



Día sin carro y sin moto Bogotá 2017:

Una valoración de la velocidad y la
prioridad a peatones en Suba

Marzo de 2017

despacio 

Marzo de 2017

Autores:

Lina Marcela Quiñones

Carlos Felipe Sánchez

Carlosfelipe Pardo

Johnny López

Laura Ome

Equipo de trabajo

Alejandra Gutiérrez

Beatriz Charry

Carlos Felipe Sánchez

Carlosfelipe Pardo

Constanza Díaz del Castillo

Johnny López

Laura Ome

Lina Marcela Quiñones

Marcela Duque

Maria Paula Castellanos

Marina Moscoso

Natalia Ramos

Este documento se puede encontrar para descarga en: <http://despacio.org/hacemos/>

Créditos de elementos gráficos: Las fotografías, tablas, diagramas y planos de este documento fueron realizados por el equipo Despacio y los autores; excepto cuando se indica lo contrario.

Se sugiere la siguiente citación del documento (APA 6ta edición):

Quiñones, L. M., Sánchez, C. F., Pardo, C., López, J., & Ome, L. (2017). *Día sin carro y sin moto Bogotá 2017: Una valoración de la velocidad y la prioridad a peatones en Suba*. Bogotá D.C.

www.despacio.org

Contenido

Executive Summary	4
Resumen Ejecutivo	5
1 El problema en cuestión	6
2 Lo realizado	11
2.1 Lugares elegidos.....	12
2.2 Metodología.....	15
2.2.1 Análisis de prioridad para peatones	15
2.2.2 Análisis de velocidad en vía arterial	16
2.2.3 Encuesta con transeúntes.....	17
2.2.4 Encuesta general	17
3 Resultados.....	19
3.1 Análisis de prioridad para peatones	20
3.2 Análisis de velocidad en vía arterial	23
3.3 Análisis de percepción de velocidad	25
3.4 Análisis de percepción del día sin carro y sin moto	27
3.4.1 Temas clave	28
4 Conclusiones y recomendaciones	31
5 Referencias.....	34

Executive Summary

This report describes the findings of an assessment of what happens in various locations of Suba (a neighborhood in Bogotá) during Car (and motorbike)-free Day 2017. The assessment included measurements during the day and one week later (the “control day”) as well as a fictitious exercise of a car crash and consultation to citizens about the speed of the car involved in said crash.

Results of these exercises demonstrated that Car (and motorbike) – free day has a higher speed than that of the control day and various vehicles exceeded the speed limits on the road. The speed that citizens perceive in the crash were in average 92 km/h and in its majority they considered that excess of speed is a risk factor. Finally, citizens have different opinions regarding carfree day and they give various reasons: those who favor the measure consider it has positive environmental effects, while those who criticize it mention the lack of organization and overcrowding in public transport.

Resumen Ejecutivo

Este informe presenta los hallazgos de una valoración de lo que sucede en varios puntos de Suba durante el Día sin Carro y Moto en términos de velocidad y respeto al peatón, y lo que percibe la ciudadanía con respecto a la velocidad de un vehículo y su opinión general sobre el Día sin Carro y sin Moto. La valoración incluyó mediciones durante el Día sin Carro y sin Moto y una semana después (el “día control”) así como un ejercicio ficticio de colisión vehicular para consultar a la ciudadanía sobre la velocidad del vehículo en la colisión.

Los resultados de estos ejercicios mostraron que el Día sin Carro y sin moto hay una velocidad mayor a la del día de control y varios vehículos exceden los límites de velocidad de la vía. La velocidad que la ciudadanía percibe de un choque es en promedio 92 km/h y en su mayoría consideran que el factor de riesgo es el exceso de velocidad. Finalmente, la ciudadanía tiene opiniones divididas acerca del Día sin carro y citan diferentes motivos, quienes favorecen la medida consideran que tiene efectos ambientales positivos, mientras que quienes la critican en general aluden a la falta de organización y el sobrecupo en el transporte público.

1

El problema en cuestión

Velocidad y prioridad para peatones en Suba

Los siniestros viales se han convertido en un problema de salud pública en las ciudades en el mundo. En Bogotá, en el año 2016 se presentaron 34.931 siniestros en las vías, los cuales resultaron en 575 muertes y 14.437 heridos (Secretaría Distrital de Movilidad, 2017). De estas víctimas la mayoría fueron peatones -los usuarios más vulnerables de las vías-, seguidos de motociclistas y ciclistas. Este problema se acentúa entre la población joven, pues los siniestros viales representan la segunda causa de muerte en personas entre 15 y 34 años en Bogotá (DANE, 2014).

Entre las causas de los siniestros viales, se destaca el exceso de velocidad. La velocidad es un factor de riesgo de gran importancia en el ámbito urbano. Esto teniendo en cuenta varias condiciones agravantes: la primera es que una mayor velocidad de conducción implica menor campo visual, como lo muestra la Figura 1.



Figura 1. Campo visual del conductor según velocidad del vehículo (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016)

Al tener un menor campo visual es más difícil notar a otros actores de la vía y reaccionar de acuerdo a la presencia de los mismos, por lo tanto, aumenta la probabilidad de ocasionar un siniestro vial.

Además de la disminución en el campo visual, las altas velocidades implican que se requiere una mayor distancia para frenar, como se observa en la Figura 2.

