

Transición hacía ciudades mas humanas



Copenhague vs. Bogotá



www.despacio.org

Juan Manuel Prado



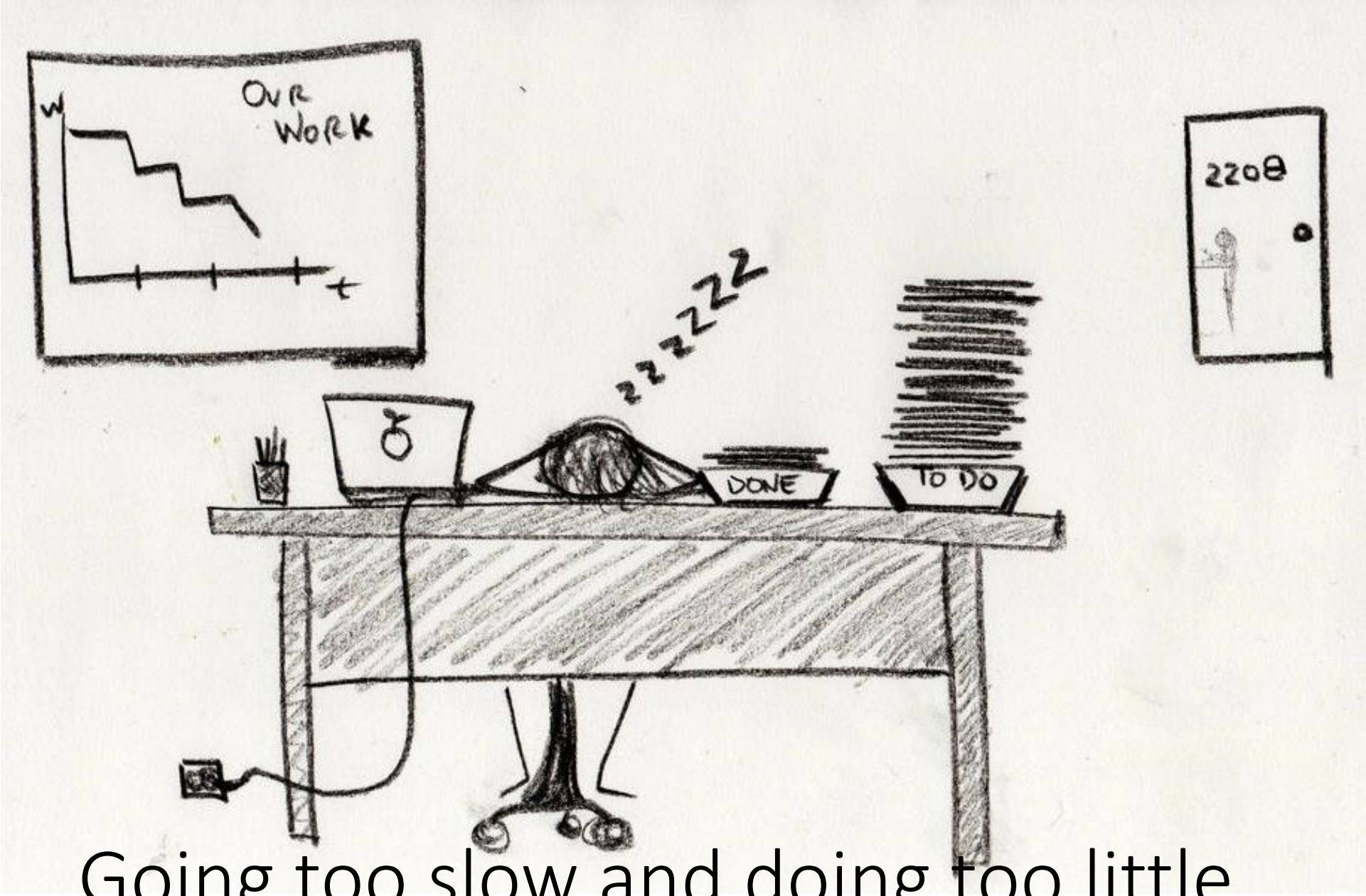
@despacio_org

@deespacio

/fundaciondespacio

@juanmaprado1

juanmanuel@despacio.org



Going too slow and doing too little...
Ir muy despacio y hacer muy poco...

