



# **Política de Movilidad Sostenible del Cantón de Belén**

**Comité de Movilidad Urbana Sostenible**

**Municipalidad de Belén**

**Con apoyo del consultor David Gómez Murillo**

**Belén, Julio 2024**



## **Política de Movilidad Sostenible del cantón de Belén**

**Elaborada por el Comité de Movilidad Urbana Sostenible (CMUS)**

**Coordinadora:** Dulcehé Jiménez Espinoza, Unidad Ambiental

**Integrantes:**

Daniel Vargas Ramírez, Unidad de Ciudad Inteligente y Servicios Generales

Karla Villegas Garita, Unidad de Cultura

Ligia Franco García, Unidad de Planificación Urbana

Manuel Alvarado Gómez, Unidad de Comunicación

Marianela González Murillo, Comité Cantonal de Deportes y Recreación

Oscar Hernández Ramírez, Unidad de Obras Públicas y Gestión Vial

Sergio Trujillo Sisfontes, Unidad de Tránsito Municipal

Ulises Araya Murillo, Concejo Municipal

Zeneida Chaves Fernández, Alcaldía Municipal

**Con apoyo del consultor:** David Gómez Murillo

Publicado en Belén, Heredia. 2024.



## Índice del documento

Introducción	7
Marco normativo	8
Conceptos clave	13
Pilares	15
Poblaciones meta	16
Diagnóstico	17
Visión al 2030	18
Retos	21
Condiciones habilitantes	22
Referencias	24



## Índice de tablas y figuras

Tabla 1. Marco normativo de la Política de Movilidad Sostenible.	8
Tabla 2: Conceptos clave de la Política de Movilidad Sostenible	13
Figura 1. Diagrama de la Política de Movilidad Sostenible.	20
Tabla 3: Retos y abordajes para promover la movilidad sostenible en Belén.	20
Tabla 4. Condiciones habilitantes para la Política de Movilidad Sostenible.	22



## Siglas y acrónimos

CMUS	Comité de Movilidad Urbana Sostenible
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
INCOFER	Instituto Costarricense de Ferrocarriles
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
PEMS	Plan Empresarial de Movilidad Sostenible
PIMS	Plan Institucional de Movilidad Sostenible
PLANOT	Plan Nacional de Ordenamiento Territorial
PMS	Política de Movilidad Sostenible



## **Enunciado de la Política**

*La Municipalidad de Belén manifiesta su compromiso con la implementación de un sistema de movilidad sostenible en el cantón, que priorice la seguridad e inclusión de las personas más vulnerables, el uso de modos de movilidad activa para viajes cortos y de transporte público para viajes largos, así como la reducción de viajes en vehículos motorizados particulares.*



## Introducción

De acuerdo con la Alianza Mobilise Your City, una Política de Movilidad Sostenible es un marco estratégico y orientado a la acción, generado y promovido por los gobiernos para mejorar la capacidad de la ciudad de planificar, financiar y poner en práctica proyectos y medidas que satisfagan las necesidades de movilidad de los ciudadanos y negocios de una manera sostenible.

Los principios que rigen este tipo de políticas en una ciudad tienen el objetivo común de priorizar a las personas y la calidad de vida de éstas, estableciendo una visión a largo plazo con un enfoque claro y medidas a corto y mediano plazo. Se busca siempre un enfoque multisectorial, donde se hayan analizado y determinado las políticas externas e internas de la ciudad, que genere transformación y cooperación interinstitucional, alianzas público- privadas, siempre con un enfoque participativo.

El planificar así y definir de manera clara lo que se busca y se realizará, permite a las ciudades prosperar de manera sostenible, facilita la inversión en movilidad, garantiza la participación y compromiso de múltiples actores para la transformación de la movilidad urbana, mejora la coordinación vertical y horizontal, y contribuye al ambiente y calidad de vida de las personas que ahí viven.

Por estas razones, el Comité de Movilidad Urbana Sostenible (CMUS) de la Municipalidad de Belén viene trabajando desde el 2018 en la implementación de diferentes proyectos enfocados a la movilidad urbana sostenible, a la transformación de la ciudad, la disminución de gases de efecto invernadero a través de un transporte más sostenible y la mejora de la calidad de vida de los belemitas y quienes laboran en el cantón.

La compilación de toda la información que aquí se ha escrito, es el resumen de todo lo que en seis años se ha aprendido, se ha trabajado y lo que no se ha logrado por carencia de recursos o apoyo; pero que se encuentra en la visión de ese Belén más agradable para transitar, con más opciones para movernos y donde los niveles de contaminación y estrés disminuyan, teniendo así personas más felices en el territorio belemita.