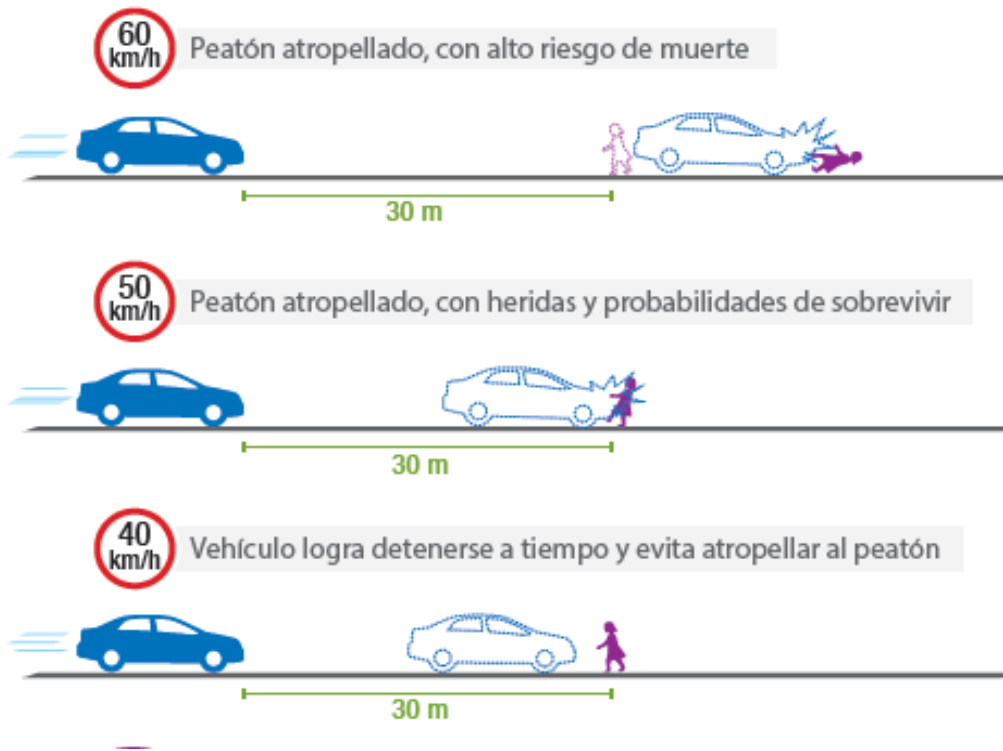


Figura 2. Distancia de frenado según velocidad (Lindau, Obelheiro, & Machado, 2017)

Como lo explica el diagrama, al requerir una mayor distancia de frenado es más probable que se presente un siniestro vial, pues el conductor no tiene suficiente tiempo para reaccionar. Por el contrario, una baja velocidad le permite al conductor detenerse a tiempo para evitar la colisión.

Finalmente, una mayor velocidad resulta también en mayor probabilidad de que una colisión resulte en una herida grave o muerte, como se observa en la Figura 3.

Velocidad y prioridad para peatones en Suba

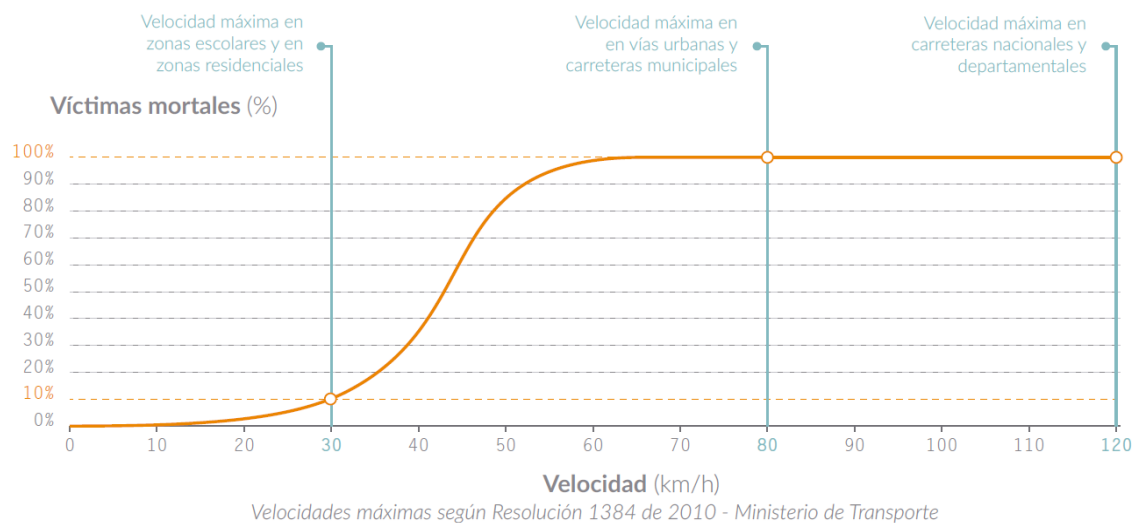


Figura 3. Proporción de víctimas mortales de un siniestro según velocidad (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016)

En esta gráfica se observa que la proporción de víctimas mortales aumenta considerablemente cuando los vehículos se desplazan a más de 30 km/h, y resulta relevante que a velocidades superiores a los 60 km/h, la probabilidad de que un peatón atropellado sobreviva es casi nula.

A pesar de la importancia de la velocidad como factor de riesgo, en general no se le ha dado la relevancia suficiente y las campañas de seguridad vial en la ciudad se han enfocado en el refuerzo de comportamientos y actitudes de precaución por parte de los usuarios vulnerables, en lugar de promover comportamientos seguros por parte de los conductores.

Uno de estos comportamientos seguros que se debería reforzar es el de dar prioridad a los peatones. A pesar de que en múltiples instancias se ha afirmado que los peatones siempre tienen prioridad sobre otros modos de transporte y la prelación incluso está especificada por ley¹, en la práctica esto no se cumple. En Bogotá, es común corroborar que el peatón es quien está acostumbrado a ceder el paso al vehículo motorizado, sin importar la prioridad ni el tipo de intersección que desee cruzar, generando que en muchos casos la prelación se invierta.

¹ Artículo 63 de la Ley 1811 de 2016, "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito" (conocida como "Ley pro-bici"), donde se indica que "Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía." (Congreso de la República de Colombia, 2016).

