

CATEGORIA: Mejorar nuestra calidad de vida en la ciudad

Palanca #45

Palancas Colombia propone: Caminabilidad para ciudades amables. Las calles y los peatones en el centro de la vida cívica de la ciudad¹

Palanca internacional seleccionada del proyecto Palancas en Colombia

¿Qué proponemos?

Mejorar la caminabilidad y la movilidad peatonal en sectores de la ciudad de alta concentración de viajes a pie, creando corredores peatonales seguros, cómodos y amenos para los ciudadanos; que garanticen la seguridad y la disminución de los conflictos entre peatones y otros actores de la vía, como carros, motos, bicicletas, ventas ambulantes, etc. y mejoren el diseño de las calles para que sean útiles y atractivas, seguras y acogedoras, con una función ecológica conectada a la estructura ecológica principal (EEP) y que prioricen y promuevan el uso, necesidades y comodidades diarias de las personas y el desarrollo de actividades sociales, recreativas, de vida saludable, comerciales y de movilidad sostenible.

Alcance de la palanca hacia una ciudad amable

- Mejorar el diseño de las calles
 - Ampliar los andenes
 - Mobiliario urbano
 - Iluminación orientada al peatón
 - Ubicar rampas en los cruces
 - Diseñar una señalética que priorice el peatón
 - Eliminar huecos, desniveles, obstrucciones para asegurar la caminabilidad

¹ Por Mauricio Rico, gerente de Corposéptima y Darío Hidalgo, investigador, docente y consultor en movilidad sostenible.

- Ecología y conectividad ambiental. Diseño de redes verdes
- Diseñar la conectividad ambiental a la estructura ecológica principal
- Mejorar el manejo del agua, escorrentía, filtración, etc.
- Diseño de jardinería urbana
- Diseño eficiente de servicios públicos (redes subterráneas)
- Mejorar la calidad del aire
- Aumentar y promover la seguridad peatonal
- Cruces peatonales seguros, cómodos y en superficie²
- Ampliar radios de borde, pompeyanos, etc.
- Eliminar puentes peatonales
- Apaciguar del tráfico (zonas 30)
- Priorizar el peatón
- Diseño urbano, vida pública, imagen, diversidad, ambiente peatonal
- Promover sitios de encuentro de la comunidad (mobiliario integrado al sitio)
- Disminuir espacio de parqueo en vía, *parklets*³
- Uso público, temporal y flexible: cafés, exposiciones, conciertos, eventos
- Uso económico del espacio público: gastronomía
- Fomentar el sentido de apropiación y pertenencia
- Caminabilidad y sistemas de transporte
- Diseño de rutas seguras y cómodas
- Ubicación de servicios públicos para los peatones
- Organizaciones sociales. Apoyo a iniciativas sociales y cívicas (liderar una organización para peatones)

¿Qué problema (s) trata de solucionar la palanca? (Nivel: nacional, regional, local)

Bogotá ha olvidado garantizar la calidad de la vida peatonal, hoy en día prima y domina, en las calles, el uso excesivo del automóvil, aumentando los conflictos y violencia viales, la congestión vehicular y emisiones de gases invernadero, esto combinado con andenes ineficientes, inadecuada señalética para el cruce de peatones en las intersecciones, falta de incentivos urbanos para caminar de manera amable, segura y

² Por efecto demostrativo, se recomienda seleccionar una intersección peatonal icónica y sortear el proceso para demoler el puente peatonal (previo estudio legal).

³ Convierten espacios de estacionamiento sobre calle en espacio para las personas, contribuyendo así al abastecimiento de espacios públicos en las ciudades y a la recuperación de las calles, como espacios para todos.” Derivé Lab (2015). *Parklets ¿por qué, ¿cómo, dónde?*

cómoda. Todo ello ha promovido una generación de ciudadanos y de propuestas urbanas que han olvidado que caminar es una alternativa.

Diagnóstico/justificación. ¿Por qué lo proponemos?

La distribución modal de los viajes que se dan en Bogotá diariamente da cuenta de la importancia de llevar a cabo acciones que prioricen el bienestar de los peatones. Según la encuesta de movilidad de 2019⁴, de los más de trece millones de viajes diarios en la ciudad, 24 % corresponde a peatones.

Adicionalmente, este porcentaje incrementa cuando se tienen en cuenta factores como la edad, el género, el estrato socioeconómico o las condiciones de movilidad reducida. Algunos datos relevantes son, por ejemplo:

- Del total de viajes a pie, 29,2 % corresponde a mujeres y 19,2 % a hombres.
- En los estratos 1, 2 y 3 predominan los viajes a pie, de 22 % a 32 %.
- Los adolescentes, los niños y las niñas se movilizan mayormente a pie, con un 43,15 % de los viajes diarios; le sigue el transporte escolar con 18,58 %.
- El modo de transporte más usado por los adultos mayores es a pie, que representa 30,61 %
- Entre 40 % y 50 % de las personas con movilidad reducida en Bogotá se mueven principalmente a pie.

Además, la siniestralidad de peatones es un punto de vital importancia a la hora de impulsar iniciativas de este tipo, en políticas y planes existentes (raps, etc.), como el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Distrital, y la política pública de movilidad.

Actores responsables de gestionar/implementar la palanca. ¿Quién lo haría?

Consejos municipales (Congreso de la República en caso de ser norma nacional)

- Ministerio de Transporte
- Ministerio de Salud
- Consejería para personas con discapacidad presidencia
- Alcaldías municipales

⁴ Secretaría de Movilidad de Bogotá (2019). *Encuesta de Movilidad de Bogotá y Municipios cercanos*.

- Secretarías de Movilidad
- Obras públicas
- Ciudadanos (ONG, como FundaPeatón)

Mecanismos de evaluación, rendición de cuentas o mediciones

Gestión: ley nacional o acuerdos municipales, intersecciones intervenidas.

Estudios de seguridad vial y personal para medición de impacto.

Beneficios esperados de la palanca

- Convertir las calles en el centro de la actividad cívica
- Promover iniciativas de caminabilidad en la ciudad
- Promover la sostenibilidad de la ciudad a través de la recuperación de la actividad de caminar
- Disminuir la violencia vial priorizando al peatón
- Disminuir la accidentalidad y aumentar la seguridad (reducción de muertes y heridos en el tráfico, seguridad personal, acceso universal)
- Aumentar la oferta y calidad de espacio público para atender la demanda creciente
- Potencializar la vida, imagen y el atractivo de nuestras calles

Costos de la palanca

Según intervención

- Adecuación de intersección, semaforización
- Demolición (cuando aplique)
- Voluntariado