

## TRANSPORTE SOSTENIBLE

**CASO:** Plan de Movilidad Sostenible en Lima  
**PAÍS:** Perú  
**CIUDAD:** Lima  
**POBLACIÓN:** 8.574.974 (2017)



TRANSPORTE SOSTENIBLE

## CONTEXTO

En las últimas décadas la metrópolis de Lima - Callao ha experimentado un fuerte crecimiento de la población, asociado a un proceso de urbanización intenso de baja densidad y de alta extensión de la ciudad. En paralelo a este crecimiento, se ha producido una progresiva desestructuración del sistema de transporte, con una alta precariedad, malos servicios y elevadas externalidades. El distrito de San Isidro es el cuarto distrito con mayor presupuesto y el centro financiero de la ciudad. Por su importancia económica y su ubicación céntrica, experimenta una fuerte concentración de pase de rutas de transporte público además de una cantidad elevada de visitantes que vienen con transporte privado diariamente.

Todo ello ha llevado a la situación actual de congestión de las principales arterias viales. Además, el incremento de la actividad urbana se ha visto reflejado en el incremento de unidades transporte pesado tipo camión, volquetes, vehículos, concreteros, que vienen generando el deterioro gradual del pavimento. San Isidro fue originariamente una zona residencial y este pasado se ve reflejado en el tamaño de sus calles, que no suelen ser más anchas que dos vías.

Tanto que la planificación vial de la ciudad ha sido centrado en la amplificación del parque motor privado, así se ha reducido el espacio del peatón a la mínima expresión.

## DESCRIPCIÓN

En 2016 el Consejo Municipal del distrito aprobó una política de movilidad urbana sostenible para enfrentar a los problemas de tránsito. Este plan implica una remodelación integral del espacio público, principalmente rediseñando los componentes de la sección vial como las calzadas, las veredas, las vías ciclistas, el mobiliario urbano y la señalización.

A corto plazo, sobre un período de dos años, se planea:

- Normar campañas de sensibilización ciudadana
- Hacer intervenciones demostrativas de espacios públicos
- Garantizar la accesibilidad peatonal y ciclista
- Promover la intermodalidad
- A mediano plazo, sobre un período de tres años, se planea hacer actividades de monitoreo y consolidación.

Ejemplos concretos del trabajo que se ha hecho:

- Clasificación y rediseño de la estructura vial local para aumentar e intensificar la capacidad funcional, dando priorización según el pirámide de movilidad sostenible .
- Incremento de la red cicloviaria
- Creación de un sistema de préstamo de bicicletas
- Mejoras al sistema de transporte público - establecimiento de carriles separados para buses y construcción de estaciones de intercambio modal con cobertura techada (aptas también para personas en sillas de ruedas)



- Restricción al transporte de carga pesada en las centralidades. Racionalización del tráfico de camiones mediante la implementación de rutas de distribución y/o corredores logísticos.
- Limitación de los requerimientos del número de estacionamientos para las nuevas construcciones.
- Creación del Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible. Empresas privadas se comprometen facilitar que sus trabajadores puedan usar la bicicleta como forma de desplazarse al trabajo. Esto involucra proveer estacionamientos y duchas al lugar de trabajo. Iniciaron el pacto en el 2016 y en el presente tienen más de 50 comprometidos.
- Caravanas masivas en bicicleta en fechas estratégicas

## OBJETIVOS

El objetivo general es elaborar una propuesta consensuada de planificación integral de movilidad urbana sostenible que contribuya a la mejora de la calidad de vida de los residentes y ciudadanos del distrito. Mediante este planeamiento, el distrito potencia su competitividad articuladora y económica a nivel metropolitano, y a su vez expresa su compromiso con el ambiente y la ciudadanía.