## Marco normativo

La Tabla 1 detalla las leyes y normas que enmarcan esta Política de Movilidad Sostenible (PMS), explicando su relación.

Tabla 1. Marco normativo de la Política de Movilidad Sostenible.

Documento	Relación
<i>La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No.9078</i>	Artículo 118: El MOPT y los gobiernos locales deberán proveer las condiciones que permitan y promuevan el uso y disfrute de la bicicleta como medio de transporte, deporte, esparcimiento y recreación.
<i>Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística N°: 9660-3</i>	<p>Tiene como objetivo promover y regular el uso de la bicicleta como medio de trabajo, transporte y recreación, buscando beneficios en términos de salud y como alternativa en como medio de transporte. Esto como parte del proceso de reducción de GEI y de reducir el colapso vial ocasionado por la flota vehicular. Esta ley también prioriza en la seguridad y respeto para las personas ciclistas</p> <p>Artículo 3: Interés público la movilidad integrada y seguridad ciclística.</p> <p>Artículo 6: Pirámide invertida de la movilidad. Pacificación del tránsito.</p> <p>Artículo 9: Intervenciones autorizadas, que busquen desarrollar, promover, fomentar y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte.</p> <p>Necesidad de estudios técnicos.</p>
<i>Ley de Movilidad Peatonal N°9976</i>	<p>Tiene por objetivos:</p> <p>a) Garantizar el derecho a una movilidad inclusiva, de forma integral en todos los entornos físicos, atendiendo el principio de igualdad.</p> <p>b) Atribuir, como competencia del MOPT y sus consejos, la construcción y el mantenimiento de las aceras y todos sus componentes en la red vial nacional.</p> <p>c) Trasladar a las corporaciones municipales, con carácter exclusivo, la gestión de las aceras en la red vial cantonal, lo que incluye el diseño, la construcción, la conservación, el señalamiento, la demarcación, la rehabilitación, el reforzamiento, la reconstrucción, la concesión y la operación de este espacio, que incluye tanto</p>



	<p>las aceras propiamente como todos los elementos de las infraestructuras peatonales necesarios para asegurar una movilidad inclusiva, como infraestructura verde, iluminación y otros elementos, y considerando los criterios de accesibilidad contemplados por la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad, de 2 de mayo de 1996.</p> <p>d) Establecer las normas legales que permitan a los entes municipales la planificación, la administración, el mantenimiento y el financiamiento de las aceras.</p> <p>e) Introducir los planes cantonales de movilidad sostenible como un instrumento de planificación de acatamiento obligatorio para el sector municipal.</p>
<p><i>Política Nacional de Desarrollo Urbano 2018-2022</i></p>	<p>Busca que se promueva el ordenamiento de las ciudades a través de un enfoque de desarrollo urbano sostenible. Esto de manera que se permita mejorar la calidad de vida de las personas pero también que se pueda aumentar la competitividad económica y social esto aumentando la eficacia y productividad de las ciudades como colectivo.</p> <p>Con esta se pretende alinear la agenda urbana nacional con compromisos internacionales, pero también, mejorar la calidad de vida en las ciudades y reducir el impacto negativo de la urbanización en el ambiente y las personas.</p>
<p><i>Plan Nacional de Ordenamiento Territorial</i></p>	<p>El Plan Nacional de Ordenamiento Territorial 2014-2020 es un instrumento director para la aplicación de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial. Es el norte por seguir en la materia para las diferentes instituciones del país. El PLANOT plantea una serie de acciones estratégicas repartidas en tres ejes:</p> <p>Eje protección del hábitat (ej.: aumentar la cantidad de personas que usan el transporte público)</p> <p>Eje protección y manejo ambiental (ej.: disminución de la huella de carbono y de las emisiones de gases de efecto invernadero asociados a los sistemas de transporte público)</p> <p>Eje competitividad territorial (ej.: desarrollo, actualización e implementación de los planes reguladores en los 81 cantones del país)</p>
<p><i>Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050</i></p>	<p>Este plan nacional establece el camino para revertir el crecimiento de emisiones de gases de efecto invernadero, fomentar la modernización y dinamización de la economía hacia un crecimiento verde. Este plan cuenta con 10 ejes y 8 estrategias transversales, que guían el proceso desde la modernización institucional, el marco</p>