¿Qué hacemos en Despacio?

Vivir la ciudad a una velocidad adecuada y lograr un espacio urbano humano y sostenible

ciudad

clima

Acciones para la mitigación y adaptación al cambio climático



Proyectos relacionados con la vida individual, familiar y laboral

vida



ciudad

Nos interesa encontrar maneras para poder vivir la ciudad a una velocidad adecuada y estrategias simples para avanzar hacia un espacio urbano sostenible y con calidad de vida. Concebimos la ciudad como parte de un sistema metropolitano-regional.

*Nombre técnico: **Desarrollo Urbano-regional***



vida

Esta categoría se refiere a los aspectos relacionados con la vida individual, familiar y laboral en todas las etapas de la vida de las personas. Sus proyectos están orientados a temas que incluyen: cómo criar a los hijos de manera simple y enfocada (slow/simple parenting); cómo organizarse en el estudio o en el trabajo (cómo educar u orientar trabajadores hacia jornadas más productivas y más cortas); en la vida doméstica, por ejemplo, cómo comer (slow food); y otros como hábitos de consumo, ocio y recreación.

Nombre técnico: Desarrollo y ciclo vital



clima

Para la mitigación y adaptación al cambio climático se deben emprender acciones en la esfera pública y en la privada; políticas regionales, nacionales y también acciones en el hogar. El equipo Despacio ha participado en discusiones de alto nivel relacionadas con la implementación de políticas de cambio climático para países en desarrollo y ha hecho parte de una consultoría para diagnosticar y hacer propuestas al Ministerio de Transporte de Colombia en el sistema MRV para el sector transporte del país.

Nombre técnico: **Adaptación y mitigación del cambio climático**



Evitar esto...
avoid this...

¿Qué percibimos a 4 km/h?

What do we perceive at 4 km/h (walking pace)?



¿Qué percibimos a 200 km/h?

What do we perceive at 200 km/h?