Despacio

Tomando como oportunidad la realización de la jornada “Día sin carro y sin moto” el 2 de febrero de 2017 en Bogotá, el equipo de Despacio llevó a cabo dos actividades que implicaron mediciones: la primera, para saber qué tanto se le cede el paso al peatón en una intersección señalizada con prioridad peatonal en un día típico y qué tanto en el día sin carro y sin moto; la segunda, para saber qué tanto se respetan los límites de velocidad en una vía arterial en un día típico y qué tanto en el día sin carro y sin moto. Ambas fueron realizadas en la localidad de Suba, al noroccidente de la ciudad.

La hipótesis detrás de estas actividades es que la prioridad peatonal no se respeta y que, dado que en el día sin carro la distribución de vehículos motorizados cambia, tanto la prelación al peatón como el respeto por los límites de velocidad pueden cambiar.

Además de estas actividades, en el Día sin carro y sin moto, parte del equipo realizó una intervención en el espacio público que buscaba, mediante la recreación sonora de una colisión entre vehículos, conocer la percepción de los ciudadanos sobre la velocidad. Esto se hizo en la plazoleta del Portal Suba, mediante una encuesta a transeúntes, luego de la intervención sonora. Finalmente, las actividades se completaron con una encuesta virtual, que indagaba sobre las opiniones de la ciudadanía en general sobre el Día sin carro y sin moto.

2

Lo realizado

2.1 Lugares elegidos

La Calle 139 es una vía secundaria de la localidad de Suba que conecta con la Carrera 104, lo que la convierte en una vía de acceso hacia el Portal Suba y esto ocasiona una alta presencia de bicitaxis, que funcionan como un sistema de alimentación informal. Se observó que la mayoría de estos bicitaxis han sido modificados y funcionan con motor. Algunos de ellos cuentan con elementos no estructurales a modo de cabina (como techos en fibra y carpas) y sus sistemas de frenado varían entre frenos de manubrio y de palanca.



Figura 4. Bicitaxi modificado

La vía es de doble sentido y cuenta con dos carriles amplios (de aproximadamente 3.40m cada uno), lo que facilita la circulación a altas velocidades. Hay presencia de rutas del SITP, transporte público tradicional (TPC) y tráfico pesado.

En general, los andenes de la zona circundante son de mala calidad, aunque recientemente intervenidos. En el punto específico en el que se hicieron las mediciones, el andén norte presenta desniveles importantes no solucionados en su continuidad y no tiene rampas a la calzada, lo que implica que las personas en sillas de ruedas y quienes transitan con coches para bebé o carros de mercado no pueden moverse por este espacio y deben bajar a la calzada vehicular o hacer paradas continuas para salvar diferencias de nivel.



Figura 5. Desnivel en andén

El andén sur fue intervenido recientemente y cuenta con una superficie más uniforme y jardinería a nivel. Sin embargo, no cuenta con rampas en los sitios de cruce de la calzada de la Calle 139, y la ubicación de las plantas coincide con la del cruce escolar y por lo tanto las jardineras impiden el acceso del peatón al cruce en el lugar demarcado.



Figura 6. Las franjas ajardinadas en el andén sur impiden el acceso al cruce escolar

Despacio

Por otra parte, la Carrera 104 es una vía arterial ubicada al costado occidental del Portal Suba. Cuenta con tres carriles en cada sentido, y en el tramo estudiado existe un puente peatonal ubicado 140m al norte de un cruce semaforizado a nivel sobre la Avenida Suba.



Figura 7. Tramo de la Carrera 104 y puente peatonal. Vista en dirección norte.

Esta vía cuenta con un tráfico compuesto por buses del SITP, buses intermunicipales, y algunas rutas de transporte público colectivo tradicional. Así mismo, gestiona una cantidad importante de vehículos de carga (camiones de diferentes tamaños), así como taxis, bicicletas, bici-taxis adaptados y vehículos particulares.

Finalmente, para la intervención sonora se eligió la plazoleta del Portal Suba. Este lugar es un punto de atracción de viajes en distintos modos, además de tener una gran concentración de peatones y un paradero de transporte público, lo cual permitía encuestar a varios transeúntes.



Figura 8. Lugar elegido para la intervención sonora

2.2 Metodología

Se realizaron dos tipos de mediciones: análisis de prioridad para peatones y análisis de velocidad en una vía arterial, ambos puntos ubicados en la localidad de Suba, al noroccidente de la ciudad. Estas mediciones se hicieron el 02 de febrero de 2017, día sin carro y sin moto en Bogotá, y el 09 de febrero de 2017, el jueves siguiente al día sin carro y sin moto, con el objetivo de comparar el comportamiento de los usuarios de la vía en un día normal, con el día sin carro y sin moto.

2.2.1 Análisis de prioridad para peatones

Este análisis se hizo en la Calle 139 con Carrera 95B, en la localidad de Suba. Se eligió esta vía por ser una vía secundaria que presentó un alto número de siniestros viales entre los años 2010 y 2014 (WRI Ciudades Sostenibles, 2016). El punto específico de análisis corresponde a un cruce escolar.



Figura 9. Cruce escolar en la calle 139 con Carrera 95B. Sitio de estudio

En este punto se hicieron varias mediciones: conteos de vehículos (incluyendo bicicletas) que cedían y no cedían el paso a peatones cuando éstos intentaban cruzar, número de peatones cruzando y tiempo de espera de cada peatón o grupo de peatones que intentaba cruzar la vía. Los conteos se hicieron durante una hora, en la franja de mayor demanda de la mañana.

2.2.2 Análisis de velocidad en vía arterial

Por otro lado, se hicieron mediciones de velocidad vehicular en una vía arterial. Para este análisis se eligió la Carrera 104, al norte de la Calle 145 (Avenida Suba). Se eligió este sitio por conectar varios puntos de atracción de viajes peatonales, tales como el Portal Suba del sistema TransMilenio, un supermercado Éxito y el centro comercial Plaza Imperial.