	fiscal y el sistema educativo, todo esto tomando en cuenta consideraciones financieras, ambientales y tecnológicas.
<i>Plan Nacional de Transportes 2011-2035</i>	Este plan permite conocer una guía en cuanto al tema de transporte, al tener planes de mediano y largo plazo tomando en cuenta a diversos sectores de la economía nacional, con el objetivo de que se orienten hacia las estrategias del desarrollo económico y social del país, respetando lineamientos, sociales, económicos, urbanísticos, entre otros.
<i>Reglamento de vialidad del cantón de Belén</i>	<p>El reglamento de vialidad de la Municipalidad de Belén busca ordenar el sistema vial de manera funcional donde los diferentes usuarios de las vías puedan convivir de forma segura.</p> <p>El reglamento de vialidad de la Municipalidad de Belén, como parte del Plan Regulador, busca ordenar el sistema vial de manera funcional donde los diferentes usuarios de las vías puedan convivir de forma segura. Para efectos de este diagnóstico, brinda criterios para el diseño de la infraestructura vial basado en los anchos de vías y en elementos que garanticen un cierto grado de seguridad para los diferentes usuarios del espacio. Aunque en el abordaje de la vialidad en el reglamento no se contempla el enfoque A-S-I (Avoid-Shift-Improve o Evitar-Cambiar-Mejorar), representa actualmente el marco legal vigente en la materia y este trabajo recomendará medidas incluyendo este abordaje.</p>
<i>Políticas culturales (2011)</i>	El propósito de la política es lograr un desarrollo cultural participativo, sostenible y equitativo; definiendo las funciones claramente de los participantes en el proceso cultural en el cantón; utilizando todas las alternativas posibles en los espacios, capital humano y recursos locales para mejorar la calidad de vida de los pobladores de Belén.
<i>Política Cantonal de Cambio Climático (2022-2030)</i>	La misión de la política es “Hacer de Belén un cantón bajo en emisiones de carbono, resiliente, que promueve una mejor calidad de vida de sus ciudadanos, que asegura la protección de los ecosistemas naturales y culturales, adaptado al cambio climático, que reduce la vulnerabilidad de su territorio; con una participación inclusiva de la población, donde actores públicos, privados y sociedad civil desarrollan iniciativas y acciones climáticas”.
<i>Política para la atención integral de la persona</i>	El objetivo general es proteger y promover los derechos de las personas adultas mayores del cantón de Belén, asimismo orientar la gestión local a un envejecimiento activo y saludable.



<i>adulta mayor (2021-2031)</i>	
<i>Política de Desarrollo Social del cantón de Belén 2022-2032</i>	El objetivo general de la política es orientar la gestión social, por medio de ejes transversales, los cuales respondan a las necesidades e intereses de las diferentes poblaciones del cantón de Belén.
<i>Política Municipal de la niñez y adolescencia</i>	La misión de la política es cumplir una función orientadora y articuladora de las acciones realizadas por la Municipalidad de Belén y actores locales (públicos y privados) dirigidas a garantizar el cumplimiento de los derechos de la niñez y la adolescencia, y sus familias; optimizando aquellas actuaciones que se dirigen a mejorar su calidad de vida, la promoción de su desarrollo y, la participación e integración progresiva e inclusiva en la sociedad como ciudadanía de pleno derecho.
<i>Política Municipal en accesibilidad e inclusión 2019-2029</i>	La Política Municipal de Accesibilidad e Inclusión de Belén constituye un modelo estratégico global, para el pleno desarrollo de los derechos de las personas con discapacidad del cantón de Belén, mediante el trabajo interconectado dentro de la municipalidad, tomando en cuenta los diferentes departamentos que la componen y la gestión de los mismos con la comunidad (personas, familias, empresas y entidades públicas).
<i>Política Municipal para la igualdad y equidad de género</i>	Contribuir a mejorar la calidad de vida y a disminuir las desigualdades de género para lograr un desarrollo cantonal integral, democrático, equitativo e inclusivo de la diversidad.
<i>Plan cantonal de desarrollo humano local</i>	La Municipalidad de Belén junto a la comunidad definen las metas y proyectos para trabajar en los próximos años, por lo que es un plan para guiar el trabajo municipal. Las áreas de acción relevantes para esta Política son Gestión Ambiental, Ordenamiento Urbano y Servicios Públicos, y Desarrollo Humano y Seguridad Ciudadana.
<i>Plan regulador del cantón de Belén (1997)</i>	El Plan Regulador representa el marco jurídico y conceptual de las políticas de ordenamiento territorial. Brinda una guía para establecer un equilibrio entre desarrollo urbano y medio ambiente, y mejorar la calidad de vida de las personas que usan el territorio. Los diferentes planes y proyectos municipales deben por lo