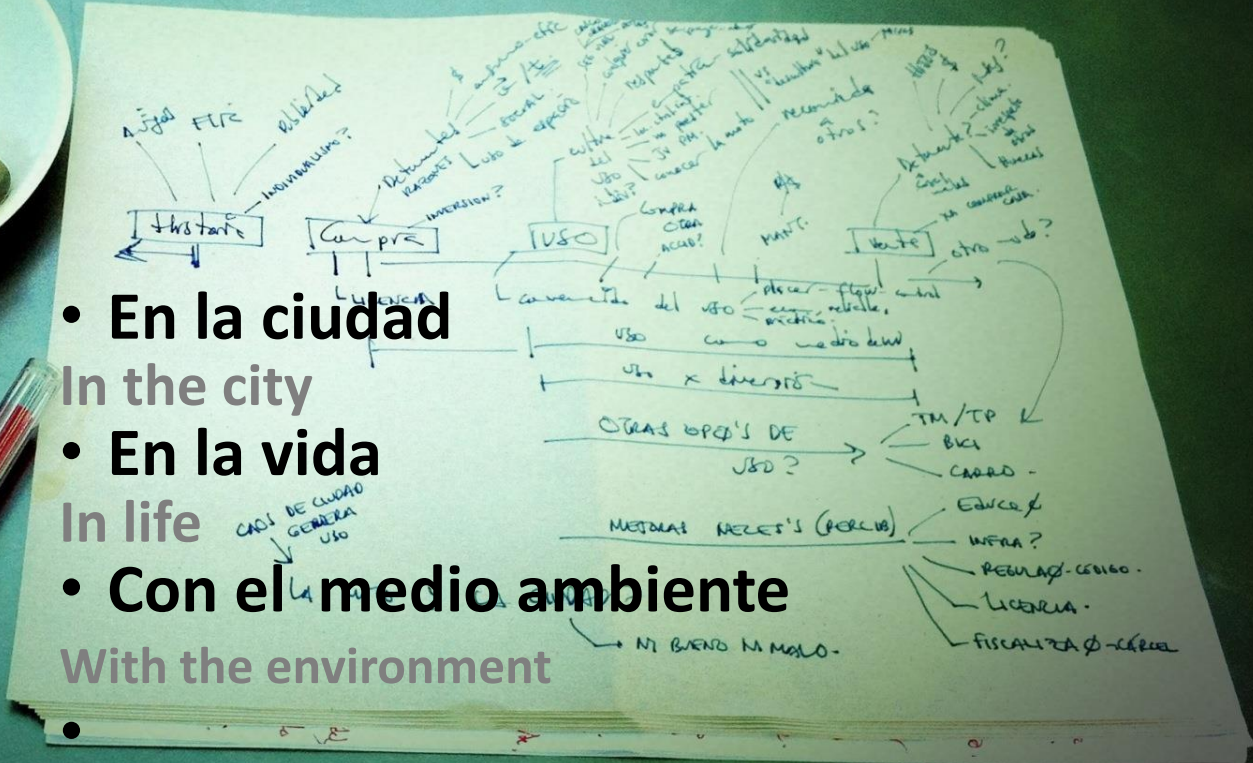


Philip Robbins CC Attribution-NonCommercial-NoDerivs 2.0 Generic
<http://www.flickr.com/photos/prfr/4660606027/>



Tempo giusto...

Se puede ir despacio



• **En la ciudad**

In the city

• **En la vida**

In life

• **Con el medio ambiente**

With the environment

¿Como ayudar?



usted

⇒ Reenviar 
Retweet 
Like 



Leer la página, los tweets de Despacio y conocer su trabajo.

Difundir la información de lo que hace y comunica Despacio.



Ser **practicante** en la oficina.



Trabajar con Despacio




Participar en las actividades.



Ser **voluntario** en actividades.



Hacer **donaciones** para proyectos y para los gastos de funcionamiento de Despacio.



Contratar a Despacio.

<http://despacio.org/donaciones/>

¿Ve usted un conflicto?



¿Ve usted un conflicto?



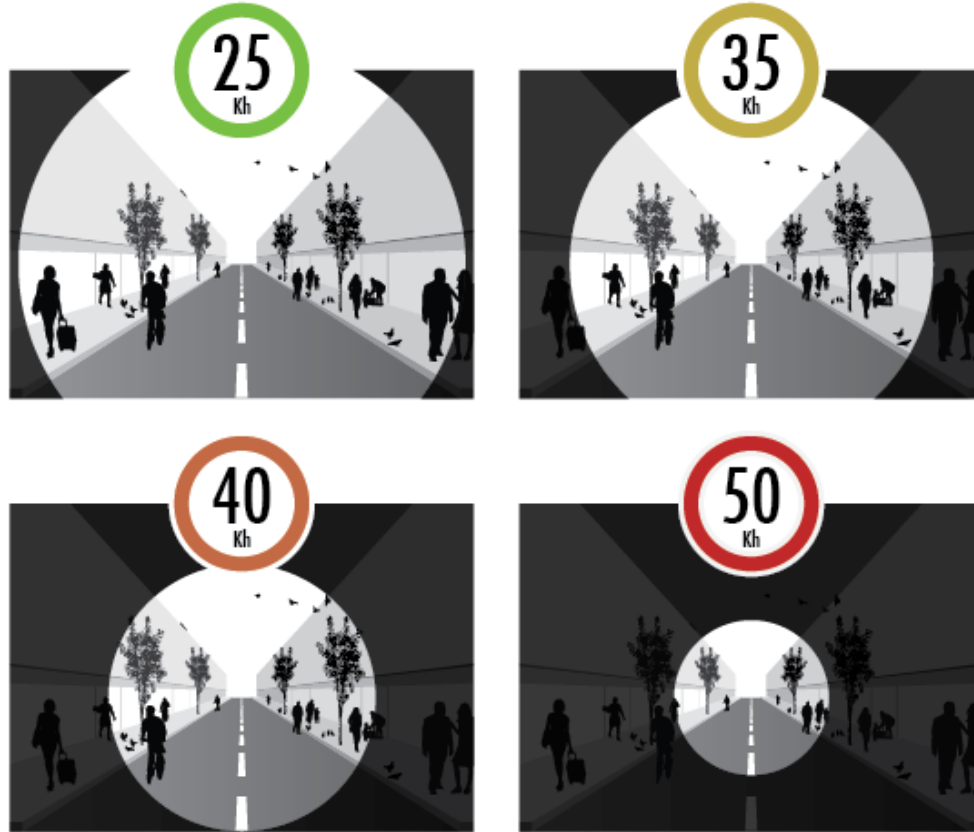
¿Ve usted un conflicto?



