

despacio

@deespacio

Transporte no motorizado

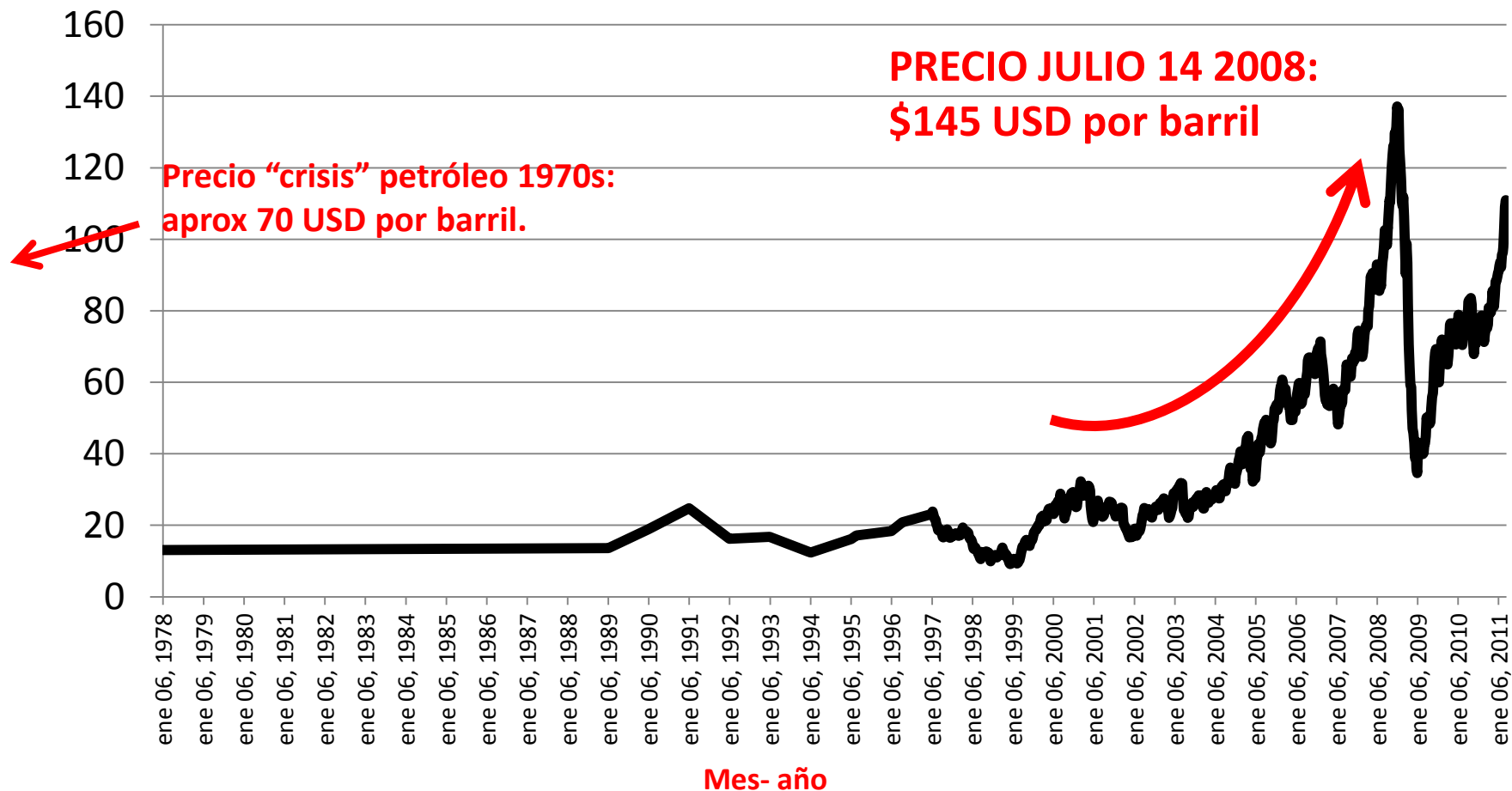
Carlosfelipe Pardo

@carlosfardo

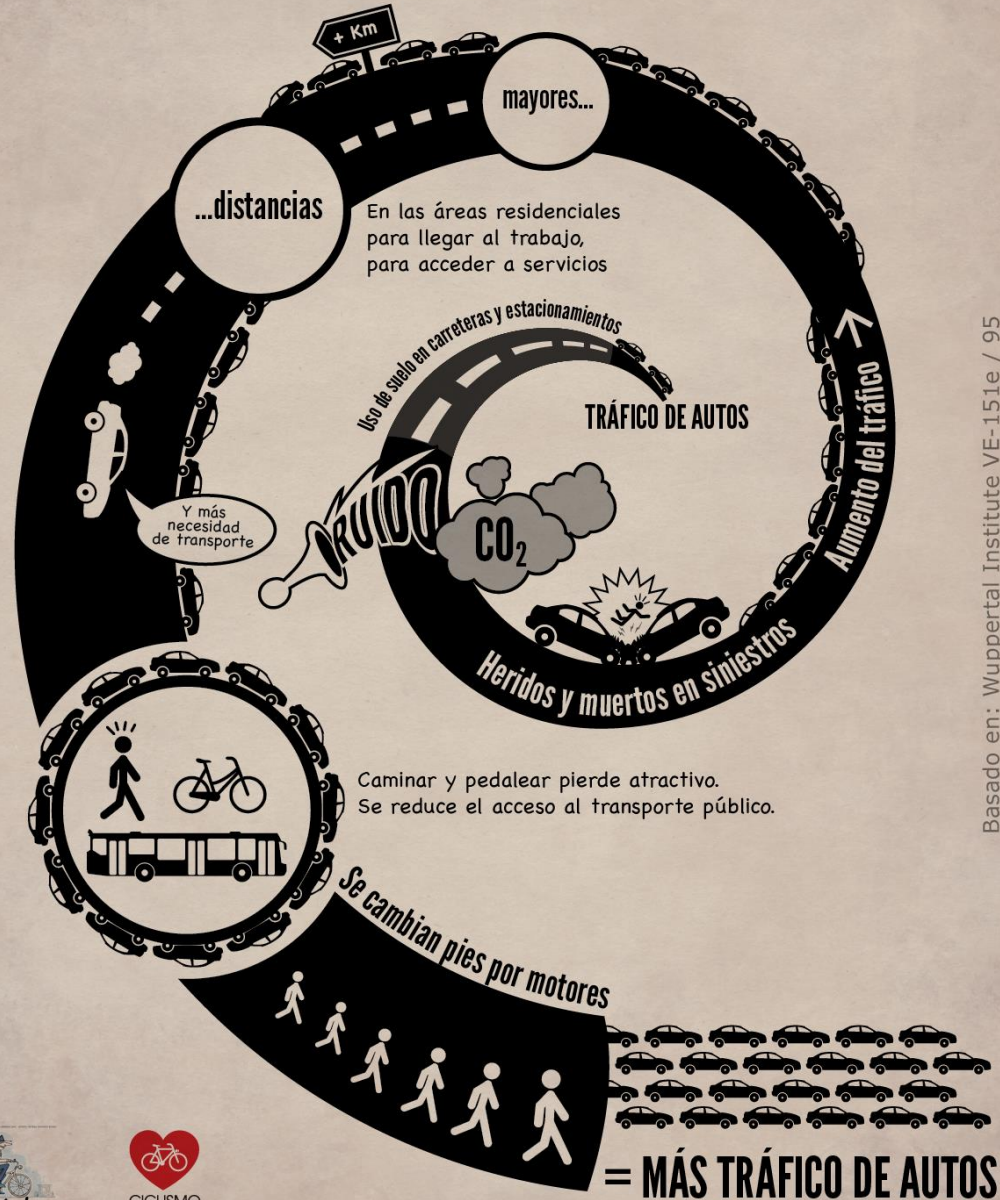
Precio petróleo 1978- 2011

(USD por barril de crudo)