En este punto se midió la velocidad de distintos tipos de vehículos, utilizando un radar de velocidad portátil. Este se operó desde un puente peatonal, para obtener una visual directa hacia los vehículos que transitaban por la avenida. Las mediciones también fueron realizadas durante la mañana, procurando evitar la hora de mayor demanda para medir a qué velocidad se desplazan los vehículos sin tener en cuenta el efecto de la congestión.



Figura 10. Carrera 104 al norte de la Calle 145 (Avenida Suba). Sitio de estudio.

2.2.3 Encuesta con transeúntes

Se realizó también una actividad en el Portal Suba en la que se reproducía el sonido de un choque sin previo aviso lo que generaba una reacción de los diferentes peatones que caminaban cerca al Portal. Esta reacción permitía captar su atención y preguntarles:

1. ¿Qué cree usted que causó el choque de ese carro que escuchó en la grabación?
 - a. Exceso de velocidad
 - b. Falla en la vía
 - c. Peatón imprudente
 - d. Falla manual del conductor
 - e. Falla mecánica del vehículo
 - f. Señalización inadecuada
2. ¿A cuántos Km/h cree usted que iba ese carro?
3. ¿Qué emoción le genera la siguiente afirmación? "El carro que escuchó chocó porque iba a 100km/h en una vía urbana y no pudo reaccionar frente a la aparición inesperada de un cruce"

2.2.4 Encuesta general

Por último, se realizó una encuesta como parte de la iniciativa "Catarsis Bogotá" donde se pidió la opinión de la ciudadanía sobre el día sin carro. En esta encuesta se solicitó a los ciudadanos que opinaran sobre el

Despacio

día sin carro y compararan su experiencia con su viaje el jueves anterior al día sin carro y sin moto. También se preguntó en qué modo de transporte se habían movilitado el jueves anterior y sus características sociodemográficas. Las preguntas específicas fueron las siguientes:

1. ¿Qué medio de transporte usó el jueves pasado (antes del día sin carro) para ir a su lugar de trabajo, estudio u otro viaje?
2. Comparándolo con su viaje del jueves pasado, ¿qué opinión le merece el día sin carro?
3. ¿Cuál es su género?
4. ¿Cuál es su edad en años cumplidos?

3

Resultados

3.1 Análisis de prioridad para peatones

En general, se evidenció que en este punto de la ciudad los conductores (incluyendo a los ciclistas) no dan prioridad a los peatones. Cerca del 99% de los conductores no cedió el paso a los peatones que buscaban cruzar la calle, como se muestra en la Figura 11. Durante la hora de aforo en el día sin carro y sin moto solo un vehículo – una van de transporte escolar – se detuvo ante un grupo de peatones que intentaban cruzar. Por otra parte, en el día control, un automóvil y una bicicleta cedieron el paso a peatones. Pero en general se observó que los vehículos continuaban su marcha o incluso aceleraban ante la presencia de peatones.

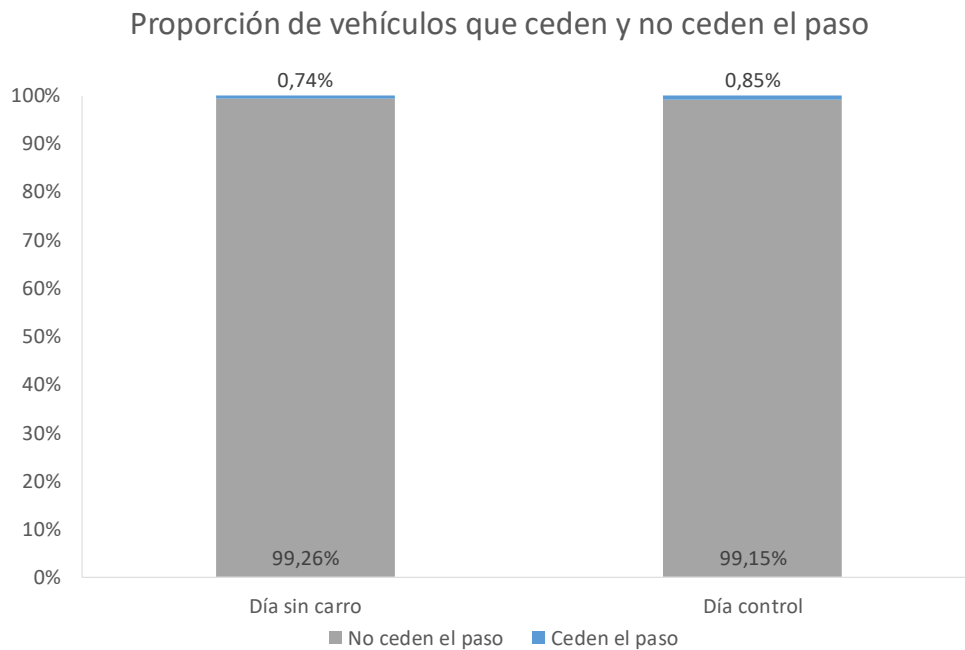


Figura 11. Proporción de vehículos que cedieron y no cedieron el paso en el sitio de estudio

Debido a la baja proporción de vehículos que cedieron el paso, no se evidenciaron diferencias por tipo de vehículo.



Figura 12. Los vehículos no ceden el paso a los peatones

Por otra parte, se midió el tiempo que los peatones debían esperar para cruzar la calle, los resultados se muestran en la Figura 13.