**¿Por qué vio usted ese
conflicto?**

La velocidad enceguece

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



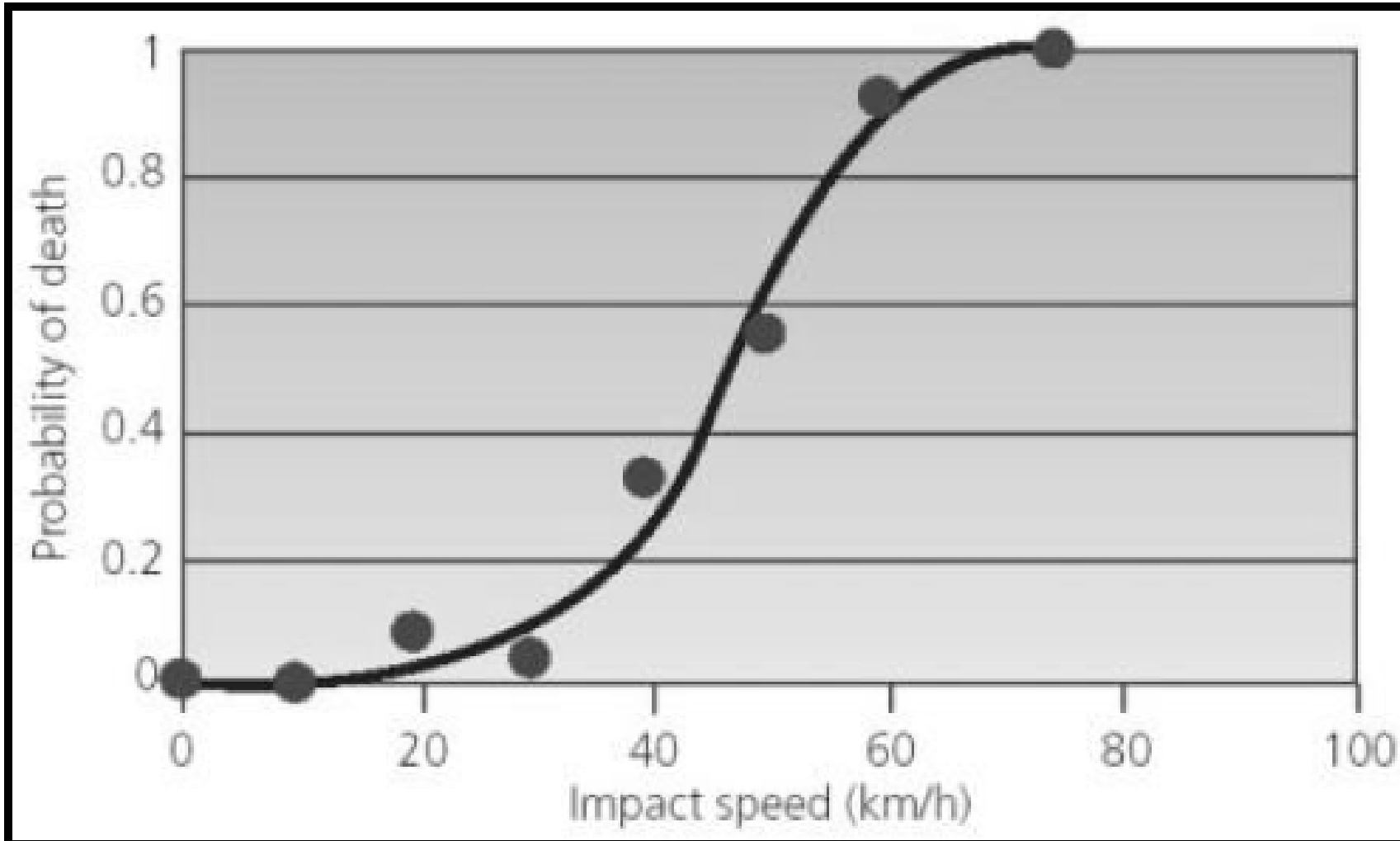
- El campo de visión se reduce de acuerdo con la velocidad del vehículo.

