORUTAS DE ACCESO A LA PRIMERA CIRCUNVALACION RECORTADA.-** Esta compuesta por las diferentes avenidas principales o llamadas corredores viales de tipo radial, no solo permitirá el acceso al centro sino también evitarlo cuando se va de un distrito a otro.
  - **CICLORUTAS PERIFERICAS.-** Están compuestas por las avenidas principales externas al centro como las vías de evitamiento, circunvalaciones y avenidas periféricas sueltas, aisladas o conectadas a las radiales ( tipo cuerda Ejm. EE.UU.-Hartley-Guardia Civil ).

Las municipalidades distritales pueden priorizar en sus jurisdicciones las ciclorutas antes planteadas, recomendando dar preferencia a las que mayoritariamente se encuentren en una misma jurisdicción.

## 8.2. ESTACIONAMIENTO.

La construcción de estacionamientos es vital, como un buen instrumento de incentivo al uso de la bicicleta; por las características propias de nuestra sociedad.

Se puede establecer inicialmente tres tipos de estacionamientos:

- Públicos temporales en las vías, plazas, parques, retiros viales, etc. Estos deberán ser mínimos, por la falta de seguridad y las características propias de la zona monumental, pudiendo ser mayor fuera de esta.
- En playas privadas de estacionamiento ( de acceso al público ) existentes o por construir de vehículos motorizados. ( Apoyo de la Cámara de comercio e Industria de Arequipa )
- Estacionamientos exclusivos, para el personal de los centros de trabajo o de estudios.

LA CONSTRUCCIÓN de los estacionamientos públicos temporales deberá ser inicialmente por las Municipalidades Provinciales y distritales, los otros dos casos pueden ser de preferencia a iniciativa propia, como aporte al incentivo del uso de la bicicleta; o por convenio o trato directo por las instituciones, como:

- Sector privado, Industrias, C. Comerciales, PYMES artesanales y manufactureros.
- Instituciones, Universidades, EPSEPS, Institutos superiores, Cenecapes.



### **8.3. MANTENIMIENTO.**

Fundamentalmente por:

- Municipalidades Provinciales.
- Municipalidades distritales.
- Con apoyo del sector privado mediante convenios. A nivel de gestión, en esta tarea puede apoyar la liga de ciclismo y el IPD.

### **8.4. SEÑALIZACIÓN.**

Igual que el mantenimiento. Se debe considerar que habrá un ahorro mientras se conceptúe que el ciclista tiene el mismo trato y usa las señales del peatón, de allí la complementariedad de uso en veredas anchas. Se sugiere la introducción progresiva de semáforos para peatones y ciclistas.

### **8.5. ASPECTOS LEGALES.**

En el Perú se debe de empezar, por proponer se incluya un capítulo de ciclorutas dentro del Reglamento de Transporte Urbano aprobado por D.S. N° 040-2001-MTC del 2001-07-28, que solo considera algunos Arts., aislados y lo que es peor determina que los ciclistas deberán circular las mismas vías de los vehículos motorizados y en fila de uno; lo que desalienta el uso de la bicicleta, por lo tanto se deberá de pedir la sustitución con el nuevo capítulo; posteriormente cuando se complete y sea extenso se puede recurrir a un reglamento específico. También existe otro Art., sobre el uso obligatorio de la mica reflectiva roja en la parte posterior para seguridad del ciclista.

Por motivos de demora de modificación o inserción de cambios o artículos nuevos en la legislación vigente se sugiere, que primero se de debe recurrir a contar con un reglamento aprobado por ORDENANZA MUNICIPAL y paralelamente en forma directa o mejor en convenio con la Dirección Regional de Transportes se plantee un capítulo completo en el D.S. 040- 2001-MTC sobre el uso de las bicicletas, las ciclorutas, estacionamiento, señalización, etc.

Se debe establecer la obligatoriedad de tener brevet para circular en las avenidas principales y sobre todo en el centro de la ciudad, según la finalidad del uso, para salvaguardar la seguridad e integridad de los ciclistas.

Debido al uso nocturno de la bicicleta en nuestro medio, también deberán incluirse normas y requisitos mínimos para hacerlo.