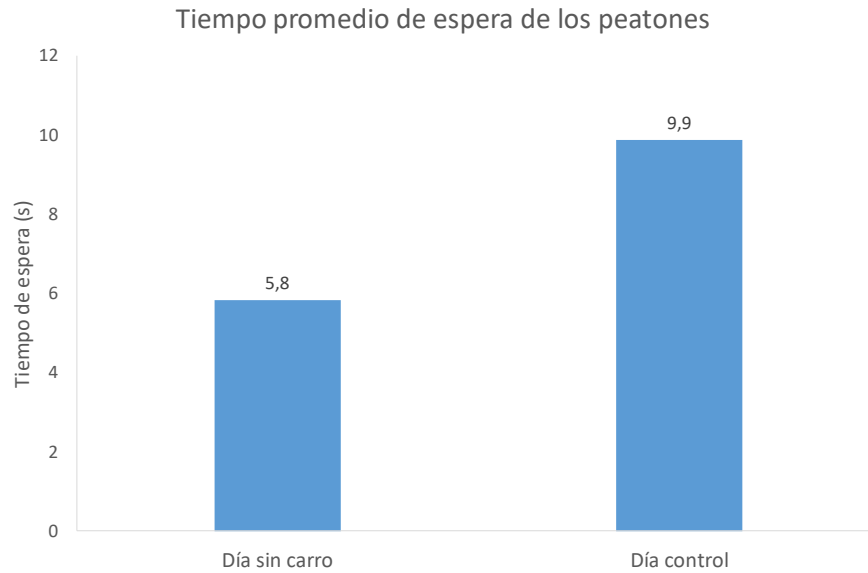


Figura 13. Tiempo promedio de espera de los peatones para cruzar

Los menores volúmenes vehiculares registrados en el día sin carro y sin moto permitieron que durante esa jornada, los peatones cruzando la calle 139 emplearan casi la mitad del tiempo de espera en el cruce de la

Despacio

vía. De acuerdo con la Figura 13, el día sin carro y sin moto el tiempo promedio de espera en este punto fue de menos de seis segundos, frente a casi 10 segundos en el día de control.



Figura 14. Mujer esperando para cruzar.

3.2 Análisis de velocidad en vía arterial

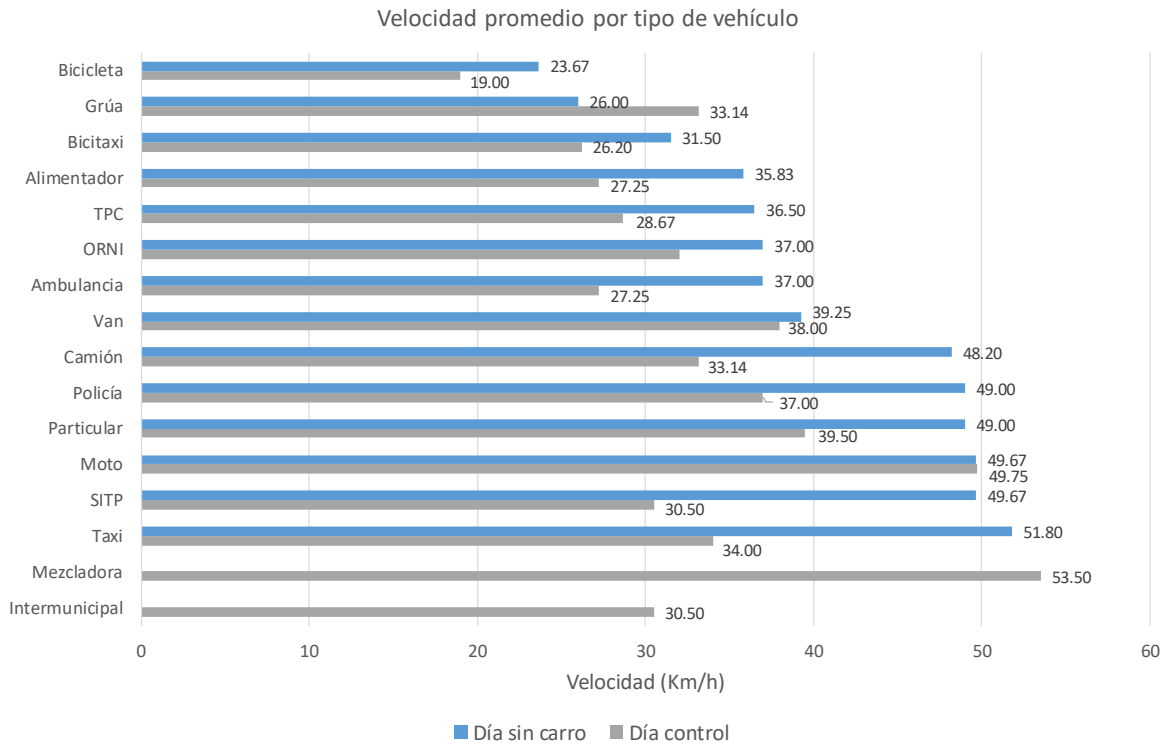


Figura 15. Velocidad promedio por tipo de vehículo según mediciones

En cuanto a la velocidad de circulación por tipos de vehículo, se observó que las velocidades el día sin carro y sin moto fueron aproximadamente 25% mayores a las registradas una semana después, en el día control. Los vehículos del SITP, taxis y camiones fueron los que más incrementaron su velocidad el día sin carro (ver Figura 15). Es importante resaltar que junto al puente peatonal hay un paradero de transporte público. Por esta razón los buses del SITP, los alimentadores y los vehículos de transporte público tradicional tienden a bajar la velocidad en este tramo, previendo que deban parar para recoger o dejar pasajeros.