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, lo cual reduce la seguridad del entorno.



+ velocidad + probabilidad de muerte





Una persona atropellada a 65 k/h
tiene un 5% de posibilidades
de salir con vida

Si es atropellada a 50 k/h
tiene un 45% de posibilidades
de sobrevivir



A 30 k/h, en caso de siniestro, un 95% de las personas sobrevive
Mientras más despacio, más personas, más vida.

A 30km/h, en
caso de
choque, un
95% de las
personas
sobrevive

Evitar – Cambiar – Mejorar (ASI*) la Estrategia de Transporte



AVOID/REDUCE
EVITAR / REDUCIR



Reducir o evitar viajes
o necesidad de viajar

- Integración de transporte y planificación de usos del suelo
- Logística inteligente
- Tele-trabajo, soluciones tecnológicas de compras, transacciones

SHIFT
CAMBIAR



Cambiar a modos más
amigables
ambientalmente

- Gestión de la demanda de transporte
- Mejoramiento de condiciones para peatones, ciclistas, transporte público
- Cambio modal hacia transporte no motorizado y público

IMPROVE
MEJORAR



Mejorar la eficiencia
energética de modos
de transporte y
tecnologías

- Lubricantes de baja fricción
- Presión de llantas óptima
- Llantas de baja resistencia al rodar
- Límites de velocidad
- Conducción racional
- Cambio a combustibles alternativos
- Híbridos / eléctricos
- (no resuelve congestión, accidentes.....)

* Por sus siglas en
ingles

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.

EMPUJAR



ATRAER

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

Para generar mejoras reales e integrales

Se trata de:

- Proveer equidad
- Generar acceso
- Salvar vidas



¿Qué es Transporte No Motorizado?

“Cualquier forma de transporte que provea movilidad personal por métodos diferentes la combustión de un motor”

Paul Guitink, Susanne Holste, Jerry Lebo (1994)

Transporte no motorizado

1. Áreas para andar en bicicleta, ciclorutas, ciclocarriles
 - Infraestructura de Bajo costo
 - Mayor seguridad para usuarios
 - Mayor posibilidad de mujeres usando bicicletas



Transporte no motorizado

2. Áreas para caminar y zonas libres de carros, andenes, plazas

- Interés Comercial
- Mayor importancia a peatones
- Más seguridad
- Valor Estético



¿Que significa la ciclo-inclusión?

- ¡Una planificación equilibrada!
- Eso quiere decir que la planificación se basa en la idea que cada modo de transporte (incluyendo la bicicleta) tiene su papel para garantizar una movilidad urbana adecuada.