USD por
barril



EL TEMA CON EL AUTO



Basado en: Wuppertal Institute VE-151e / 95

¿Qué percibimos a 4 km/h?



¿Qué percibimos a 200 km/h?



La velocidad enceguece

Mientras más rápido vayas, menor es tu capacidad de atención al entorno



Se trata de la capacidad de percibir

Estas cuatro figuras muestran el campo visual de un conductor de acuerdo con su velocidad de desplazamiento y la capacidad de percepción y concentración sobre su entorno. Como se ve, la velocidad es inversamente proporcional a la capacidad de percepción, la cual reduce la seguridad del entorno.



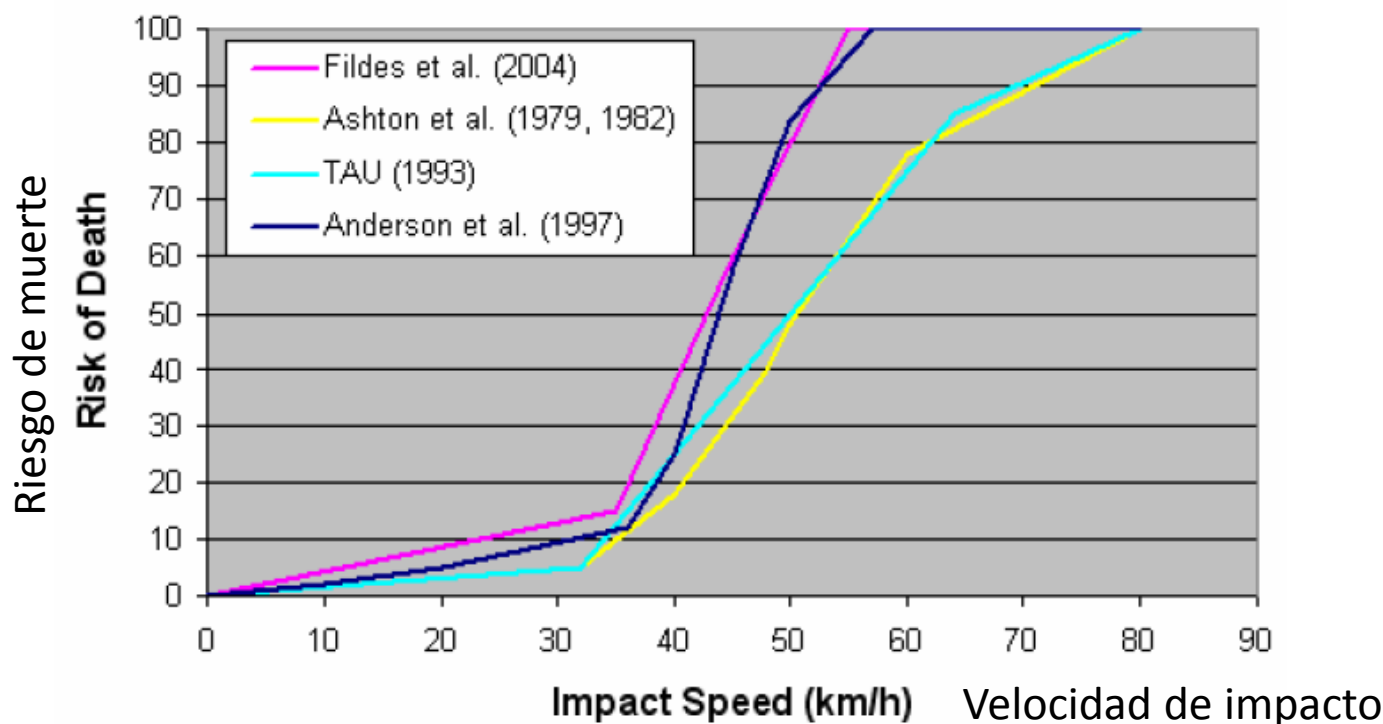


Figure 4. Comparison of reported estimations of risk of death for pedestrians with respect to impact speeds (from Scully et al., 2007).

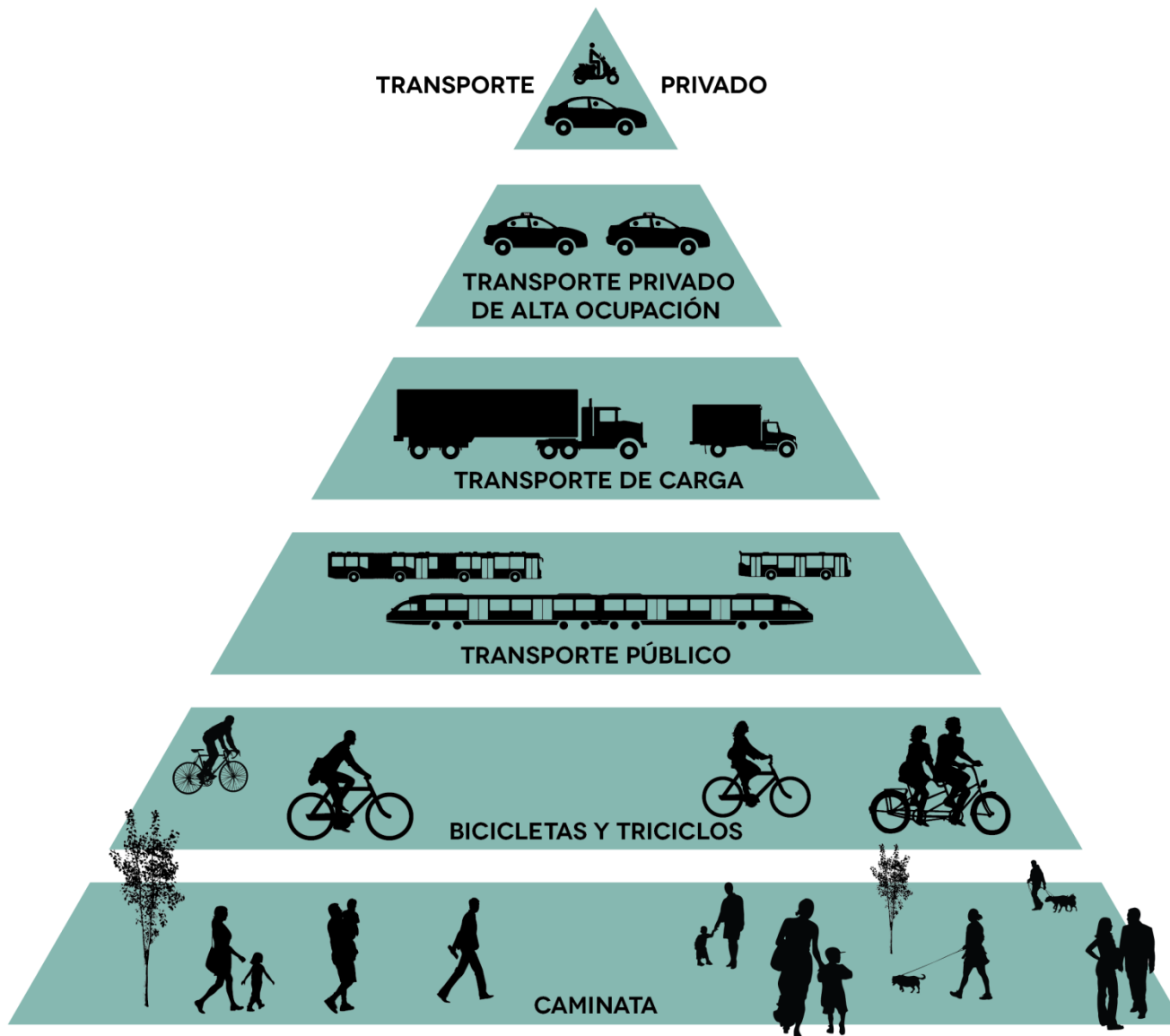
- Subir de 89 kph a 105kph en EU generó 15% más muertes (American Journal of Public Health, vol 79, p 1392).