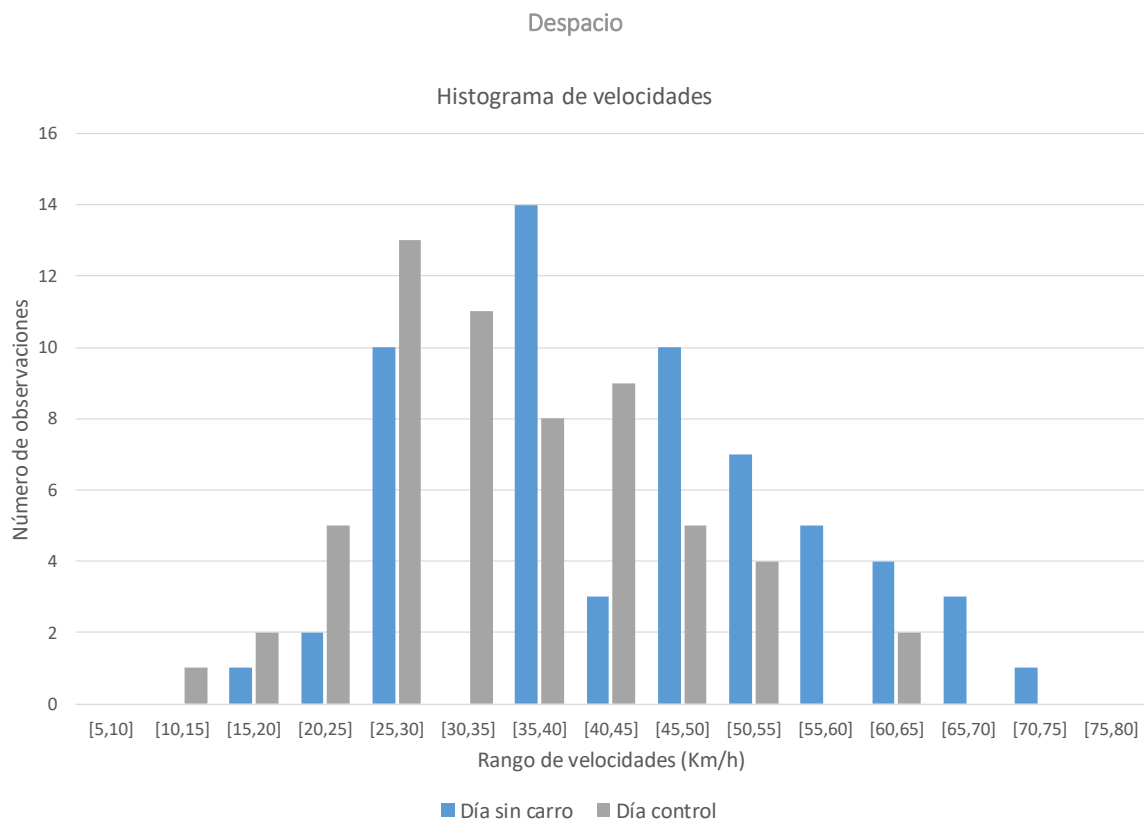


Figura 16. Histogramas de velocidades registradas en el día sin carro y el día control

En la Figura 16 nuevamente se observa que en el día sin carro las velocidades fueron mayores. Sin embargo, en general, la mayoría de los vehículos se desplazó a menos de 50 km/h en este punto. En el Día sin carro y sin moto se registraron ocho vehículos que excedieron el límite de velocidad establecido para esta vía, que es de 60 km/h. En el día control se registró un vehículo que excedió este límite.

3.3 Análisis de percepción de velocidad



Figura 17. Intervención sonora y encuestas a transeúntes

En cuanto a la encuesta de percepción de la velocidad, se encontró que la mayoría de los transeúntes pensó que la colisión escuchada había sido debido al exceso de velocidad, como se muestra en la Figura 18. Esto sugiere que los peatones en general sí perciben la velocidad como un riesgo.

Por otra parte, al indagar sobre la velocidad a la que creían que se desplazaba el vehículo que tuvo la colisión, en promedio respondieron que a 92 km/h. Cabe resaltar que esta velocidad supera por mucho el límite de 60 km/h establecido para la vía.

¿Qué cree usted que causó el choque del carro que escuchó en la grabación?

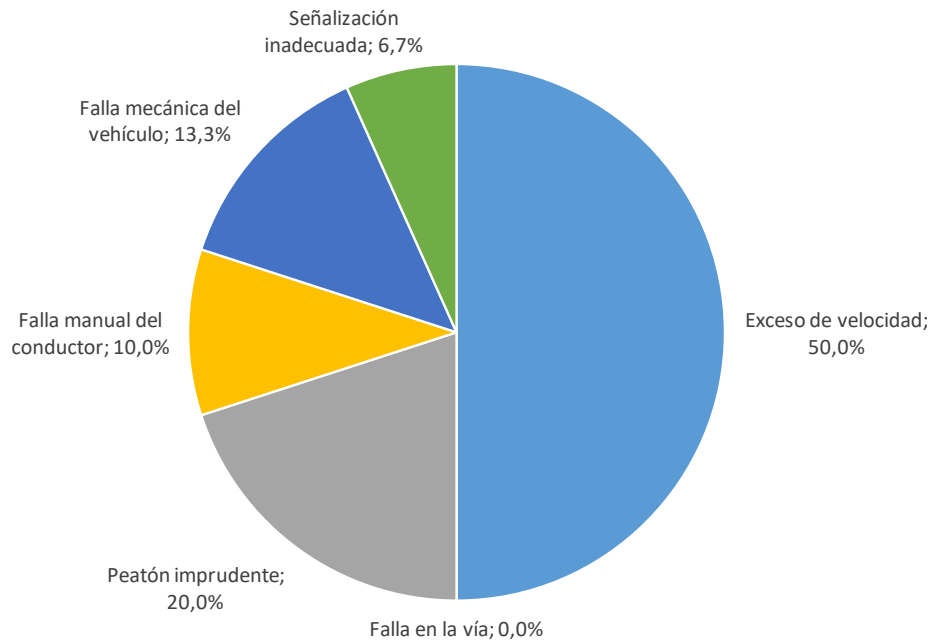


Figura 18. Percepción de causas del choque

Finalmente, las reacciones a la afirmación “El carro que escuchó chocó porque iba a 100km/h en una vía urbana y no pudo reaccionar frente a la aparición inesperada de un cruce” se muestran en la Figura 19. La respuesta más común fue el miedo, con un 36.67%, mientras que la segunda fue la rabia, con un 20%.