	tanto seguir los ejes planteados por esta herramienta local de desarrollo urbanístico.
<i>Plan de Desarrollo Estratégico Municipal 2020-2024</i>	La Municipalidad busca convertirse en un agente innovador del desarrollo local sostenible. Su misión es la de gestionar el desarrollo equilibrado del cantón para el bienestar de la ciudadanía. Las áreas de intervención estratégicas para la Política son Gestión Ambiental, Ordenamiento Urbano y Servicios Públicos, y Desarrollo Humano y Seguridad Ciudadana.
<i>Plan Institucional de Movilidad Sostenible (PIMS)</i>	<p>El objetivo de este plan fue desarrollar un plan de acción para gestionar adecuadamente la movilidad y seguridad de las personas funcionarias de la institución.</p> <p>La visión del PIMS es ser una institución líder en la utilización de modos de movilidad sostenibles e innovadores que permitan mejorar la accesibilidad, inclusión social, salud y seguridad personal y vial de las personas funcionarias municipales para reducir los impactos negativos del transporte motorizado como consumo de combustible, ruido y emisiones de gases de efecto invernadero.</p>
<i>Plan Empresarial de Movilidad Sostenible (PEMS)</i>	La visión del PEMS es mejorar la calidad de vida de las y los colaboradores mediante estrategias que faciliten el acceso al sitio a través de los distintos medios de movilidad y que promuevan modalidades de trabajo más eficientes.
<i>Plan territorial intermunicipal de movilidad activa (2020-2025)</i>	La visión es fortalecer el sistema territorial- intermunicipal de movilidad activa bajo los principios de seguridad, inclusión, equidad y sostenibilidad, que promueve e implemente la pirámide de movilidad y la intermodalidad de la cultura costarricense.
<i>Moción En Belén el peatón es primero</i>	Dictar políticas de educación, señalización y coerción con la finalidad de proponer, negociar y aplicar en el corto, mediano y largo plazo; soluciones racionales y de trascendencia a fin de garantizar estabilidad y seguridad a la población belemita.
<i>Moción En Belén el ciclista se respeta</i>	Los objetivos de esta moción son posicionar el ciclismo urbano como una prioridad en el cantón, promover la movilidad y el ciclismo urbano con campañas de educación, y habilitar infraestructura ciclista segura en el cantón.



<p><i>Estrategia Belén Libre (2019–2020)</i></p>	<p>Generar un conjunto de acciones articuladas para la implementación de un modelo de detección y prevención del consumo de sustancias lícitas e ilícitas y otras adicciones para niños y adolescentes. La propuesta trabaja bajo el enfoque de los beneficios comunitarios, ambientales, económicos, individuales de la recreación y el deporte. Dentro de los beneficios de la recreación, se menciona la importancia de utilizar modos de movilización activos como una acción para ahorrar energía y proteger la calidad del aire.</p>
--	--

Fuente: Municipalidad de Belén

## Conceptos clave

La Tabla 2 muestra los siguientes son conceptos relevantes para esta política y los planes y proyectos derivados de ella.

Tabla 2: Conceptos clave de la Política de Movilidad Sostenible

<b>Concepto</b>	<b>Definición</b>
<i>Enfoque de género</i>	Abordaje que busca la igualdad de derechos, responsabilidades y oportunidades entre hombres y mujeres.
<i>Funcionalidad vial</i>	Principio de clasificación de la red vial basado en la función que cumple cada vía. Propone la siguiente jerarquía vial, en orden creciente de acceso y decreciente de flujo: autopistas, vías arteriales, vías distribuidoras y vías locales.
<i>Gobernanza en movilidad</i>	Nivel de alcance de un gobierno local en las decisiones asociadas a la movilidad de todas las personas en su territorio.
<i>Movilidad sostenible</i>	Visión del transporte de personas y bienes que busca su desplazamiento o transporte a través de medios de locomoción de alta eficiencia y bajo costo social, ambiental y energético.