PRIORIDAD DE INVERSIÓN



COSTOS PASAJERO/KILÓMETRO TRANSPORTADO



Medidas para empujar:

Precios de combustibles, Cobros por propiedad, Cobros por congestión, Gestión de estacionamientos, Reducir la movilidad y velocidad del automóvil, Planificación integrada de usos del suelo, Fiscalización, Restricciones regulatorias.



Medidas para atraer:

Mejorar transporte público, infraestructura para bicicletas y peatones, sensibilización ciudadana, ampliar opciones de movilidad



Medias para empujar y atraer:

Redistribución de perfiles viales integrales con espacios para peatones, ciclistas y autobuses, Reorganización de los tiempos en los cruces semaforizados para favorecer al transporte no motorizado, Participación ciudadana y mercadeo

Transporte no motorizado (TNM)

- Peatones (andenes, cruces adecuados, no tantos puentes)
- Bicicletas (ciclorrutas, ciclovías, calles de baja velocidad)



Los 5 requisitos para planificación de infraestructura ciclo-inclusiva



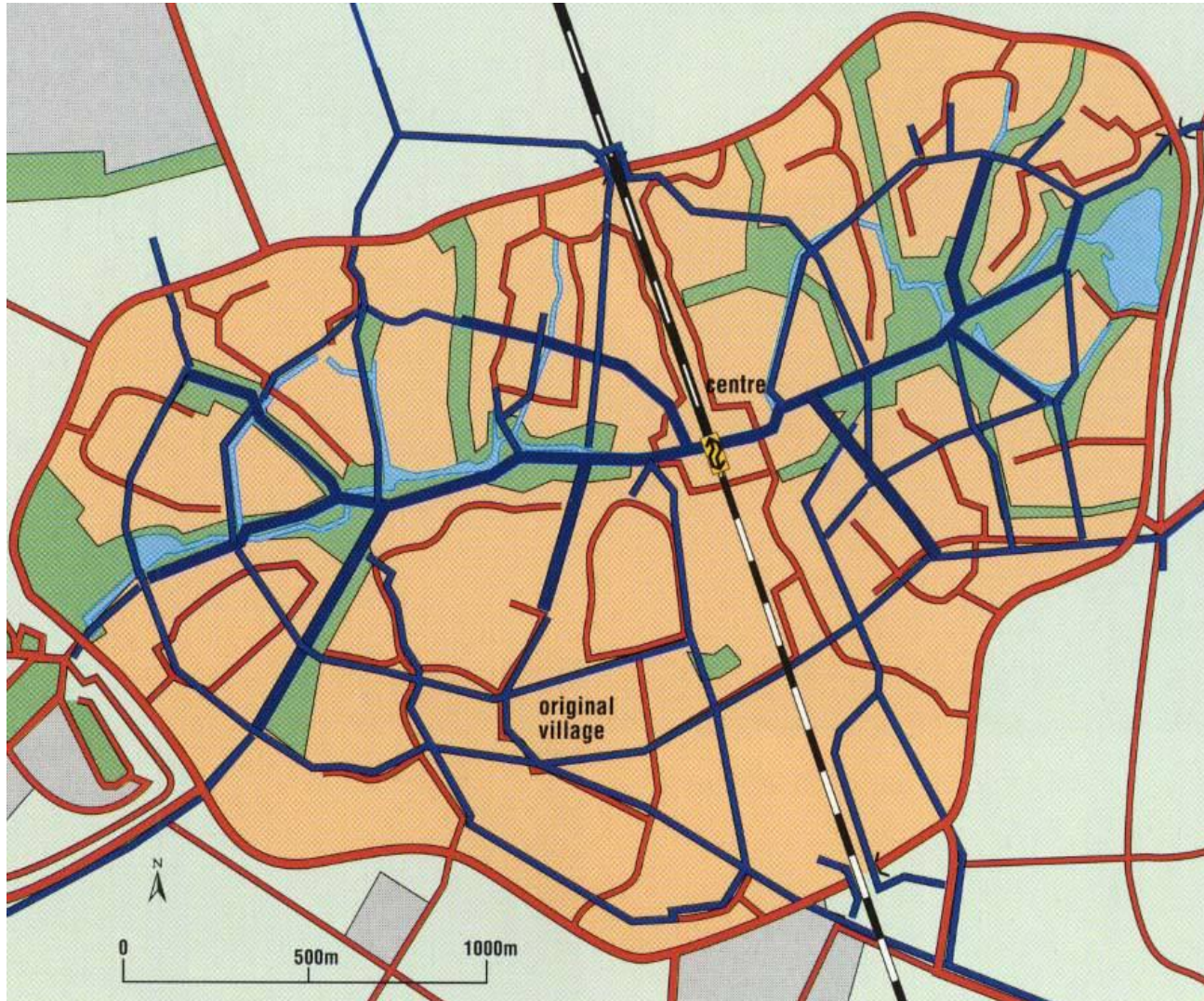
1. Seguridad vial
2. Rutas directas
3. Coherencia
4. Comodidad
5. Rutas atractivas


Planificación y diseño de infraestructura en 4 niveles:

- Nivel de la red
- Nivel de secciones de vías
- Nivel de intersecciones
- Nivel del pavimento

Houten:

Seguridad en el nivel de la red



-  Bicicletas
-  Carro

Atajos



Reasignación de espacio (Frankfurt)



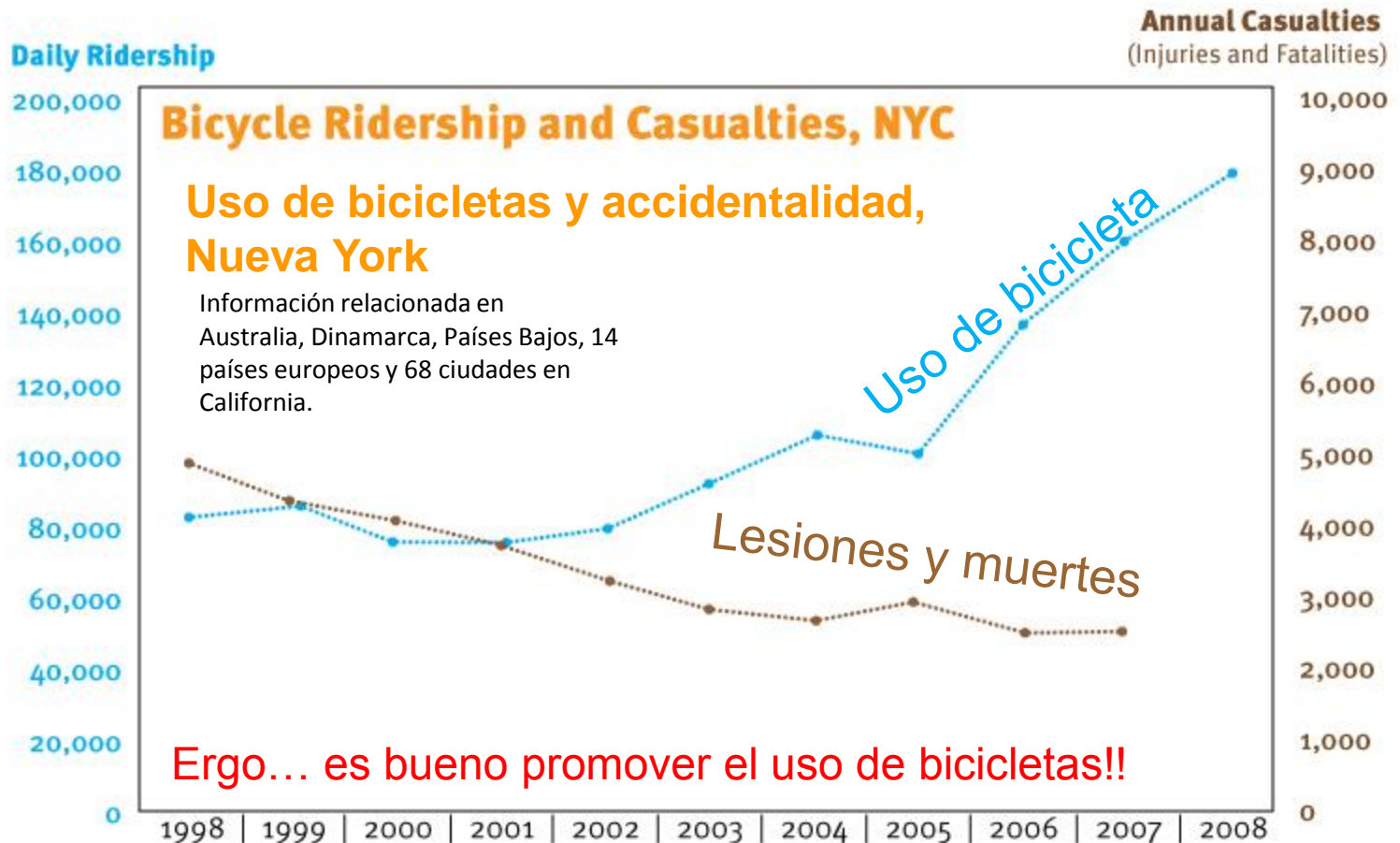
“Vía libre para bicicletas”



Safety in numbers (seguridad en números)



- Más uso de bicicleta = menos accidentes



Datos originales empíricos publicados:
Título: Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling
Autor: P L Jacobsen
Inj Prev 2003;9:205-209
doi:10.1136/ip.9.3.205
<http://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205.abstract>



<http://thundafunda.com/>

Lo ideal

- **Política** ciclo-inclusiva
- **Infraestructura** adecuada y en red
- **Regulación** no restrictiva sino que proteja al usuario de la bicicleta
- **Promoción** de la bicicleta
- Dejar el miedo



Lima (lo bonito)



Lima (lo no tan bonito)



Rosario (lo bonito)



Rosario (lo no tan bonito)



Bogotá (lo bonito)