Estrés Susto **Rabia** Pánico **Miedo** **Tristeza**

Figura 19. Emociones más frecuentes por un siniestro a causa del exceso de velocidad

3.4 Análisis de percepción del día sin carro y sin moto

En el análisis de percepción acerca de la jornada del Día sin carro y sin moto del 2 de febrero de 2017, se encontraron opiniones y posturas variadas frente a la medida. Por una parte, una minoría (8%) mantiene una posición neutra frente a la comparación de su experiencia el jueves anterior a la jornada sin carro y el día de la jornada, aludiendo a que no encuentran ninguna diferencia marcada entre ambos días. Por otro lado, la mayoría de los encuestados se encuentran a favor de la medida y representan el 56% de las respuestas, sosteniendo que es una implementación con muchos aspectos positivos para la ciudad, el medio ambiente y la salud mental de la población en general. Por el contrario, quienes se mantuvieron en una postura en contra de la jornada del día sin carro, por razones como la poca organización o el incremento de trancones, representaron el 22% y para finalizar con las posturas propositivas para promover dicho día con mejores resultados fueron el 13% de la población de encuestados. Los términos que más se repitieron en las respuestas se muestran en la Figura 20.



Figura 20. Nube de términos de percepción sobre el día sin carro y sin moto

3.4.1 Temas clave

Se encontraron dos temas recurrentes en las respuestas de los encuestados. El principal tema que mencionan las personas a favor es el medio ambiente al referirse a la jornada del día sin carro. Por otro lado, las personas que manifestaron estar incómodas con la jornada también manejan distintos temas entre los cuales, el más importante, es la falta de organización.

En general, se encontraron diferentes perspectivas frente a la propuesta instituida por la Alcaldía. Se vieron posturas positivas, negativas y algunas neutrales frente a la medida. Las personas que tuvieron una opinión positiva favorecen el uso de la bicicleta, mencionan el cuidado del medio ambiente y están más dispuestos a explicar formas en las que se puede mejorar la jornada. También sugieren que se debería implementar de manera más recurrente. Por otro lado, los comentarios negativos se enfocaron en el colapso del Sistema Integrado de Transporte Público y en la congestión formada tanto dentro como fuera de los buses y el TransMilenio. Estas personas fueron menos propositivas y manifestaban que no quieren más días sin carro pues según sus experiencias, la ciudad colapsa. Un argumento que todos tuvieron en común, fue favorecer la restricción sobre el uso de las motos dado que permite mayor movilidad.

3.4.1.1 Medio ambiente

Dentro de los comentarios encontrados a favor de la iniciativa de la alcaldía, hay quienes señalan que la consideran favorable para reducir las emisiones de dióxido de carbono y contribuir de una manera positiva al medio ambiente. Indican que esto contribuye a su salud mental, a la tranquilidad de la ciudad, y que se respira un mejor aire. También coinciden en que la jornada contribuye a una reducción de la contaminación auditiva. Un ejemplo de esto se ve en uno de los comentarios de una de las personas a favor:

“Me gustó, porque a diferencia de los demás días, sentí un leve cambio en la respirabilidad del aire (es decir, menos tóxico...). Claro que entendí que sólo hablo desde mi postura y por lo tanto de mi interés, pero considera que así se compliquen las cosas, el día sin carro, ofrece la oportunidad para reflexionar acerca de nuestro impacto negativo en el medio ambiente, y así no toque apretaditos, con eso resarcimos, si quiera un poco, todo el deterioro de la ciudad a el medio ambiental”.

Por otra parte, quienes están en contra de la medida hablaron poco del tema del medio ambiente y se enfocaron en dimensiones más controversiales, aludiendo al tema de los trancones y la poca planeación de la jornada. Ellos cuestionaron la conducta de los ciclo-usuarios en las vías y realmente qué tanto impacto tiene la implementación de la jornada en el medio ambiente, pues dicen que los buses emiten más gases

contaminantes que los otros medios de transporte que prohíben en este día. Un ejemplo de esto se puede encontrar en el siguiente comentario:

“Si se busca incentivar el uso de la bicicleta, por ejemplo, aún queda mucho por hacer en infraestructura. Las ciclo rutas en hora pico se congestionan y se propician varios accidentes, además de la discontinuidad y el precario estado de algunas de estas. La Secretaría de Movilidad y de Ambiente debería ponerse las pilas con los buses del SITP provisional, parecen chimeneas rodantes”.

3.4.1.2 Organización

La falta de organización y planeación fue una crítica recurrente entre aquellos que no están de acuerdo con la implementación del día sin carro, pues sostienen que si se va a llevar a cabo una jornada de movilización donde las dinámicas diarias con relación al transporte se ven interrumpidas, estas deben venir acompañadas de una buena intervención y no improvisar. Dentro de las críticas a los medios de transporte, existen comentarios que van direccionados a la falta de vías complementarias, al mal estado del transporte público y el mal comportamiento de los usuarios del mismo, ya sean taxistas, ciclo-usuarios o conductores de bus. Algo que se evidencia en el siguiente comentario:

“Sinceramente, fue mejor en SITP el día con carro, misteriosamente. Uno pensaría que todo va a fluir más pero la séptima sigue siendo la misma desde la calle 124 hasta la 119 y desde la 110 hasta la 94. Los trancones fueron absurdos en ambos días, pero uno esperaría que sin carros, la movilidad sería fluida, pero al parecer también hay muchos buses, más de los que la séptima aguanta. No me movilizó en bicicleta porque esos tramos de la séptima no tienen ciclo ruta, lo que me desmotiva a salir para el trabajo en ese medio de transporte. Dado que el jueves del día sin carro iba a una distancia más larga, opté por el bus y en otras versiones había ido en bicicleta y me había encantado. Esta vez, sentí envidia de los usuarios de bici porque es un bonito lugar, pero entendí a los demás usuarios porque el cambio no fue sustancial para ellos y no los motivaría a cambiar de medio de transporte (si fuera subirse del carro al Sitp).”