Componentes básicos

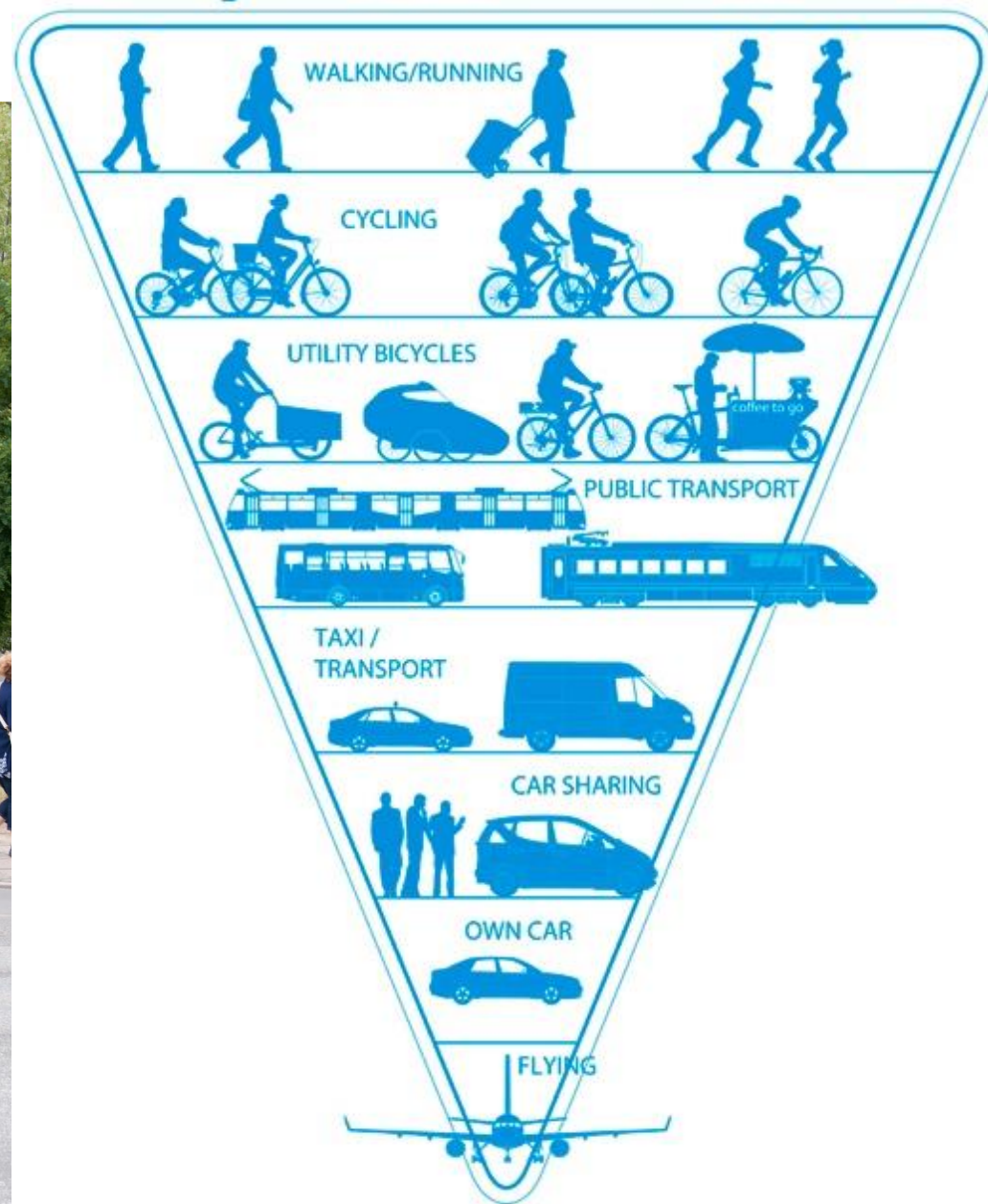
- **Infraestructura**
 - Ciclorruta- espacios compartidos
 - Dimensiones adecuadas
- **Regulación**
 - Políticas
 - Normas para usuarios de distintos vehículos
 - Uso de infraestructura
 - integración
- **Promoción**
 - Ciclovía (ciclopaseo)
 - Eventos, difusión de información
- **Gestión y Control**
 - Análisis de usos y servicios de bicicleta
 - Monitoreo
 - Indicadores



Prioridad



THE REVERSE TRAFFIC PYRAMID BY *bicycle innovation lab*



Movilidad en ciudades ciclo-inclusivas

- La bicicleta es normalmente más rápida que el auto en distancias hasta 5 kilómetros (12-18 km/h puerta a puerta)
 - No hay problemas de estacionamiento y congestión
- La bicicleta es mas rápida que transporte público en muchos casos
 - No hay dependencia de líneas y horarios de servicios

- Copenhague
- Amsterdam
- Berlin
- Barcelona
- Bogotá?