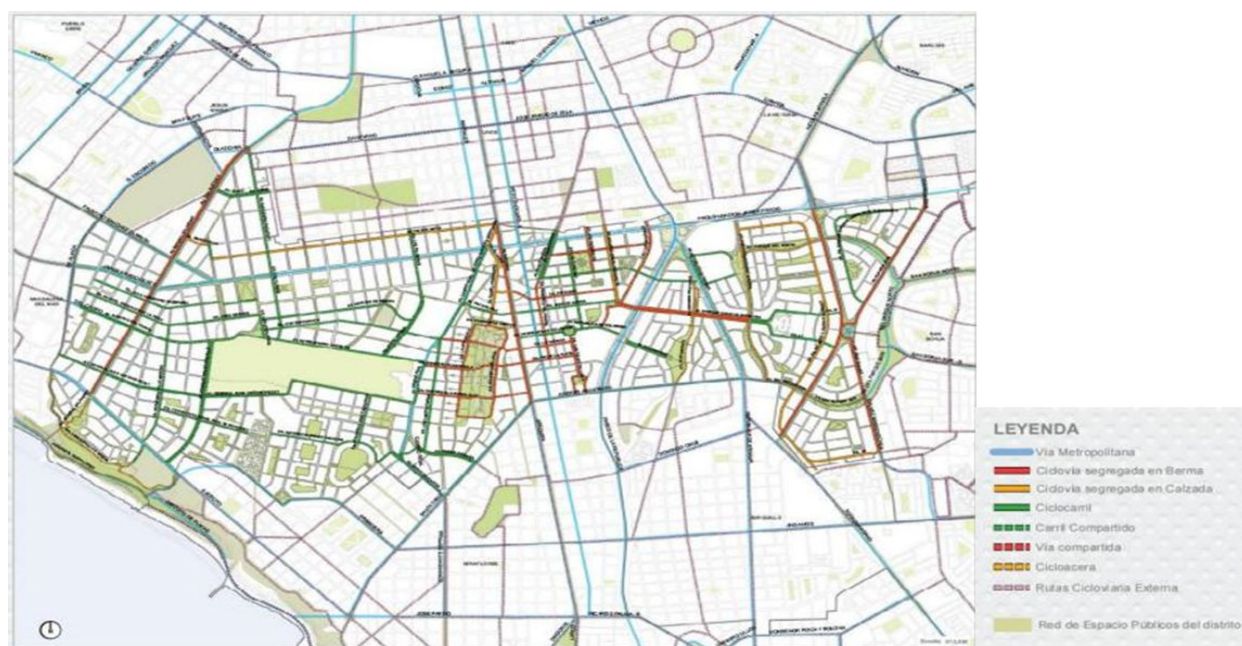
### Objetivos Específicos

- Mejorar y optimizar las condiciones de movilidad de la ciudadanía, como el confort, la seguridad y la modalidad, considerando especialmente a las personas vulnerables y con movilidad reducida.
- Equiparar las condiciones accesibilidad para todos los grupos de personas.
- Aumentar los viajes en transporte colectivo, no motorizados.
- Reducir tiempos de viaje.
- Reducir los viajes en vehículo privado de baja ocupación.
- Promover el compartimiento del vehículo privado de baja ocupación.
- Reducir las infracciones y malos hábitos de tránsito y de transporte.
- Reducir el mal uso del espacio público, fomentando su recuperación y utilización adecuada.

## ESTRATEGIAS Y DESARROLLO

Existe el problema de continuidad. Hará elecciones municipales el 7 de octubre 2018 y la práctica común de una nueva administración es cambiar la organización y empleos de sus predecesores, poniendo un fin también a los proyectos que estaban en desarrollo. La Pacta de Movilidad Sostenible representa un curso de acción posible para mitigar los efectos de un cambio de administración, por su conexión con las empresas privadas, que no serían afectadas.