## **9. POLÍTICA DE FLANCOS PROMOCION Y EDUCACIÓN VIAL.**

### **9.1. PROMOCION.**

- Firma de convenio con el IPD y la Liga de Ciclismo de Arequipa para que todo evento que se realicen y auspicie la MPA lleve el nombre del Proyecto URBAL y un slogan alusivo al incentivo del uso de la bicicleta y que no solo es para hacer deporte.
- Felicitando públicamente y otorgando un premio simbólico a las instituciones que han construido estacionamientos para bicicletas como la EPCEP P. P. Díaz y la UCSM.

- Programar trimestral y luego mensualmente pruebas de regularidad ( con tráfico normal ) con premios otorgados por ONG ( previo convenio ). El apoyo de la DISEVI, la liga de ciclismo y el IPD. Se utilizarían las ciclorutas propuestas.
- Realizar convenio con la Cámara de comercio e industria de Arequipa, para que incentiven y promociónen el uso de la bicicleta entre sus trabajadores, proporcionándoles las condiciones mínimas de estacionamiento con seguridad, casilleros y servicios de higiene, etc.

## 9.2. EDUCACIÓN VIAL.

- La Educación Vial entendida, como parte de la educación integral de la persona, que tiene como objetivo, no solo enseñar normas y señales de tráfico; sino la formación del comportamiento del ciudadano en tanto que es usuario de las vías públicas, en su condición de conductor, peatón o viajero; por lo tanto es un proceso de enseñanza – aprendizaje dirigido a la adquisición de un conjunto de conocimientos, conductas y actitudes, que fomenten el respeto a los demás usuarios de la vías públicas, e incrementen la seguridad y prevención de accidentes.
- Firma de convenios con el Ministerio de Educación y la DISEVI de la PNP y el Ministerio de Transportes para realizar cursos de educación vial, preparación y capacitación para obtener brevets de manejo de bicicletas, por parte de la MPA y también las placas correspondientes.
- Considerando las experiencias europeas se propone que la educación vial este orientada a capacitar a los estudiantes para obtener brevet de uso de la bicicleta en el último año de la educación primaria, para que puedan hacer uso de la bicicleta a partir de la media o colegios.
- El convenio con el Ministerio de Transportes, es para que el brevet obtenido para bicicleta sirva, como incentivo, para facilitar con puntaje u otra forma la obtención del brevet para vehículos motorizados particulares estableciendo requisitos y condiciones.
- Se debe utilizar a los estudiantes como medio de educación de los padres, y demás familiares, para lo cual se les debe instruir especialmente y así cubrir el vacío de educación vial de los mayores.
- La creación de Parques Infantiles de educación vial, también debe ser por parte de las municipalidades distritales y en caso del provincial el propuesto en el Parque Selva Alegre debe ser mas completo: para instrucción, capacitación de ciclistas y toma de exámenes de manejo, para la entrega de brevets.
- La invitación a los representantes de las diferentes organizaciones de los transportistas: es además de su participación, para que colaboren en la concientización de los choferes, en cumplimiento de la norma ya existente de, que tanto el peatón como el conductor de vehículos menores tienen la preferencia y entre ellos esta el ciclista.

## 10. FINANCIAMIENTOS PARA REALIZAR OBJETIVOS.

- 10.1. De las Municipalidades Provinciales.
- 10.2. De las Municipalidades Distritales.

- 10.3. Del Gobierno regional.
- 10.4. Del Gobierno Central: IPD.
- 10.5. Cooperación Técnica Internacional.
- 10.6. Sector privado, Industrias, empresas importadoras y venta de bicicletas.
- 10.7. Instituciones educactivas: Universidades, EPSEPS, Institutos Superiores, Cenecapes.
- 10.8. Ligas deportivas, ONGS.

