

**FORMATO FICHA – PALANCAS COLOMBIA**  
**Grupo Ciudades amables**

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

<sup>1</sup> Gerente de Corposéptima

<sup>2</sup> Investigador, docente y consultor en movilidad sostenible

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

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

<sup>4</sup> “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><b>Diagnóstico/justificación</b> <b>¿Por qué lo proponemos?</b></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 2019<sup>5</sup>, 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"> <li>• Del total de viajes a pie, 29,2% corresponde a mujeres y 19,2% a hombres.</li> <li>• En los estratos 1, 2 y 3 predominan los viajes a pie, de 22% a 32%.</li> <li>• 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%.</li> <li>• El modo de transporte más usado por los adultos mayores es a pie, que representa 30,61%</li> <li>• Entre 40% y 50% de las personas con movilidad reducida en Bogotá se mueven principalmente a pie.</li> </ul> <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><b>Actores responsables de gestionar/implementar la Palanca</b> <b>¿Quién lo haría?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consejos municipales (Congreso de la República en caso de ser norma nacional)</li> <li>• Ministerio de Transporte</li> <li>• Ministerio de Salud</li> <li>• Consejería para personas con discapacidad presidencia</li> <li>• Alcaldías municipales</li> <li>• Secretarías de Movilidad</li> <li>• Obras públicas</li> <li>• Ciudadanos (ONG, como FundaPeatón)</li> </ul>

<sup>5</sup> 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](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019)

<b>Mecanismos de evaluación, rendición de cuentas o mediciones</b>	Gestión: ley nacional o acuerdos municipales, intersecciones intervenidas. Estudios de seguridad vial y personal para medición de impacto.
<b>Beneficios esperados de la Palanca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convertir las calles en el centro de la actividad cívica</li> <li>• Promover iniciativas de caminabilidad en la ciudad</li> <li>• Promover la sostenibilidad de la ciudad a través de la recuperación de la actividad de caminar</li> <li>• Disminuir la violencia vial priorizando al peatón</li> <li>• Disminuir la accidentalidad y aumentar la seguridad (reducción de muertes y heridos en el tráfico, seguridad personal, acceso universal)</li> <li>• Aumentar la oferta y calidad de espacio público para atender la demanda creciente</li> <li>• Potencializar la vida, imagen y el atractivo de nuestras calles</li> </ul>
<b>Costos de la Palanca</b>	Según intervención: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adecuación de intersección, semaforización</li> <li>• Demolición (cuando aplique)</li> <li>• Voluntariado</li> </ul>
<b>Otros aspectos a mencionar</b>	