

FORMATO FICHA – PALANCAS COLOMBIA
Grupo Ciudades amables

Autores de la Palanca	Mauricio Rico ¹ y Darío Hidalgo ²
Nombre/Título de la Palanca	Caminabilidad para ciudades amables. Las calles y los peatones en el centro de la vida cívica de la ciudad
<p align="center"> Palanca ¿Qué proponemos? </p>	<p>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 promocionen el uso, necesidades y comodidades diarias de las personas y el desarrollo de actividades sociales, recreativas, de vida saludable, comerciales y de movilidad sostenible.</p> <p>Alcance de la palanca hacia ciudad amable:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar el diseño de las calles <ol style="list-style-type: none"> a. Ampliar los andenes b. Mobiliario urbano c. Iluminación orientada al peatón d. Ubicar rampas en los cruces e. Diseñar una señalética que priorice el peatón f. Eliminar huecos, desniveles, obstrucciones para asegurar la caminabilidad 2. Ecología y conectividad ambiental. Diseño de redes verdes <ol style="list-style-type: none"> a. Diseñar la conectividad ambiental a la estructura ecológica principal b. Mejorar el manejo del agua, escorrentía, filtración, etc. c. Diseño de jardinería urbana d. Diseño eficiente de servicios públicos (redes subterráneas)

¹ Gerente de Corposéptima

² Investigador, docente y consultor en movilidad sostenible

	<ul style="list-style-type: none"> e. Mejorar la calidad del aire 3. Aumentar y promover la seguridad peatonal <ul style="list-style-type: none"> a. Cruces peatonales seguros, cómodos y en superficie³ b. Ampliar radios de borde, pompeyanos, etc. c. Eliminar puentes peatonales d. Apaciguar del tráfico (zonas 30) e. Priorizar el peatón 4. Diseño urbano, vida pública, imagen, diversidad, ambiente peatonal <ul style="list-style-type: none"> a. Promover sitios de encuentro de la comunidad (mobiliario integrado al sitio) b. Disminuir espacio de parqueo en vía, <i>parklets</i>⁴ c. Uso público, temporal y flexible: cafés, exposiciones, conciertos, eventos d. Uso económico del espacio público: gastronomía e. Fomentar el sentido de apropiación y pertenencia 5. Caminabilidad y sistemas de transporte <ul style="list-style-type: none"> a. Diseño de rutas seguras y cómodas b. Ubicación de servicios públicos para los peatones 6. Organizaciones sociales. Apoyo a iniciativas sociales y cívicas (liderar una organización para peatones)
<p>¿Qué problema(s) trata de solucionar la Palanca? (Nivel: nacional, regional, local)</p>	<p>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 cómoda. Todo ello ha promovido una generación de ciudadanos y de propuestas urbanas que han olvidado que caminar es una alternativa.</p>

³ Por efecto demostrativo, se recomienda seleccionar una intersección peatonal icónica y sortear el proceso para demoler el puente peatonal (previo estudio legal).

⁴ “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?*

Disponible en: <https://derivelab.org/wp-content/uploads/2017/11/PARKLETS-low.compressed.pdf>

<p>Diagnóstico/justificación ¿Por qué lo proponemos?</p>	<p>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 2019⁵, de los más de trece millones de viajes diarios en la ciudad, 24 % corresponde a peatones.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>
<p>Actores responsables de gestionar/implementar la Palanca ¿Quién lo haría?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • Secretarías de Movilidad • Obras públicas • Ciudadanos (ONG, como FundaPeatón)

⁵ Secretaría de Movilidad de Bogotá (2019). *Encuesta de Movilidad de Bogotá y Municipios cercanos*. Disponible en: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019

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	<ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> • Adecuación de intersección, semaforización • Demolición (cuando aplique) • Voluntariado
Otros aspectos a mencionar	