Por otro lado, quienes favorecen la medida, advierten que su experiencia fue positiva y que debido a esto, les parece necesario que exista una mayor cantidad de días en los cuales den la posibilidad de tener esta experiencia. Sin embargo, muchos de estos advierten que hay elementos que mejorar, para de esta forma incentivar a la población a utilizar el transporte público o la bicicleta. Este argumento se puede en varias respuestas, incluyendo la que se cita a continuación:

Despacio

“Mal diseño de Transmilenio y de rutas de SITP, insuficientes buses, ciclo rutas en mal estado, etc., etc. El día sin carro debería ser todos los días, no por un decreto, sino porque simplemente sea más eficiente y más tranquilo subirse a un bus o a una bici”.

En general se evidenció que la experiencia personal de cada participante influyó en la percepción frente si hay una diferencia sustancial o no el día sin carro a un día normal. Estas experiencias se pueden deber a la edad, al género, o a la zona en la que se movilizó durante la jornada.

4

Conclusiones y recomendaciones

Despacio

En general se evidenció que, al menos en los sectores evaluados, los conductores de vehículos no le dan prelación a los peatones. Es casi inexistente la proporción de conductores que ceden el paso cuando notan un peatón con intenciones de cruzar o incluso cuando el mismo ya está cruzando la calle. Esta situación se ve empeorada por el diseño inadecuado de las vías, que no permite un acceso apropiado al cruce peatonal y que dificulta la movilidad de los peatones por las aceras, causando cruces de la vía en diagonal, con la consecuente mayor trayectoria a pie sobre la calzada, y un mayor tiempo requerido para el cruce.

Es importante resaltar que la proporción de conductores que cedieron el paso no varió significativamente entre el día sin carro y el día control, lo que sugiere que este comportamiento no depende del día en que se mida sino que es perenne. No obstante, el menor volumen vehicular del día sin carro trajo beneficios para los peatones en el punto estudiado, en el sentido en que el tiempo promedio de espera fue menor con respecto al día control.

En cuanto a la velocidad, se observó que en general fue mayor en el día sin carro y sin moto y que, aunque los promedios de velocidad no superan el límite de 60 km/h, sí se registraron varios vehículos que excedieron este límite. Esto se observó con mayor frecuencia en el Día sin carro y sin moto, cuando incluso llegó a registrarse un vehículo circulando a más de 70 km/h.

Además, es clave la incidencia de la infraestructura en los comportamientos de los distintos actores viales. En el caso de la Calle 139, el hecho de contar con carriles amplios induce a que los vehículos motorizados alcancen velocidades que son demasiado altas para una vía secundaria en un sector de características mixtas en el uso del suelo, albergando residencias y comercios. Además, la presencia de jardineras que bloquean el acceso al cruce escolar impide que los peatones puedan cruzar de manera fácil e intuitiva, lo que les resta prioridad en cuanto a la interacción con otros actores. Finalmente, la falta de rampas y las fallas en la configuración del andén en el punto de medición, impiden que las personas con movilidad reducida se desplacen adecuadamente, y les obligan a utilizar la calzada, lo cual las pone en riesgo.

Por su parte, los peatones perciben la velocidad como un factor importante de riesgo de colisiones, pues la mitad de los encuestados manifestaron que el exceso de velocidad había sido la causa del siniestro simulado. No obstante, es importante anotar que el 20% consideran que la causa habría sido la imprudencia del peatón. También es importante resaltar que los peatones sienten miedo y rabia ante los comportamientos agresivos de los vehículos automotores.

Las observaciones realizadas en este punto de la ciudad permiten invitar reflexionar a los actores encargados de la provisión de infraestructura en la ciudad, ya que se realizaron inversiones recientes en

construcción y adecuación de andenes, pero la coordinación de diseños es precaria (paisajismo versus aspectos funcionales de tránsito de peatones).

Esto se complementa con la opinión de la ciudadanía en general (a través de la encuesta realizada por la iniciativa “Catarsis Bogotá”). La mayoría de los ciudadanos (56%) que la respondieron afirman es una buena iniciativa ya que mejora el medio ambiente y la salud de las personas. No obstante, el porcentaje restante de ciudadanos considera que necesita mayor organización ya que genera congestión en las vías y en los medios de transporte. Es importante resaltar que ninguno de los participantes de la encuesta mencionó el aumento de la velocidad, sino que únicamente se centraron en el tema de la congestión. Esta percepción es contraria tanto a las mediciones realizadas por Despacio, como a los datos divulgados oficialmente por la Secretaría Distrital de Movilidad, en los que se afirma que la velocidad aumentó 30% en la ciudad (ADN, 2017).

Referencias

ADN. (2017, February 3). Bogotá vivió un día con menos apuros. *ADN*. Bogotá D.C.

Congreso de la República de Colombia. LEY 1811 DE 2016 (Octubre 21) POR LA CUAL SE OTORGAN INCENTIVOS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO (2016). Congreso de la República de Colombia. Retrieved from <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=67295>

DANE. (2014). Estadísticas Vitales Colombia 2014. Retrieved from http://formularios.dane.gov.co/Anda_4_1/index.php/catalog/420/datafile/F3

Lindau, L. A., Obelheiro, M., & Machado, R. (2017). *Impactos de la reducción de los límites de velocidad en áreas urbanas*.

Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). *Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas*. (C. Pardo & A. Sanz, Eds.). Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte de Colombia. Retrieved from <http://despacio.org/2016/04/27/guia-de-ciclo-infraestructura-para-ciudades-colombianas/>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). Base de datos de siniestros viales 2016. Bogotá D.C.

WRI Ciudades Sostenibles. (2016). Análisis de siniestralidad en vías secundarias de Bogotá.