

Euroclima+



Financiado por
la Unión Europea



PLATAFORMA DE
MOVILIDAD
URBANA
SOSTENIBLE EN
LATINOAMÉRICA

Políticas integrales de seguridad vial a nivel local

Clara Vadillo Quesada
Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo
clara.vadillo@itdp.org

Martes 16 de julio de 2019

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

Sistema de movilidad seguro

Cofinanciado por:



Implementado por:



Las personas cometemos errores,
pero no merecemos morir por ello.

Cofinanciado por:



Implementado por:



Todas y todos somos
corresponsables, pero de manera
diferenciada.

Cofinanciado por:

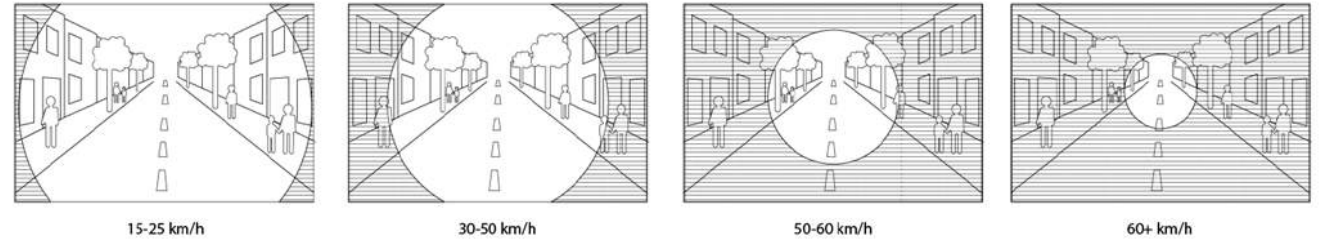


Implementado por:



Principal factor de riesgo: la velocidad

Reducción del cono de visión



Fuente: adaptado de Department of Transportation, Complete Streets Chicago (Chicago: City of Chicago, 2013)

Aumento de la distancia de frenado

Menor probabilidad de sobrevivir colisiones

| Velocidad | Espacio requerido para frenar | Gravedad de lesiones en ciclistas | Probabilidad de sobrevivir |
|--------------|-------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| 30 km/h | 13 metros | Contusiones sin gravedad | 95 % |
| 40 - 55 km/h | 26 metros | Invalidez y algunas víctimas mortales | 60 % |
| > 55 km/h | 45 metros | La mayoría de víctimas mortales | 20 % |

Fuente: adaptado de ITDP, Manual Ciclociudades III. Red de Movilidad en Bicicleta.

Cofinanciado por:



Implementado por:



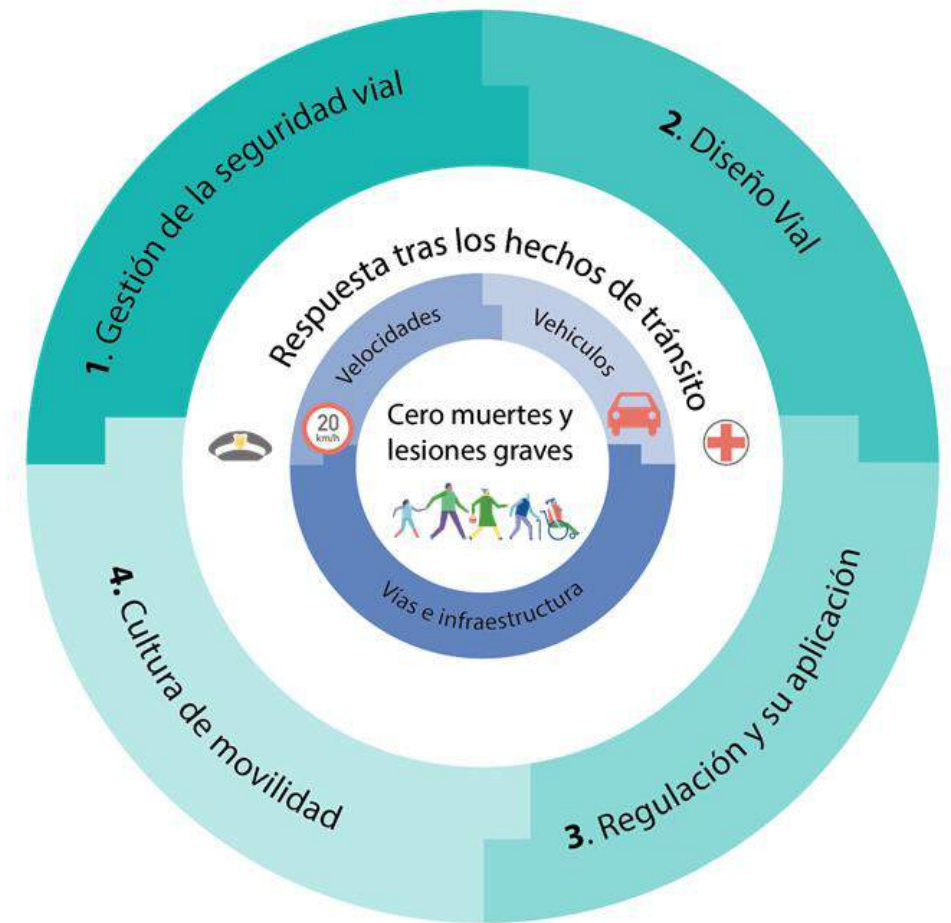
En Colaboración con:

Enfoque sistémico

Llegar a cero:

1. Previniendo siniestros
2. Disminuyendo su gravedad

Cuatro pilares de la Visión Cero



Responsabilidad compartida:

Personas del sector público, sector privado, academia, sociedad civil, usuarias y usuarios

Fuente: ITDP (2018) Informe Visión Cero CDMX.

Cofinanciado por:



Implementado por:



Visión Cero: Política integral

Cofinanciado por:



Implementado por:



I. Gestión de la seguridad vial

1. Coordinación interinstitucional

- Horizontal: entre sectores de seguridad pública, salud, justicia, seguros, sociedad civil
- Vertical: entre niveles de gobierno

2. Información de seguridad vial

- Diagnóstico de seguridad vial y registro de ocurrencia y condiciones de siniestros
- Acciones de prevención basadas en evidencia
- Información a la ciudadanía

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:

Por ejemplo

Instrumentos de coordinación

- Programa de seguridad vial con enfoque en usuarios vulnerables
- Mesas de trabajo
- Participación de sociedad civil y academia

Responsables y recursos asignados a la implementación

Esquemas de monitoreo y evaluación

- Metas e indicadores
- Datos confiables y actualizados



Fuente: Gobierno de la Ciudad de México

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



II. Diseño vial seguro

Planeación

Lineamientos homologados y normativa para calles legibles
Intervenciones basadas en información, con enfoque reactivo y preventivo

Principios de diseño seguro

1. Velocidad adecuada
2. Legibilidad
3. Tiempos de espera
4. Trayectorias directas
5. Continuidad de superficie
6. Prioridad de paso
7. Visibilidad e iluminación

Operación y mantenimiento

Reordenamiento sostenible de la imagen urbana

Cofinanciado por:



Implementado por:



Por ejemplo

Pasos seguros

Priorización de cruces de intervención, con base en número y gravedad de siniestros