## LOGROS E IMPACTOS



Plan de Ciclovías en el distrito. Fuente: “Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2016-2018”

- Se ha incrementado la red ciclista en 19.45 Km con ciclovías segregadas, carril compartido y cicloacera.
- Se ha recuperado espacio público para las personas, por medio de la implementación de parklets (ocupación de los parqueos vehiculares ubicados en vía pública con mobiliario urbano: bancas, macetas entre otros, para el uso y disfrute de las personas). El espacio recuperado equivale a 986.5m<sup>2</sup>
- Se ha desarrollado proyectos de remodelación y cierre de estacionamientos en el centro financiero para apoyar la movilidad peatonal. Han resultado en una área recuperada de 58,217.00 m<sup>2</sup>
- Se ha implementado señalética de límite de velocidad permitida de 30kmh en 19 zonas. Dado el tamaño estrecho de muchas calles en el distrito, la subgerencia ha optado por esta medida en vez de convertir las vías en calles unidireccionales con ciclovía.
- Se ha adherido 50 empresas al Pacto por la Movilidad. Dentro de dichas organizaciones se vio un crecimiento de 1% a 3% de ciclistas en el primer año del pacto debido a las mejoras en infraestructura que se había implementado.
- Se ha implementado un servicio de bus (“MiBus”) dentro del distrito para los trabajadores del centro financiero en hora punta, tiene una demanda superior a 3,000 personas.



## DESAFÍOS Y LECCIONES APRENDIDAS

El problema principal ha sido la gestión actual de la municipalidad de Lima, la cual tiene injerencia en las vías principales y puede rechazar iniciativas locales. Existen calles principales que servirían como ciclovías funcionales entre distritos, pero debido a la falta de apoyo a nivel metropolitano no se puede ejecutar proyectos en estas vías. Cualquier cambio que quiera efectuar la Subgerencia de Movilidad Urbana de San Isidro debe ser aprobado por CICLOLIMA (otro nombre para el “Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado”, adscrita a la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima) y esta oficina suele no responder o demora procesos para frustrar nuevos planes. El conflicto de visión para la ciudad entre Lima metropolitana y el distrito de San Isidro subyace los conflictos al nivel de planificación pero queda la esperanza que el cambio de alcalde en 2019 presentará una solución.

Otro problema destacado ha sido la actitud de los habitantes del distrito. Debido a su poder adquisitivo relativamente alto están acostumbrados a desplazarse en vehículo particular, incluso para viajes de corta distancia. En respuesta, la Subgerencia de Movilidad Urbana ha seguido una campaña de concientización para cambiar el paradigma de dependencia en transporte poco sostenible. A este fin han desarrollado talleres que difunden por las redes sociales y proyectos con escuelas y colegios.

Debido a que el desarrollo de sistemas de préstamo de bicicletas tenía que ocurrir a nivel distrital por falta de iniciativa a nivel metropolitano, los diferentes sistemas no son compatibles. Por ejemplo: San Borja tiene puntos de préstamo no automatizados mientras San Isidro y Miraflores tendrán sistemas automatizados.

Aunque recientemente se ha creado la ATU (Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao), entidad política que podrá tomar decisiones a nivel metropolitano, su progreso va lento debido a los conflictos de intereses entre las dos ciudades y los ministerios que ya fueron encargados con la planificación de transporte en la ciudad (el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento)

Además de trabajar con la problemática del presente, la subgerencia está pensando en posibles situaciones futuras, por ejemplo buscando lugares posibles para instalar cargadores de autos eléctricos.

## BIBLIOGRAFÍA

Actualización del Plan Urbano Distrital 2012 – 2022”, Municipalidad de San Isidro - Gerencia de Planeamiento Urbano

Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2016-2018. Gerencia de Sostenibilidad, Subgerencia de Movilidad Urbana. Disponible en: [https://issuu.com/municipalidaddesanisidro/docs/pmus\\_si\\_/35](https://issuu.com/municipalidaddesanisidro/docs/pmus_si_/35)

Resumen Ejecutivo: Pacto Por La Movilidad Urbana Sostenible

## AUTOR

Jessica Harte - Foro Ciudades para la Vida