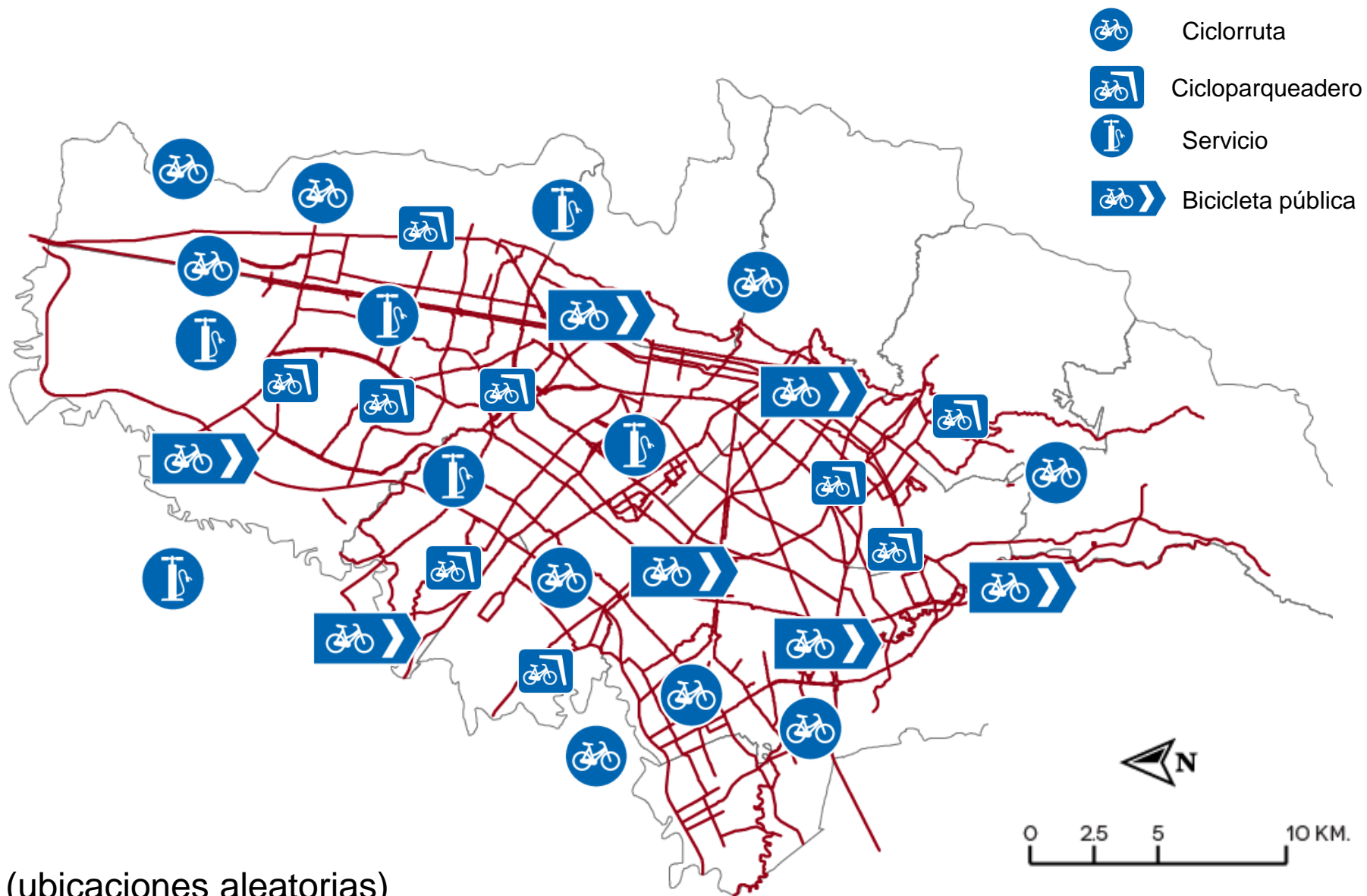


Año: 2003

Bogotá (lo no tan bonito)



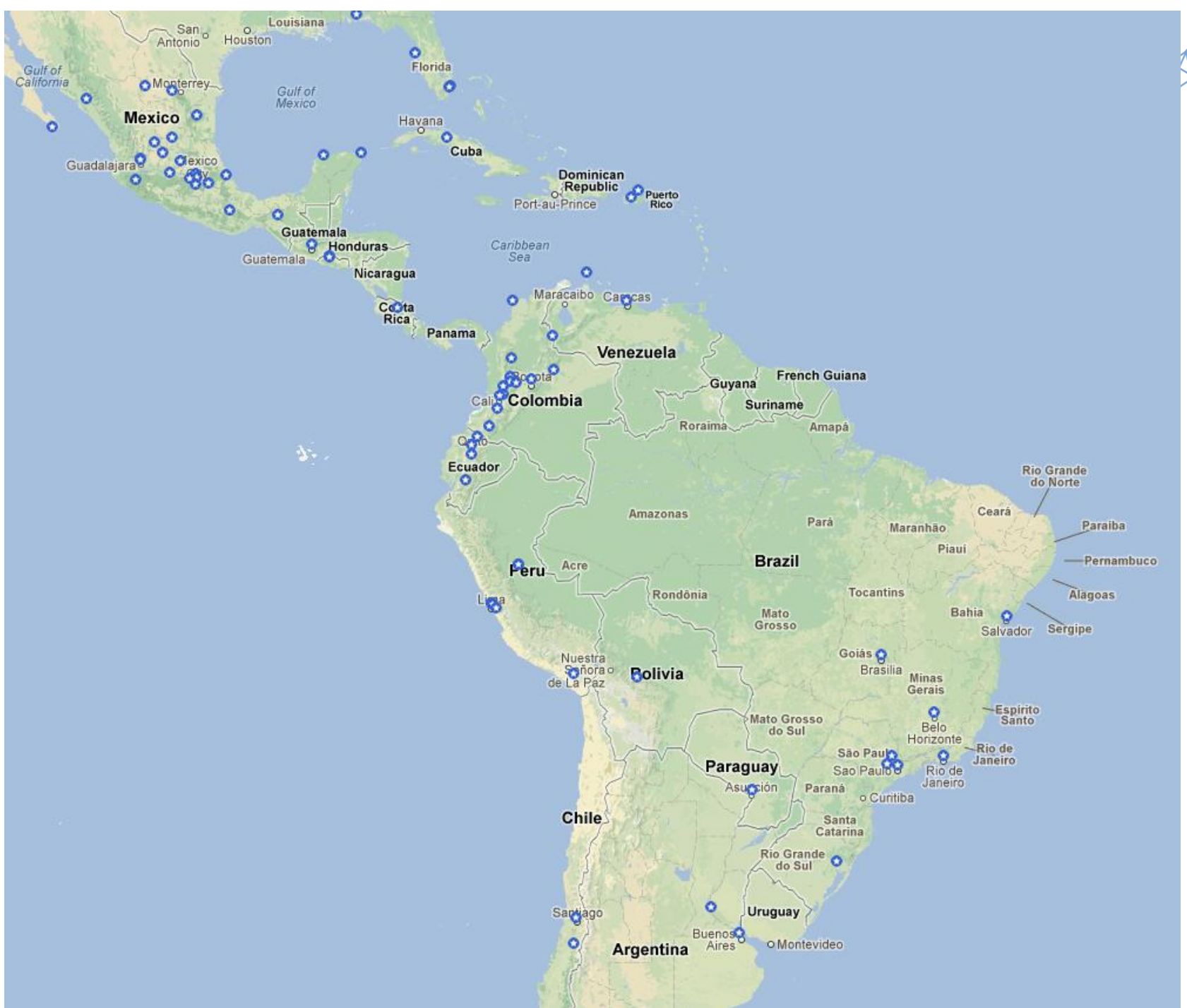
Año: 2010



Ciclovías dominicales!

- Presentes en toda la región
- Predominantemente tema de salud, actividad física
- Potencial de catalizar cambio hacia uso diario





Bicis públicas!

- Santiago de Chile (Citycletas, Dic 2009 en la 1ra fase)
- Rio de Janeiro (Bikerio, Dic 2009 en la 1ra fase)
- México (2010)
- Medellín (Encicla, 2011)
- Bogotá (BiciBog, 2011 – 2 semanas)
- Buenos Aires (2011)
- Quito (BiciQ, 2012)
- Rosario (en planificación)



Lo existente

Políticas

- Políticas “ciclo-inclusivas”
 - “transporte sustentable”
 - “pro-bicicleta”

(nótese las comillas)

- Documentos bien escritos
- Falta materializar – y bien
- Falta comprender los términos
- Inexistencia o debilidad institucional



RESUMEN EJECUTIVO



PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

El Modelo de Movilidad Actual

Las personas que vivimos en una ciudad como Bogotá tenemos que desplazarnos como parte de las actividades que desarrollamos de manera cotidiana. Algunos nos desplazamos a pie, otros utilizan el transporte público colectivo o el Transmilenio y una minoría se moviliza en sus vehículos particulares o en taxi. Todos estos actores de la movilidad tienen algo en común: compiten por dos bienes escasos que son, el aire limpio y la infraestructura. El primero, altamente contaminado, en su mayoría por las fuentes móviles y, la segunda, en condiciones deficientes: cerca del 75% de la malla vial bogotana se encuentra en estado malo o regular, según las cifras del IDU.