<i>Pacificación vial</i>	Conjunto de intervenciones viales destinadas al control de la velocidad y el flujo de vehículos motorizados en una red vial.
<i>Pirámide de movilidad</i>	Representación ilustrativa del paradigma de la movilidad sostenible, que propone una jerarquía de usuarios viales basada en su eficiencia y su vulnerabilidad. El orden resultante es: peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga y ocupantes de vehículos motorizados particulares.
<i>Plan Empresarial de Movilidad Sostenible (PEMS)</i>	Hoja de ruta para la gestión de la movilidad de la población laboral de un centro de trabajo. El cantón de Belén desarrolló un programa específicamente para promover la creación y seguimiento de PEMS.
<i>Reparto modal</i>	Porcentaje de viajes realizados en distintos modos de movilidad en un área geográfica específica.
<i>Responsabilidad objetiva</i>	Cuota de responsabilidad que tiene un participante en un siniestro vial por cuenta de la peligrosidad de su vehículo, independientemente de las reglas.
<i>Responsabilidad subjetiva</i>	Cuota de responsabilidad que tiene un participante en un siniestro vial por irrespetar una regla, independientemente de la peligrosidad de su vehículo.
<i>Transporte público accesible</i>	De acuerdo con la CEPAL (2013) servicio público, es la obligación indeclinable del Estado de asegurar la accesibilidad a la movilidad urbana con una calidad y seguridad razonable, a precio alcanzable a todo ciudadano, y por un costo aceptable para la comunidad.

Fuente: Elaboración propia



## **Pilares**

La Municipalidad de Belén asume el compromiso de que las acciones derivadas de esta Política estén basadas en los siguientes pilares:

### **Respeto por la vida**

Procurar seguridad vial para todas las personas y prioridad en el diseño y operación vial para las personas más vulnerables.

### **Ambiente sano**

Garantizar espacio público de calidad y opciones de movilidad sostenible para todas las personas.

### **Justicia**

Sancionar todas las conductas y omisiones que atentan contra la seguridad vial y la movilidad sostenible.

### **Innovación**

Usar tecnología y equipamiento urbano para el desarrollo de una ciudad inteligente que atiende las necesidades de todas las personas que la habitan y la visitan.

### **Voluntad**

Querer hacer, con el convencimiento de que cada aporte hacia un sistema de movilidad sostenible representa un beneficio colectivo y bien vale la pena el esfuerzo que conlleva.

### **Participación activa**

Hacer partícipe de los esfuerzos por la movilidad sostenible a todo el personal municipal, incluyendo actividades de cultura, recreación, deporte y seguridad comunitaria.

### **Transparencia**

Comunicar ampliamente lo que se hace y cómo se hace, para acercar a las personas y fomentar el apropiamiento de los proyectos derivados de esta Política.



## Poblaciones meta

Esta Política de Movilidad Sostenible busca beneficiar a todas las personas vecinas y usuarias del sistema de movilidad del cantón de Belén para que puedan desplazarse y conectar con sus destinos sin obstáculos, en modos de movilidad activa y de pequeña escala para viajes cortos y en transporte público y movilidad cero emisiones para viajes largos.

Belén ha sido galardonado como Cantón Amigo de la Niñez y Cantón Amigo de las Personas Adultas Mayores, así que estas constituyen poblaciones hacia las cuales deben estar direccionados los planes y proyectos derivados de esta Política.

La Municipalidad aún tiene pendiente acercarse a la población joven, que ha sido crítica del accionar municipal y activa en reclamar, con derecho, espacios que atiendan sus necesidades.

Esta Política se regirá por lineamientos del abordaje de Ciudades 8-80<sup>1</sup>, para promover la movilidad autónoma e independiente de personas desde 8 hasta 80 años de edad, y más.

El equipo municipal ha desarrollado ejercicios de empatía con personas con discapacidad y es sensible a las necesidades de esta población. Esta Política busca profundizar con más instancias de sensibilización, y establecer la accesibilidad universal como requisito de diseño de obras de movilidad.

Esta Política deberá ser validada por los diferentes sectores, los planes y proyectos derivados deberán incluir la participación de personas jóvenes, adultos mayores y con discapacidad desde el diseño.

---

<sup>1</sup> Ciudades 8-80 es una organización canadiense sin fines de lucro cuya intención es crear ciudades incluyentes y exitosas pensadas desde la calidad de vida de sus ciudadanos más vulnerables. Ciudades para personas desde ocho hasta ochenta años de edad.



## Diagnóstico

### Hábitos de movilidad

Según el Inventario Municipal de Emisiones (2022), en el cantón de Belén hay más de 11000 vehículos privados en uso. El 82% de los hogares cuenta con algún tipo de vehículo, de los cuales 54% son carros y 2% motocicletas. El 15% de la población del cantón camina como modo de movilidad habitual, pero la población resiente la ausencia de más y mejores aceras y cruces peatonales.

El 3% de la población utiliza la bicicleta como medio de transporte habitual, y la razón que aduce la mayoría de las personas para no hacerlo es la ausencia de infraestructura ciclista segura. El bus es el principal medio de transporte para el 20% de la población, que reclama mayor frecuencia y cobertura horaria del servicio de bus y tren, y rutas que conecten con centros laborales.