2015

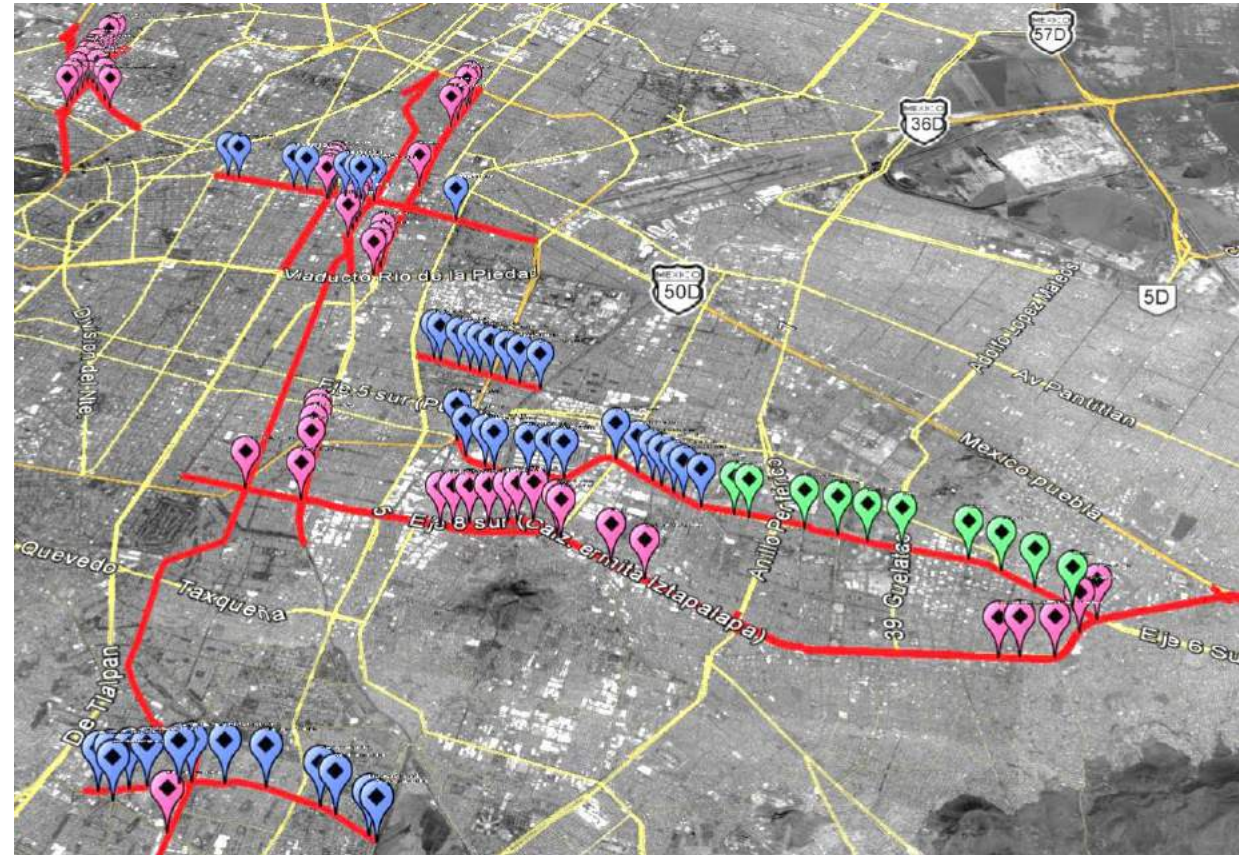
6 corredores - 54 intersecciones

2016

4 corredores - 42 intersecciones

2017

1 corredor - 10 intersecciones



Fuente: Gobierno de la Ciudad de México.

Cofinanciado por:



Implementado por:



III. Regulación y su aplicación



Fuente: Arturo Mejía, enero de 2017.

La regulación del tránsito rige el comportamiento de las personas en la calle pero sin aplicación, es un código de buen conducta.

El factor humano es inherente a la seguridad vial, pero podemos:

- Proteger a usuarios vulnerables con normatividad
- Garantizar el conocimiento de las normas, priorizando vehículos motorizados
- Desincentivar conductas de riesgo

Cofinanciado por:



Implementado por:



Por ejemplo

Reglas de circulación

Protección de usuarios/as vulnerables

- Jerarquía de la movilidad
- Bicicleta como vehículo, derecho a circular en carril completo
- No se imponen sanciones a ciclistas y peatones

Reglas estrictas para conductores de vehículos motorizados

- Límites de velocidad no superiores a 50 km/hr
- Aprobación obligatoria de examen teórico-práctico para obtener la licencia de conducir
- Protección de espacios exclusivos
- Sanciones económicas y cívicas

Vigilancia y control

Recursos humanos

Herramientas tecnológicas

Sanciones proporcionales al riesgo generado

Cofinanciado por:



Implementado por:



IV. Cultura de la movilidad



Fuente: ITDP México.

La cultura de la movilidad no existe, se construye.

¿Qué significa?

Un conjunto de normas y comportamientos que permiten a todos los usuarios de la vía trasladarse de forma segura, eficiente y sostenible.