El mal estado de las vías ocasiona grandes ineficiencias en la forma como nos

Lo existente

Infraestructura

- Mediana – buena **calidad**
- Dificultad de conectividad
- Dificultad de **mantenimiento** (presupuesto y programación)



Lo existente

Regulación

- Antigua
- Retrógrada
- Culpabilizante
- Incomprensible
- Falta de fiscalización...



Lo existente

Promoción

- Buenas iniciativas
- Algunas por fortalecerse
- Ciudadanía toma el mando
- Municipalidades por comenzar...



Lo necesario

1. **Generar institucionalidad** – divisiones y asignar personal a cargo de bicicletas.
 2. **Revisar políticas** “ciclo-inclusivas” y su operacionalización
 3. **Asignar presupuesto** a construcción y *mantenimiento* de infraestructura
- Proporcionar **apoyo a promoción** - bottom-up o top-down
 - Promoción de TRANSPORTE (no solo recreación ni actividad física)
 - Fiscalizar de manera apropiada
 - Integrar a otras políticas:
 - medio ambiente
 - seguridad vial
 - salud

Conclusiones

- Conocemos lo ideal
- Sabemos cómo estamos (pero no evaluamos bien)
- Debemos actuar en temas específicos prioritarios
- **Sabemos el qué, nos falta el cómo**

Integración

- Entre modos de transporte público
- Entre TP y otros modos
 - Bicicletas
 - Andenes
 - Taxis
 - Carros (park n ride)



**Por ejemplo, en
Bogotá...**

¡Posibles soluciones para Bogotá!