En Japón

• <https://www.youtube.com/watch?v=Ym7juWamiWY>



Chía, Colombia



Copenhagen VS. Bogotá



	Copenhague	Bogotá
Tamaño	86,22 km ² ("Statistics Denmark," 2015)	413,88 km ² (área urbana) (Secretaría Distrital de Planeación, n.d.)
Población	583.525 ("Statistics Denmark," 2015)	6,778,691 (DANE, 2005) – 7,8M proyectada 2015
Partición Modal	45% de los viajes al estudio o trabajo se hacen en bicicleta (Cycling Embassy of Denmark, n.d.)	5% de los viajes se hacen en bicicleta
Motorización	266,3/1000 habitantes	200/1000 habitantes (SDM, DANE 2014)
Kms cicloinfraestructura	454 km para ciclistas (Cycling Embassy of Denmark, n.d.)	403 km para Ciclistas (Secretaria Distrital de Movilidad, 2015)

Copenhagen, Dinamarca



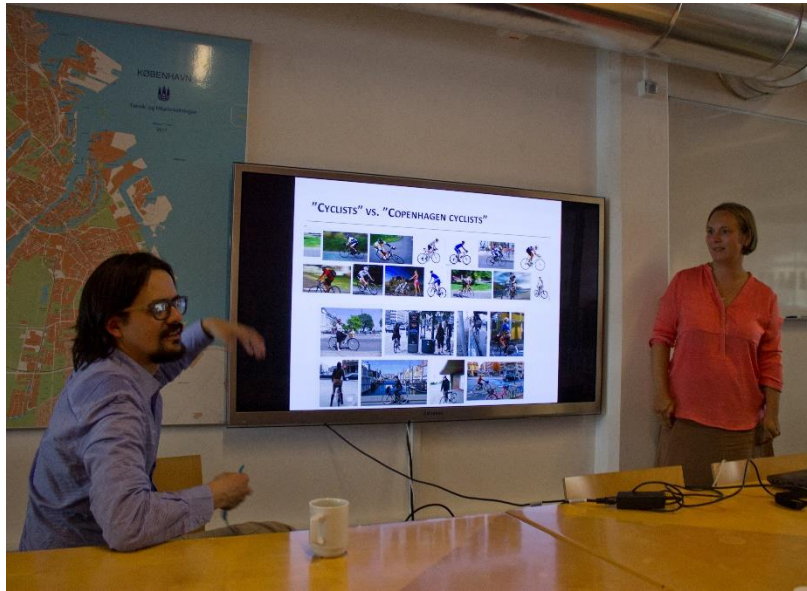
Desde la niñosa...



Educación en los niños



Lobby, política y documentación



Integración





4	40	39	38	37	36	35
54	53	52	51	50	49	48



3	2	1
17	16	15



Infraestructura



Para todos...



Bogotá



Foto por Carlosfelipe Pardo

Desde niños...



Educación en los niños



<https://www.youtube.com/watch?v=c6-t9yXpdBA>

Lobby





DECRETO 319 DE 2006 (Agosto 15)

Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el artículo 38, numeral 4º del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, y el artículo 46 numeral 1º del Decreto Distrital 190 de 2004, el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 y,

3. Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.

4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).

5. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.

6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.

Política - Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018



- Financiación de sistemas de transporte: indica que al financiar sistemas de transporte público se pueden realizar inversiones para “estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados” (Artículo 31).
- - Apoyo a los sistemas de transporte: indica que se pueden apoyar las soluciones de transporte público de pasajeros con “acciones orientadas a incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energías limpias (entendidos como el viaje a pie, bicicleta o tricimóvil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla” (Artículo 32).
- - Generar Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados, que indica que el Ministerio de Transporte “realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional” (Artículo 204).

Documentación



Integración



Para todos...



¿Cuál es la gran diferencia?



Copenhague



1970

Bogotá

EL TIEMPO

Jueves 1 de octubre de 2015



OPINIÓN

COLOMBIA

BOGOTÁ

MUNDO

POLÍTICA

ECONOMÍA

DEP

Por: NULLVALUE

22 de julio de 1998

Son 120 kilómetros de vías para bicicletas, de los cuales los que más pronto se podrán disfrutar son los que unen los parques Nacional y Simón Bolívar. De este recorrido ya están listos los diseños y solo se está esperando la licencia ambiental para iniciar obras.

Actualmente funcionan 7 kilómetros de ciclorruta permanente, alrededor del parque Simón Bolívar y en el costado norte de la calle 63 entre el parque de Los Novios y la avenida 68.

Para construir las nuevas ciclorrutas se invertirán

Nos Falta tiempo, paciencia y constancia



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



@deespacio



@despacio_org

@deespacio

/fundaciondespacio

@juanmaprado1

juanmanuel@despacio.org