Los vehículos motorizados particulares se posicionan como principal medio de transporte entre la población belemita debido a las largas distancias de desplazamiento por viaje. Las personas viajan a trabajar fuera del cantón. Por otra parte, cerca de 20000 personas llegan de otros cantones a trabajar en Belén.

### Siniestralidad vial

Los siniestros viales con daños materiales disminuyeron del 2016 al 2022. La variación se atribuye a los efectos de la pandemia por COVID-19 y a las acciones preventivas y sancionatorias que la Municipalidad puso en práctica durante ese periodo.

La estadística muestra que 13,5% de los siniestros con heridos ocurren entre la medianoche y el mediodía, una franja horaria en que la Policía Municipal de Tránsito opera sólo la mitad del tiempo y la red vial permanece generalmente descongestionada. Aún más, en la franja horaria anterior, de 18:00 a 00:00, suceden 21% de los siniestros viales con heridos, a pesar de contar con cobertura de la Policía Municipal de Tránsito.

En ausencia de congestión vial se producen la mayoría de los siniestros viales. La Municipalidad desea ver un descenso sostenido de la siniestralidad, que ya bajó de 1008 colisiones en 2019 a 744 en 2022.

Coincidentemente con la tendencia a nivel nacional, los hombres participan en siniestros viales en mayor proporción que las mujeres, y las personas en edades de 25 a 29 años están involucradas en 15,7% de dichos siniestros.



## Visión al 2030

En el año 2030, el cantón de Belén habrá hecho avances importantes en su sistema de movilidad sostenible que permitirá que las personas realicen la mayoría de sus viajes locales a pie y en bicicleta, y la mayoría de sus viajes intercantonales en transporte público. Habrá un diseño vial pacificado que permitirá que las personas que se desplazan en modos de movilidad activa tengan condiciones aceptables de seguridad. Las personas que viajan a pie podrán cruzar de forma prioritaria en todas las intersecciones y contarán con sombra a través de arbolado urbano y mobiliario para descansar en aceras anchas, accesibles y cómodas.

Asimismo, el cantón contará con una red de infraestructura ciclista protegida que será segura, directa, cohesiva, confortable y atractiva. Las personas usuarias de transporte público tendrán paradas seguras, modernas y accesibles, y las unidades de autobús que transiten por el cantón contarán con infraestructura exclusiva en vías congestionadas. El servicio de autobús estará interconectado con el servicio de tren, de manera que se puedan encadenar los viajes con facilidad.

## Ejes

Esta Política busca impulsar proyectos específicos y articulados, que se materialicen en acciones, en tres ejes: Infraestructura, Control Vial y Educación, en ese orden de prioridad, por su impacto comprobado en la implementación del paradigma de la movilidad sostenible.

### Infraestructura

La infraestructura condiciona la conducta y los hábitos de los usuarios viales. Belén aspira a tener infraestructura para ofrecer a las personas acceso seguro a modos activos de movilidad para viajes locales y a transporte público de calidad para viajes medianos y largos.

Recientemente Belén ha incorporado elementos de accesibilidad que facilitan la movilidad de todas las personas. La Municipalidad está usando herramientas innovadoras para concientizar a las personas usuarias al tiempo que se va transformando el entorno urbano y haciéndose más amigable con el peatón.

El ensanchamiento de aceras en las intersecciones reduce la velocidad de los vehículos y la distancia de cruce para los peatones. Las chicanas pacifican vías rectas y peligrosas por las altas velocidades de los conductores, obstaculizando el paso en línea recta y desincentivando la alta velocidad. Las rampas en las esquinas propician líneas de conectividad interdistrital y acercan a las personas a servicios como educación, salud, deporte y cultura mediante trayectos continuos



y accesibles, que facilitan la apropiación, el uso para traslado, recreación, deporte e incluso para el desarrollo de relaciones interpersonales.

Los planes cantonales de movilidad sostenible orientan y ordenan las inversiones en infraestructura para procurar su crecimiento en el tiempo y la ampliación de su alcance hasta abarcar el cantón completo, de camino priorizando por demanda, costo y beneficio.

Los proyectos derivados del Eje de Infraestructura habilitan la movilidad a pie, en bicicleta, en transporte público y los intercambios modales. Todo bajo una visión de infraestructura segura, pacificada, accesible e inclusiva.

### **Control vial**

La mayoría de las conductas peligrosas se pueden impedir con infraestructura segura y bien diseñada, pero hay conductas que la infraestructura no puede prevenir; esas deben ser abordadas con un estricto control urbano que no permita impunidad y mantenga las calles libres de conductores temerarios.