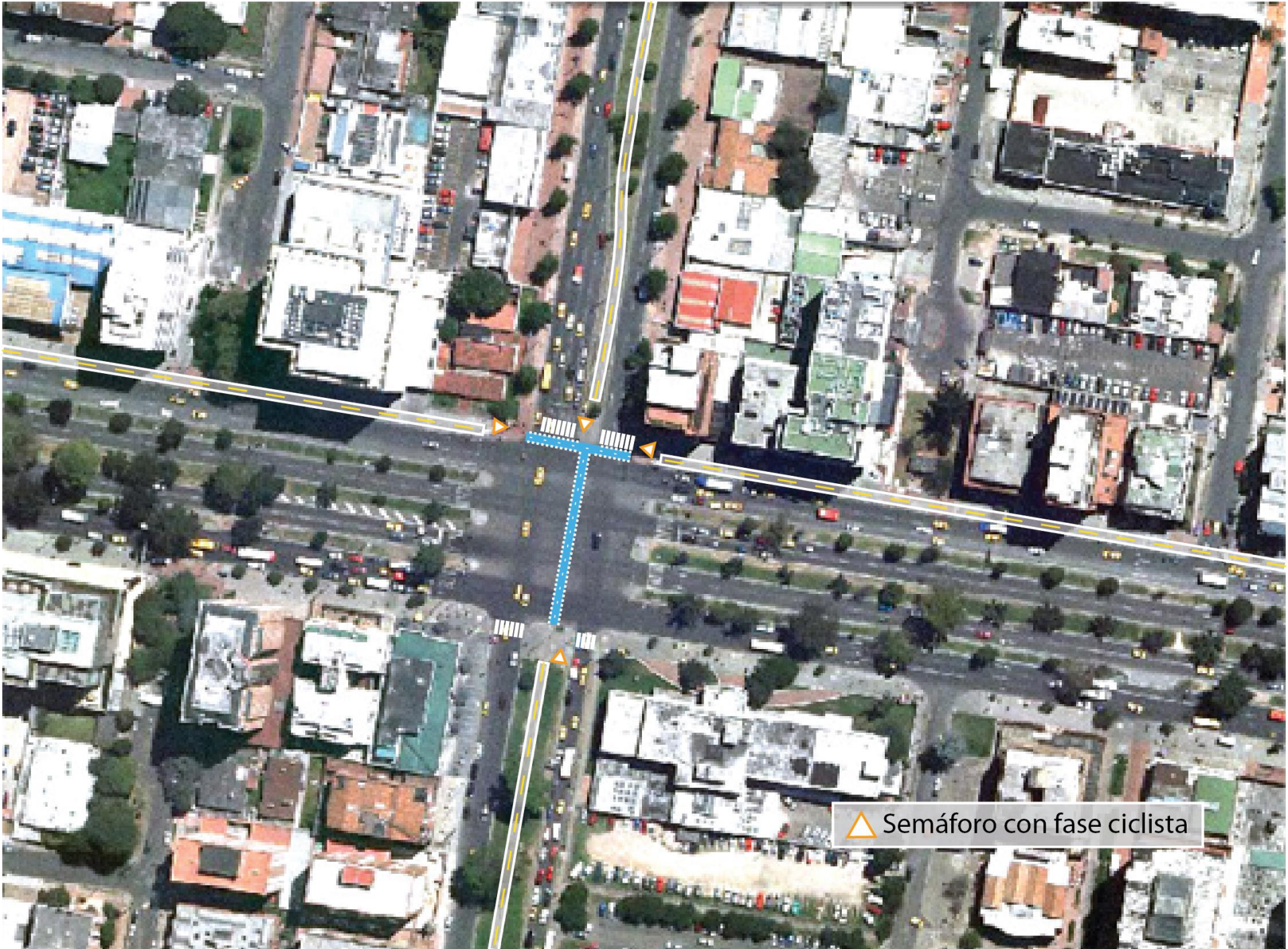
Calle



PROPUESTAS DE ESTUDIOS DE CASO

Intersecciones vehiculares a nivel – paso pompeyano





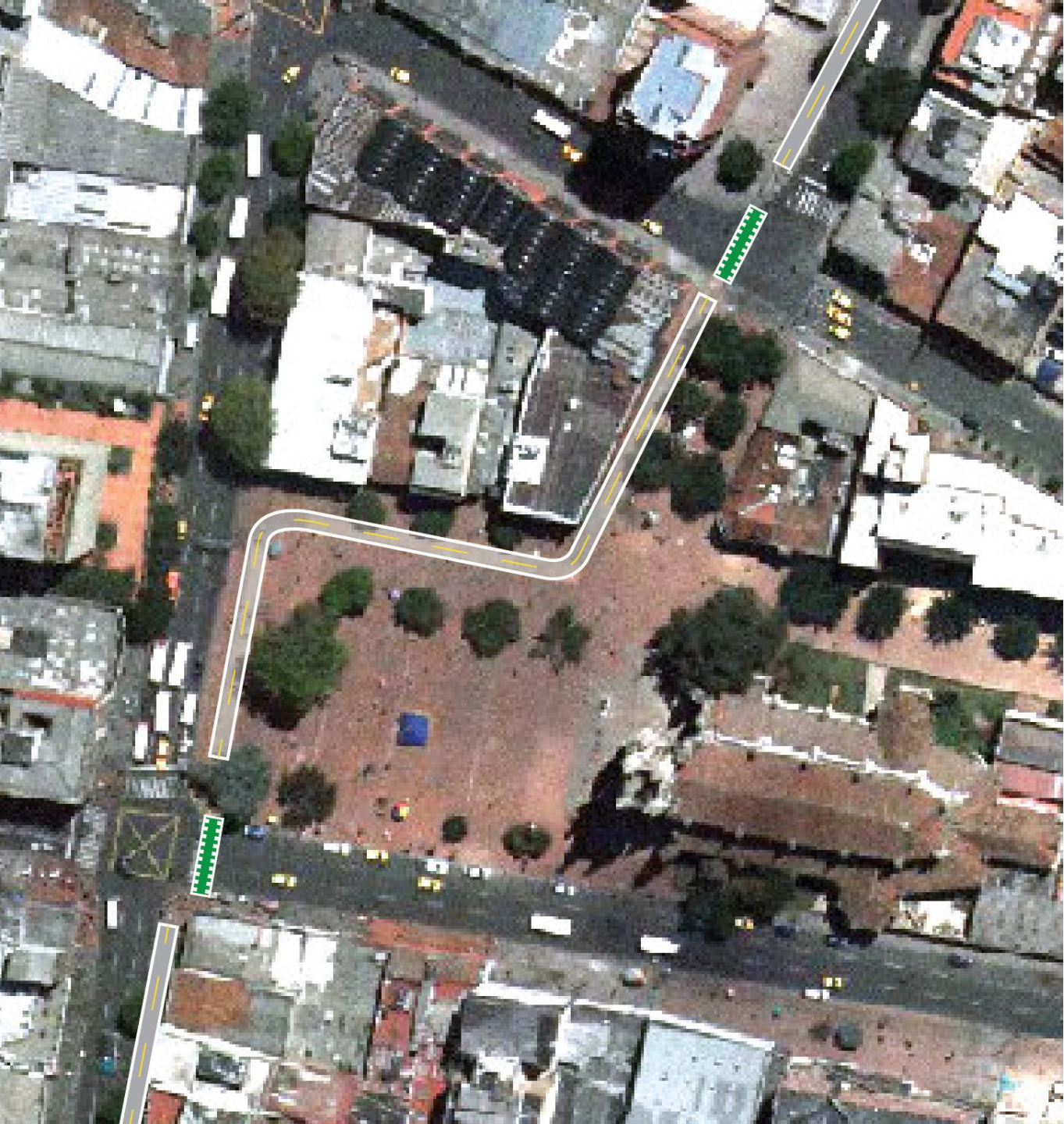
△ Semáforo con fase ciclista



PARE

CONSORCIO









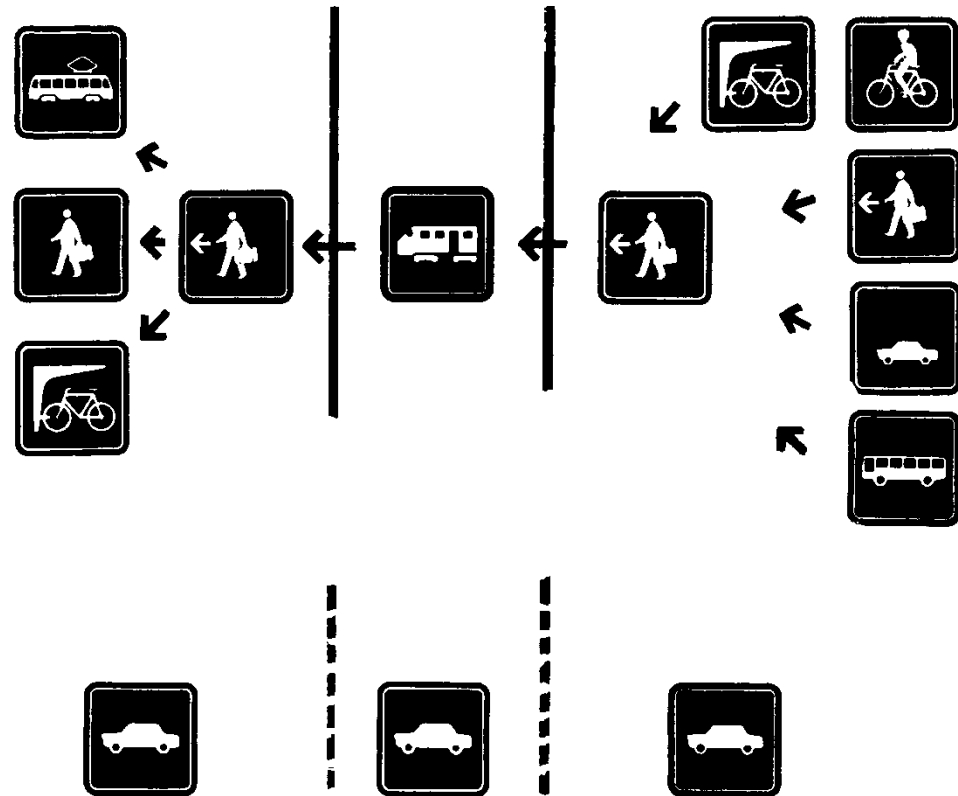
El potencial de la integración

Concepto de “viajes en cadena”

