

## **Recomendaciones para la política nacional de movilidad sostenible en el marco del COVID-19**

El gobierno peruano ha expresado el desarrollo de una política de movilidad sostenible para atender la emergencia causada por el coronavirus como uno de los mecanismos para procurar distanciamiento social y disminuir el riesgo de contagio. En ese sentido se presentan los siguientes principios para garantizar una adecuada implementación de dichas medidas:

- 1. La salud pública y la integridad física de todas y todos los ciudadanos y ciudadanas deben ser protegidas, con enfoques generacionales (niñas y niños, adolescentes, jóvenes, adultos y adultos mayores), de género y variedades territoriales.*
- 2. La movilidad sostenible debe entenderse como un enfoque integral que comprenda la intermodalidad que permita reducir costos y tiempo a usuarios del transporte público y cubrir recorridos demandados por la ciudadanía. Esta prioridad la tienen peatones, ciclistas y usuarios de transporte público, quienes podrían completar sus recorridos con mototaxis, combis, taxis, bicicletas públicas, micromovilidad, entre otros.*
- 3. La movilidad sostenible se articula también con procesos de gestión de suelos y de planificación urbana. Se debe aprovechar el contexto de la emergencia para establecer las bases que nos permitan tener ciudades y territorios sostenibles.*
- 4. El espacio público debe ser redistribuido para que el transporte público y los modos activos, como la bicicleta y la caminata, cuenten con más espacio físico e infraestructura y equipamiento de calidad. Esto implica reducir el espacio que, por décadas, ha estado destinado al auto privado.*
- 5. La mejora en la calidad del aire que nuestras ciudades demandan podrá ser realidad con un verdadero cambio en la matriz energética con medidas que apunten a la electromovilidad.*

En ese sentido, se recomienda lo siguiente:

### *Para una Ciudad ciclo inclusiva*

- La ejecución de políticas públicas a favor del uso de la bicicleta desde la **planificación, diseño y gestión para conseguir ciudades ciclo inclusivas.**
- Diseñar apropiadamente las ciclovías (temporales y permanentes) y el equipamiento ciclista considerando las diferencias entre usuarios en función a su edad, género, motivo de viaje, tipo de vehículo, entre otros, para **garantizar que ningún ciclista muera en siniestros de tránsito.** En particular, ser muy rigurosos con el diseño de las intersecciones. La percepción de seguridad entre usuarios de bicicletas podrá masificar esta práctica de movilidad sostenible.

- La instalación de ciclovías temporales tomando en cuenta **manuales técnicos** competentes. Además, aprovechar en recoger data para la implementación definitiva de ciclovías permanentes.
- La **ampliación de las veredas**, parques y otros espacios públicos. Además de contar con un plan de saneamiento de los mismos. Considerar en el trazado de ciclovías cuotas de arborización sin que ello atente con árboles de sombra en bermas centrales ni retiros.
- La **reducción de la velocidad** a 40 kms/ hora en avenidas y a 30 kms/hora en calles, para así disminuir el riesgo de muertos y heridos graves en los siniestros de tránsito.
- Promover la **integración multimodal** con el transporte público y otros medios de transporte. Por ejemplo la instalación de cicloparqueaderos cerca a puntos de transbordo multimodal.
- **Activar el sector económico vinculado a la bicicleta** (como talleres y tiendas de bicicletas) y medios de transporte alternativos enfocados a la micromovilidad.
- Atender la **demanda de la bici-logística**, y considerar el diseño de las ciclovías a sus necesidades.
- **Actualizar y cumplir los manuales** y normas técnicas teniendo en cuenta el contexto COVID-19.
- **Promover una cultura de seguridad vial** orientado a los distintos modos de viaje para un mejor manejo de información y un cambio en las percepciones, las actitudes y los comportamientos. Además de pautas de convivencia y respeto entre los ciudadanos durante y post COVID-19.
- Difundir los beneficios del uso de la bicicleta y otros medios alternativos como opción para transportarse en condiciones de salud a través de gobiernos locales con **énfasis en biciescuelas y educación vial**.
- **Involucrar a la sociedad civil** para que participe en los diversos procesos y no solo para "validar" lo hecho por las autoridades en etapas finales: activistas, cooperación técnica, consultores, académicos y usuarios.

## ¿Qué es la Mesa Bici?

La Mesa Bici es un espacio neutral y no gubernamental, promovido por Lima Cómo Vamos desde el 2015, que busca articular a los actores interesados en promover la movilidad sostenible a nivel nacional, en especial la bicicleta, la caminata y los espacios públicos. Busca acercar propuestas entre actores y lograr la ejecución de una política nacional de movilidad sostenible e involucrar a los gobiernos locales.

En la Mesa Bici participan **activistas ciclistas, cooperantes técnicos y autoridades públicas invitadas**.

## ANEXOS

### Algunos recursos para implementar y diseñar políticas de movilidad sostenible

Actibicimo (2020) Movilizarnos en bicicleta. Una alternativa: sostenible, necesaria y urgente. Datos para la toma de decisiones.

<http://www.muevete.pe/2020/05/20/movilizarnos-en-bicicleta-una-alternativa-sostenible-necesaria-y-urgente/>

Instituto de Recursos Mundiales - WRI (2016) Ciudades más seguras mediante el diseño

<http://publications.wri.org/citiessafer/es/#c6>

Municipalidad Metropolitana de Lima (2017) Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Ciclo-inclusiva y Guía de Circulación del Ciclista, 2017.

<https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2017/04/Manual-Lima20170421.pdf>

Ocupa Tu Calle (2019) Ciclovías piloto

[http://ocupatucalle.com/wp-content/uploads/2020/04/Modulo6\\_ciclociaspiloto.pdf](http://ocupatucalle.com/wp-content/uploads/2020/04/Modulo6_ciclociaspiloto.pdf)

Ocupa Tu Calle (2019) Cicloparqueaderos

[http://ocupatucalle.com/wp-content/uploads/2020/04/Modulo4\\_cicloparqueaderos.pdf](http://ocupatucalle.com/wp-content/uploads/2020/04/Modulo4_cicloparqueaderos.pdf)