## 11. CONTINUIDAD.

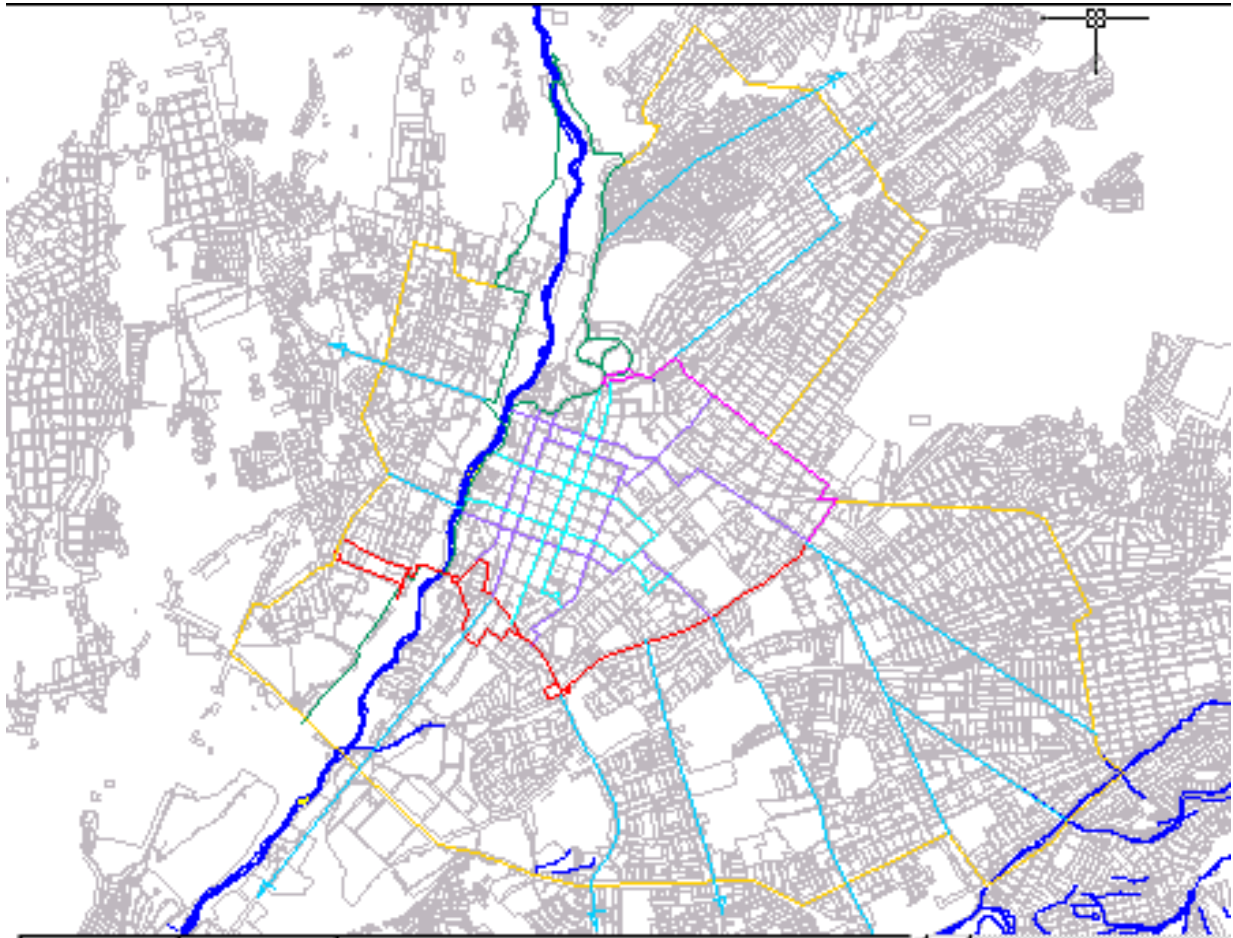
- Mediante la Dirección de Transportes de la MPA.
- Se sugiere, que la continuidad sea incorporada y planteada a través del Estudio Sustentable del Transporte en la ciudad de Arequipa.
- Se requiere evaluar la necesidad de formar la comisión permanente interinstitucional que elabore el programa que garantice la continuidad del incentivo e introducción en el tráfico del uso de la bicicleta, con las instituciones que manifiesten su integración y participación en el Focus Group.
- Realizar pruebas ciclistas de regularidad periódicamente.

Arqto. César Luque A.  
Coordinador URBAL

Arequipa, 2002-11-23.

CLA/cla  
Cc: archivo.

## PROPUESTA DE CICLORUTAS.-



### LEYENDA.-

1. C.R. RECREATIVA MAS PARQUE EDUCATIVO.
2. C.R. ESTUDIANTIL.
3. C.R. COMPLEMENTO.
4. C.R. AREA CENTRAL TIPO CRUCE.
5. C.R. AREA CENTRAL TIPO MINICIRCUNVALACION.
6. C.R. AREA CENTRAL TIPO MIXTA.
7. C.R. PERIFERICAS.
8. C.R. CORREDORES RADIALES.