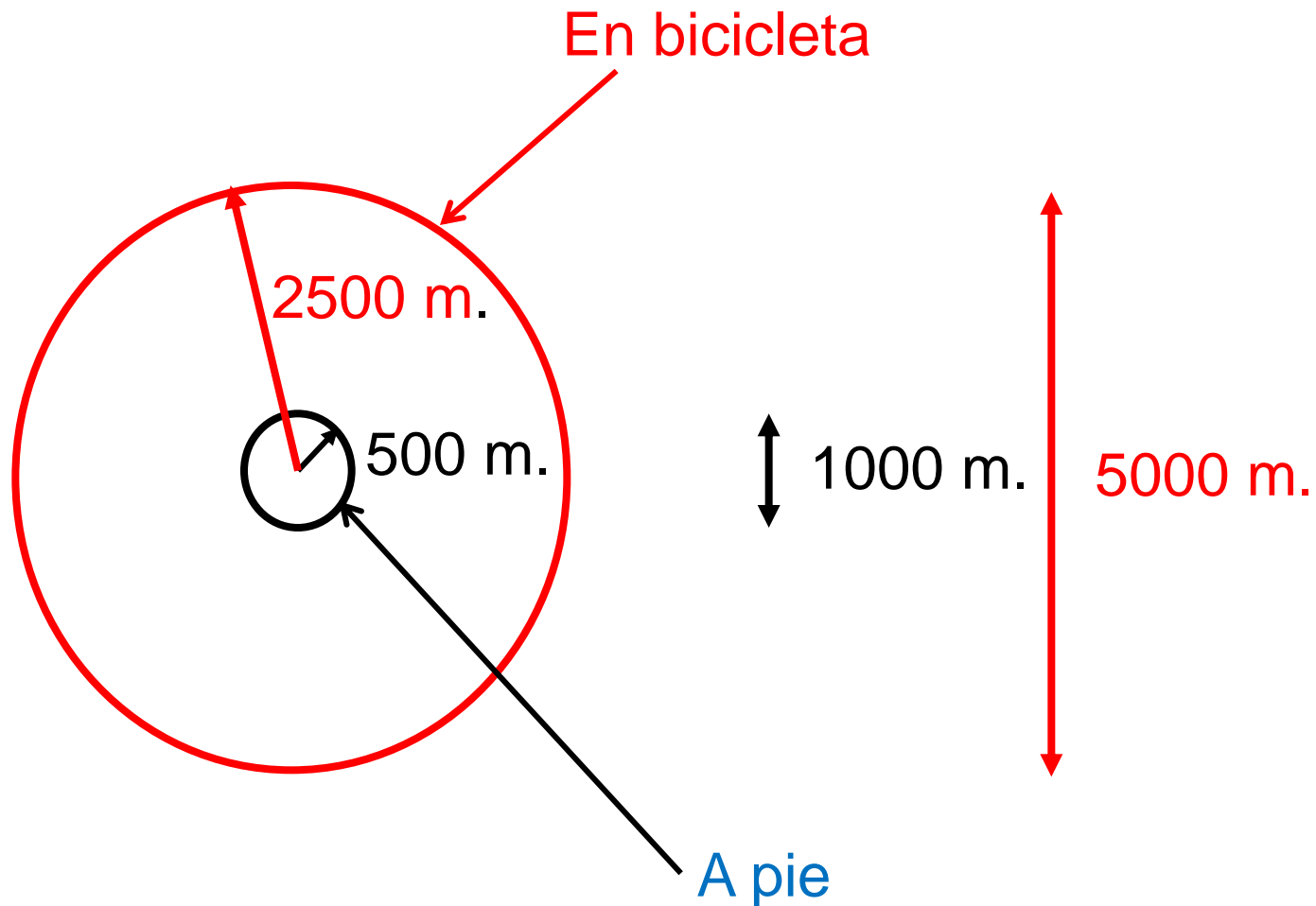
- Las personas viajan de puerta a puerta

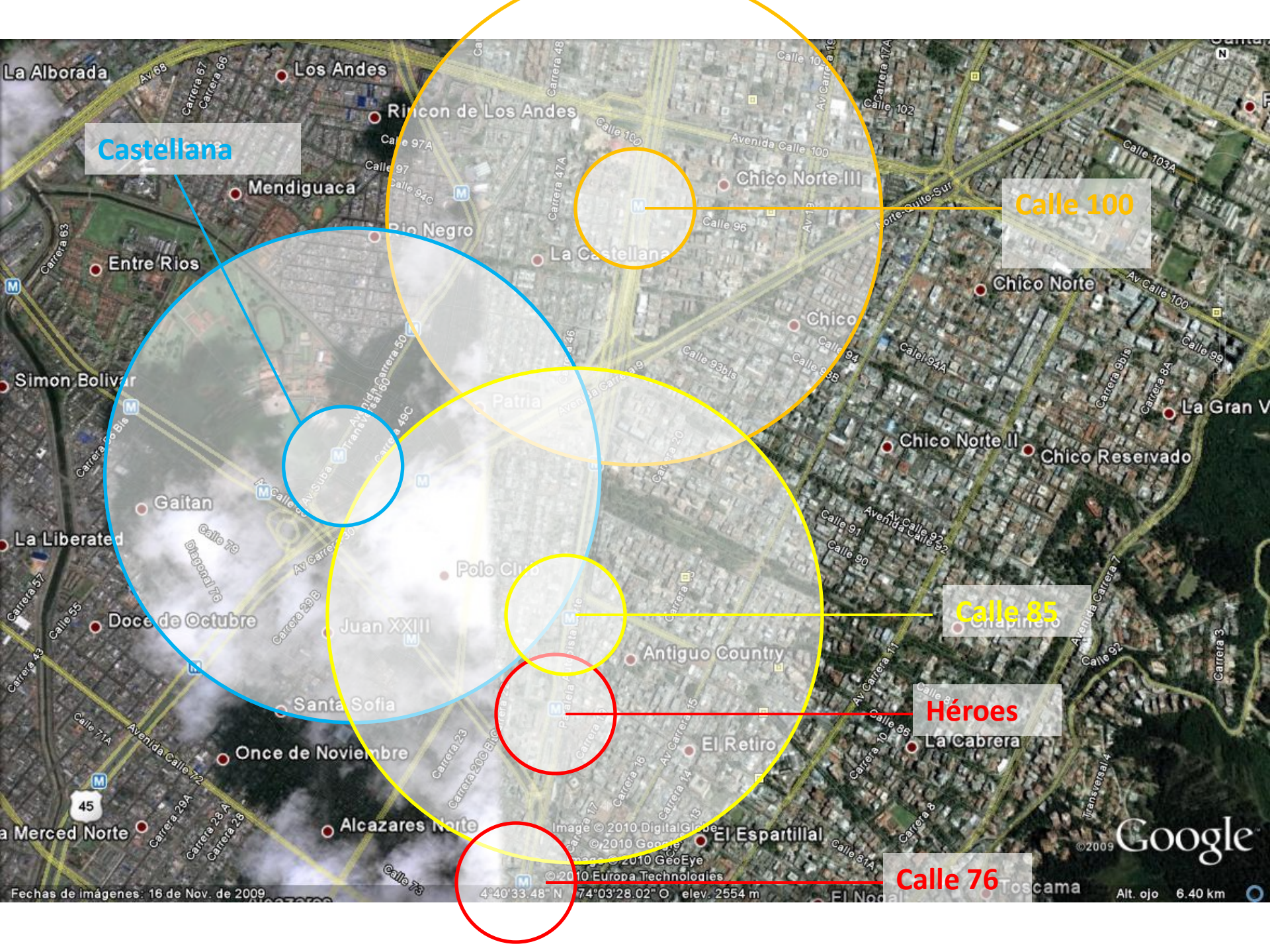
Cada viaje TP es una cadena...

...con al menos tres eslabones



Ampliación área de influencia





Castellana

Calle 100

Calle 85

Héroes

Calle 76

Google

Alt. ojo 6.40 km

Integrar: para Findeter

Suba CI 100

Suba CI 95

CI 106

CI 100

Virrey

(“Vaya **despacio** y vea nuestra hermosa ciudad, vaya rápido y vea nuestra **cárcel**”)

New York Times



GO SLOW
AND SEE OUR BEAUTIFUL
CITY
GO FAST AND SEE OUR
JAIL
STATE LAW ENFORCED.

 **creative
commons**

CarlosFelipe Pardo
pardo@despacio.org
Despacio.org
[@carlosfpardo](https://www.instagram.com/carlosfpardo)