Los proyectos derivados del Eje de Control Vial se respaldan en recurso tecnológico y humano estratégicamente desplegado en el cantón para un control efectivo de conductas viales peligrosas.

### **Educación**

Los cambios que introducen los ejes de Infraestructura y Control Vial en el diseño y operación de las vías deben ser ampliamente comunicados a la población, que debe aprender a interpretar el espacio vial intervenido y a priorizar a los usuarios viales vulnerables.

Las inversiones en transporte público, mobiliario urbano e infraestructura para la movilidad activa se cuidan educando a la población de forma continua, con el fin de construir una cultura de movilidad urbana que promueva la protección colectiva de los activos y un ambiente de paz y seguridad para todos los usuarios.

La Figura 1 ilustra los tres ejes de la PMS y enumera los principales proyectos específicos que pueden derivarse de cada uno.

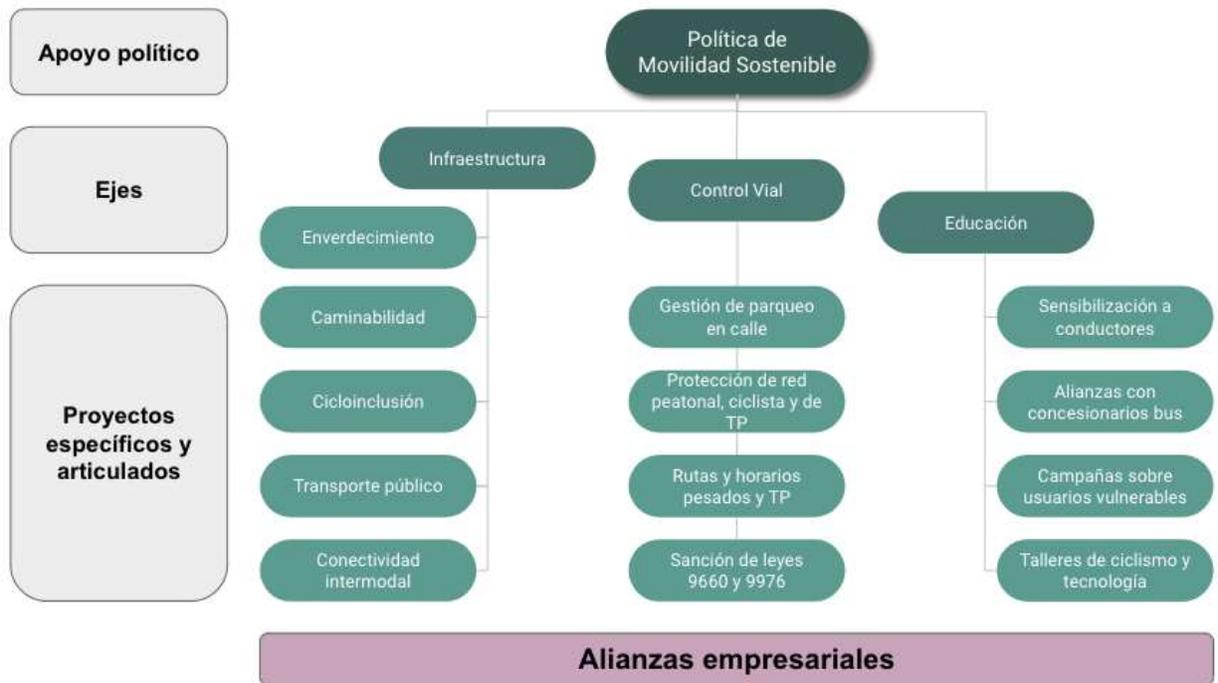


Figura 1. Diagrama de la Política de Movilidad Sostenible.

Fuente: Elaboración propia



## Retos

Derivar planes y proyectos de esta Política presenta varios retos. Esta Política identifica los retos descritos en la Tabla 3, proponiendo un abordaje para cada uno.

Tabla 3: Retos y abordajes para promover la movilidad sostenible en Belén.

<b>Reto</b>	<b>Abordaje</b>
<i>Resistencia al cambio</i>	Participación comunitaria intensiva, sensibilización, demostración.
<i>Falta de gobernanza local</i>	Priorizar intervenciones en la red vial cantonal al tiempo que se hace cabildeo (sensibilización) para mayor gobernanza.
<i>Voluntad política</i>	Incluir al Concejo Municipal en el Comité de Movilidad. Respaldar ideas con datos contundentes. Comunicación asertiva con autoridades políticas. Sensibilización a autoridades entrantes.
<i>Presupuesto limitado</i>	Estructurar el presupuesto vial con visión de movilidad sostenible. Direccionar fondos de eventos masivos a obras de movilidad.
<i>Espacio público disponible limitado</i>	Restricciones vehiculares por horario. Sensibilización y participación de sectores, y control vial. Clasificación funcional de la red vial.
<i>Relación con sector privado</i>	Alianzas con empresas productoras de eventos masivos. Retomar objetivos del PEMS en una nueva iniciativa.
<i>Comunicación</i>	<p><i>Interna:</i> motivar al personal municipal, sensibilizar a la parte política sobre la importancia de la comunicación e incluir actividades e información del tema en la agenda mensual para que sea visible a todo el personal en One Drive.</p> <p><i>Externa:</i> reforzar el recurso humano del área (al menos una persona para Redes sociales). Hacer visible al público la agenda semanal.</p>



<i>Relación entre Junta Vial y Comité de Movilidad</i>	Realizar comunicaciones periódicas del Comité a la Junta.
--	---

Fuente: elaboración propia

## Condiciones habilitantes

Para implementar con éxito proyectos derivados de la PMS, la Municipalidad de Belén requiere ciertas condiciones que los hagan viables. La Tabla 4 detalla las principales condiciones habilitantes para esta Política.

Tabla 4. Condiciones habilitantes para la Política de Movilidad Sostenible.

<b>Condición</b>	<b>Detalle</b>
<i>Compromiso explícito de la Alcaldía</i>	Inicialmente un compromiso explícito en una carta que encabeza esta Política como manifiesto desde la Alcaldía. En el tiempo, respaldo político ante el Concejo Municipal para lograr autorizaciones para proyectos asociados.
<i>Fortalecimiento de capacidad de control vial</i>	Un panorama claro sobre la inversión creciente que hará la Municipalidad en recurso humano y tecnológico para el control de conductas viales y la aplicación eficaz de sanciones por infracciones a ley.
<i>Campaña ambiciosa de divulgación</i>	La Política y sus proyectos derivados deben ser divulgados ampliamente. El uso de las redes sociales de la Municipalidad, así como espacios publicitarios sobre vías públicas, especialmente en paradas de tren y bus, son clave para este fin.
<i>Presupuesto específico</i>	Programar y presupuestar al menos anualmente, los proyectos derivados de esta Política.
<i>Fortalecimiento del Tren Metropolitano en frecuencia y horarios</i>	Un <i>acercamiento</i> político fuerte y sostenido sobre el Gobierno Nacional para exigir una mayor inversión en el Tren Metropolitano, que permita ampliar su frecuencia y horarios.



<i>Gestión de rutas de travesía en centros urbanos</i>	Firmar convenios con el MOPT para que se intervengan las rutas de travesía en centros urbanos del cantón a fin de pacificarlas, acotarlas a la capacidad vehicular mínima necesaria y darles conectividad longitudinal y transversal para usuarios viales vulnerables.
<i>Coordinación con gobierno central para eventos especiales</i>	Trabajo conjunto con autoridades del MOPT e INCOFER para la provisión de recursos extraordinarios para la atención de eventos especiales en el cantón por medio de operativos de movilidad específicos para cada evento.

Fuente: Elaboración propia

En conclusión, el CMUS espera que esta política sirva para que el cantón de Belén avance de forma decidida hacia un sistema de movilidad que respete la vida, promueva la sostenibilidad y facilite el traslado de todos los habitantes y visitantes de nuestro cantón.



## Referencias

Alianza Mobilise Your City (sin fecha). *Políticas Nacionales de Movilidad Urbana*. Disponible en <https://www.mobiliseyourcity.net/national-urban-mobility-policies-and-investment-programmes-toolkit#:~:text=A%20National%20Urban%20Mobility%20Policy,needs%20of%20people%20and%20businesses>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2013). *Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual*. Boletín FAL. Disponible en <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/41c65086-ccfc-4877-b4f2-7f0777f3842b/content#:~:text=Al%20ser%20servicio%20p%C3%BAblico%2C%20es, costo%20aceptable%20para%20la%20comunidad>.

Gobierno del Estado de Nueva York, Estados Unidos (sin fecha). *Las 3 E*. Disponible en <https://www.ny.gov/pedestrian-safety/three-es>

Gobierno de Quebec, Canadá (2018). *Política de Movilidad Sostenible*. Disponible en <https://www.transports.gouv.qc.ca/en/Pages/sustainable-mobility-policy.aspx>