Cofinanciado por:



Implementado por:



Construcción colectiva hacia

- Libre elección modal
- Convivencia en las calles

¿Cómo?

- Programas de comunicación y sensibilización
- Programas de promoción del uso de modos de transporte seguros y sustentables



Fuente: ITDP México.

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



Visión Cero, visión compartida

Reducir las muertes y lesiones causadas por el tránsito es una necesidad a la que sólo pueden responder políticas de seguridad vial integrales.

Cofinanciado por:



Implementado por:



TRABAJAMOS EN LA CALLE DISEÑO SEGURO

Urb. Erik Ehecatl Cisneros Chávez
Subdirector de Infraestructura Peatonal y Ciclista, SEMOVI CDMX
@erikecc

16 de julio de 2019

Cofinanciado por:



Implementado por:



Contenido

- Calles Completas, vías principales.
- Centros Históricos, calles compartidas.
- Enseñanza y academia, de todos para todos UNAM MUCA .
- Urbanismo táctico:
 - Corredor.
 - Intersección.
 - Ejercicio Ciudadano

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:

La realidad de nuestras calles



Cofinanciado por:



Implementado por:



Prioridad en la vía



Financiado por:

Implementado por:



En Colaboración con:



Calles Completas Concepto



Calle Completa



Cofinanciado por:



Implementado por:



Imagen Objetivo



Cofinanciado por:

Implementado por:

En Colaboración con:



Resultado



Fuente: ITDP México.

Cofinanciado por:



Implementado por:



Franja de movilidad no motorizada



Eje estratégico 2. Calles para todos

Las calles de la ciudad deben ser seguras, funcionales, accesibles y cómodas para todas las personas usuarias, siempre respetando la jerarquía de movilidad. Como espacio prioritario de tránsito y convivencia, la ciudad debe brindarte una buena experiencia de viaje, ya sea que elijas caminar, andar en bicicleta, usar el transporte público o circular en tu automóvil.

Para ello, en vialidades primarias se establecerá el concepto de «Calle Completa» con espacios diseñados con criterios de seguridad vial, diseño universal y eficiencia para cada tipo de persona usuaria de la vía. Se reconocerán las calles como el espacio público por excelencia, por lo que su diseño procurará fomentar la vida pública, la cohesión social y la actividad económica. En vialidades secundarias se establecerán criterios de tránsito calmado y esquemas de prioridad peatonal para regresar a nuestras calles su vocación comunitaria.

Fuente: PIM CDMX 2014

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



Calle 16 de Septiembre, Antes



Foto Erik Cisneros.

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



Calle Compartida 16 de Septiembre, Después



Foto Erik Cisneros.

Cofinanciado por:



En colaboración con:

Urbanismo Táctico



Cofinanciado por:



Implementado por:

En Colaboración con:

Equipo técnico



Cofinanciado por:



Implementado por:



Academia y enseñanza, UNAM Arquitectura, MUCA



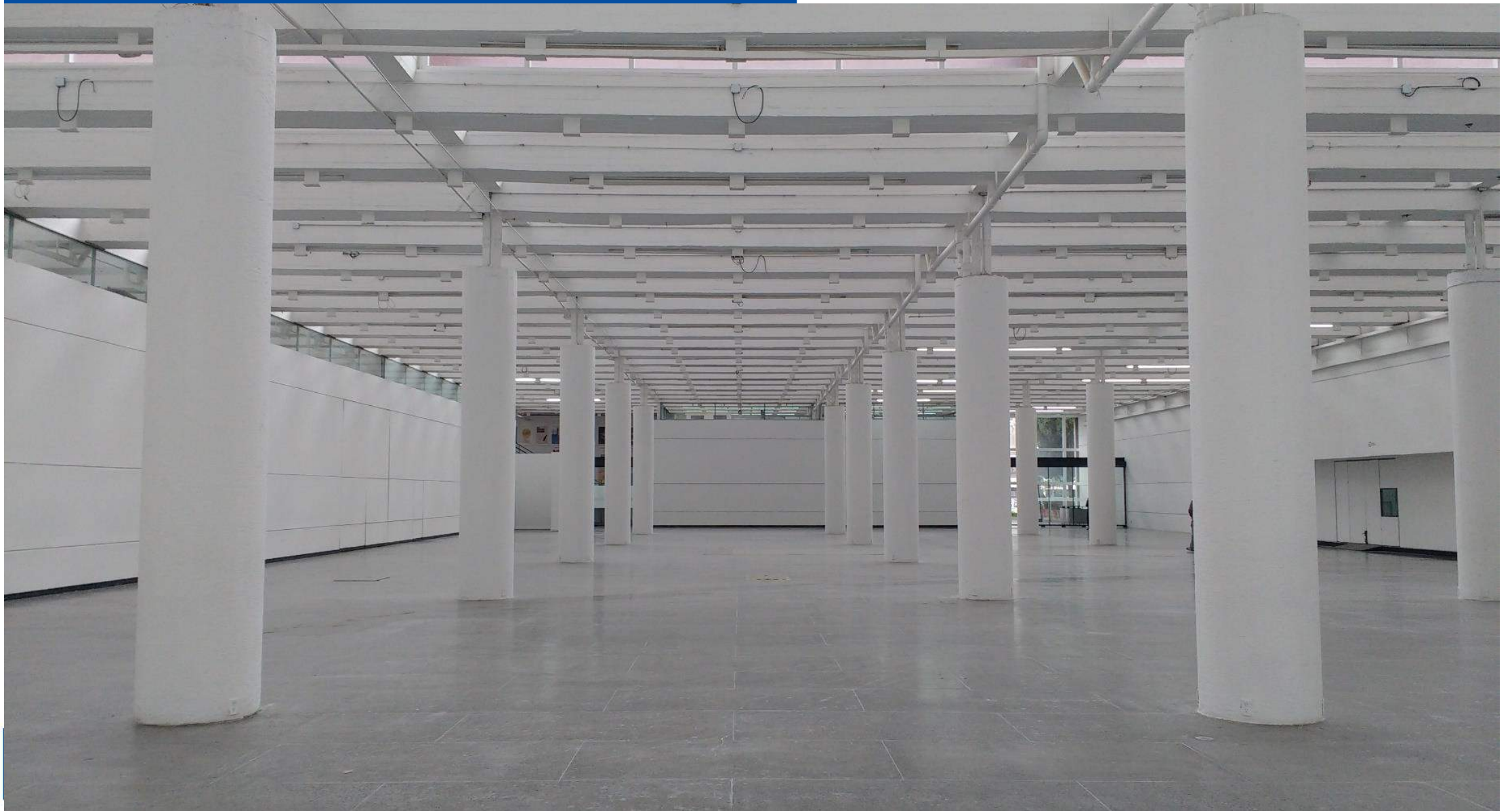
Cofinanciado por:



Implementado por:



UNAM MUCA



De todos, para todos

Diseño y espacio público en la
Ciudad de México



muca
campus

Con el apoyo de



DESIGN WEEK MEXICO

Esta exposición forma parte de la Agenda Cultural

WORLD DESIGN CAPITAL MEXICO CITY 2018

CDMX









Cofinanciado por:



Implementado por:





Implementado por:

En Colaboración con:





Financiado por:

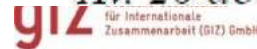
Implementado por:

En Colaboración con:



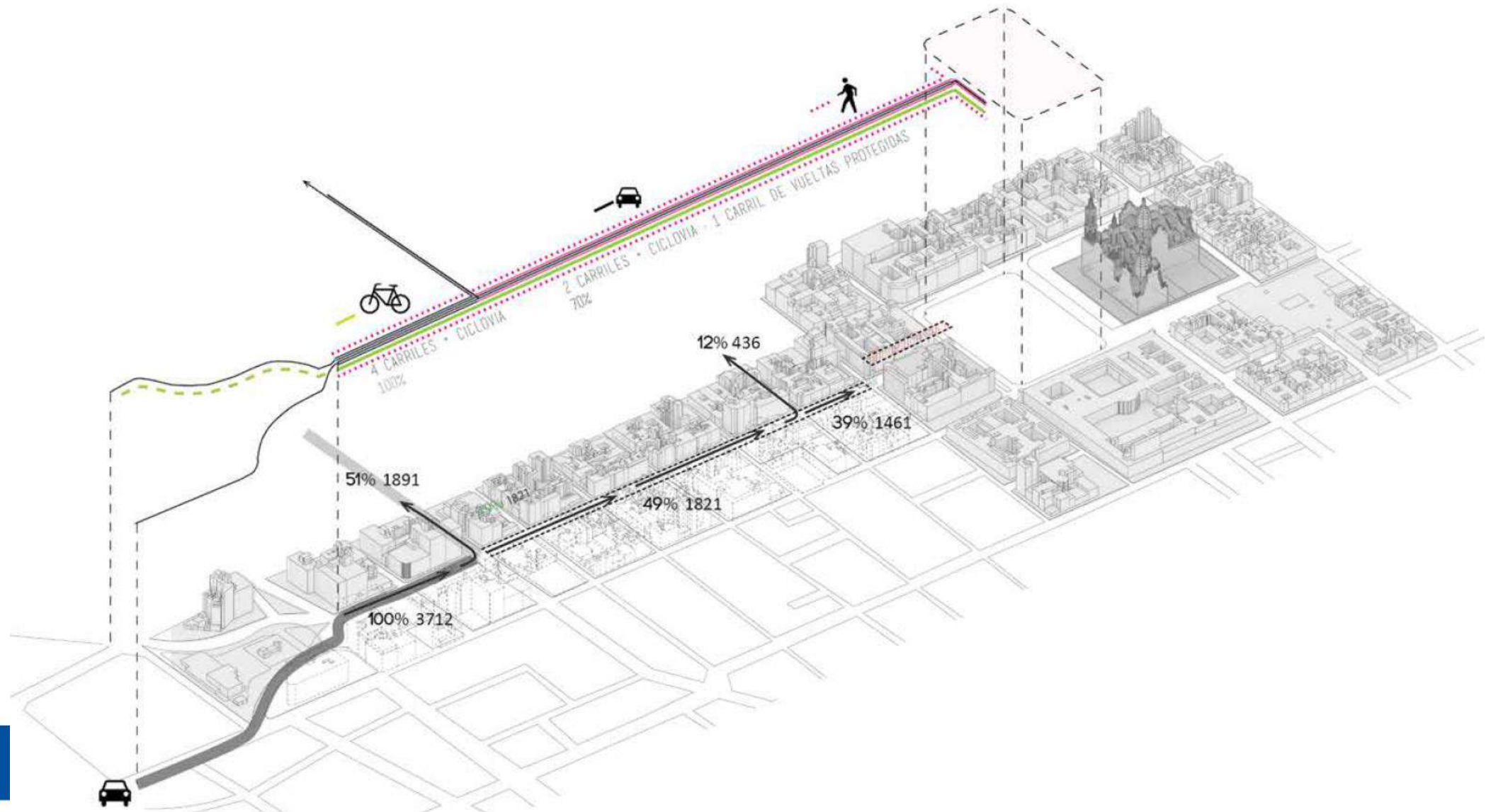


Av. 20 de Noviembre. Circa 1940





Estudios de movilidad





20 NOVIEMBRE ANTES

Gabinete y Campo



Cofinanciado por:



Implementado por:



Trazo y dieta de carriles







Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



Cofinanciado por:



Implementado por:





Cofinanciado por:

Implementado por:

En Colaboración con:





Fuente: ITDP México.

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



Equipo



20 de Noviembre consolidado



Cofinanciad

En colaboración con:





Comandado por:

Implementado por:

En Colaboración con:







PASOS SEGUROS

Cofinanciado por:



Implementado por:





Gobierno del Distrito Federal



Autoridad del Espacio Público



Secretaría de Obras y Servicios



Secretaría de Seguridad Pública



Secretaría de Movilidad



Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda



Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal



Secretaría de Salud



Agencia de Gestión Urbana



Consejería Jurídica y de Servicios Legales



Instituto de la Juventud



Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal



Cruz Roja Mexicana



Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas



Instituto de Geografía UNAM



EMBARQ México



Consejo Ciudadano de la Ciudad de México

Bloomberg Associates

Bloomberg Associates

Cofinanciado por:



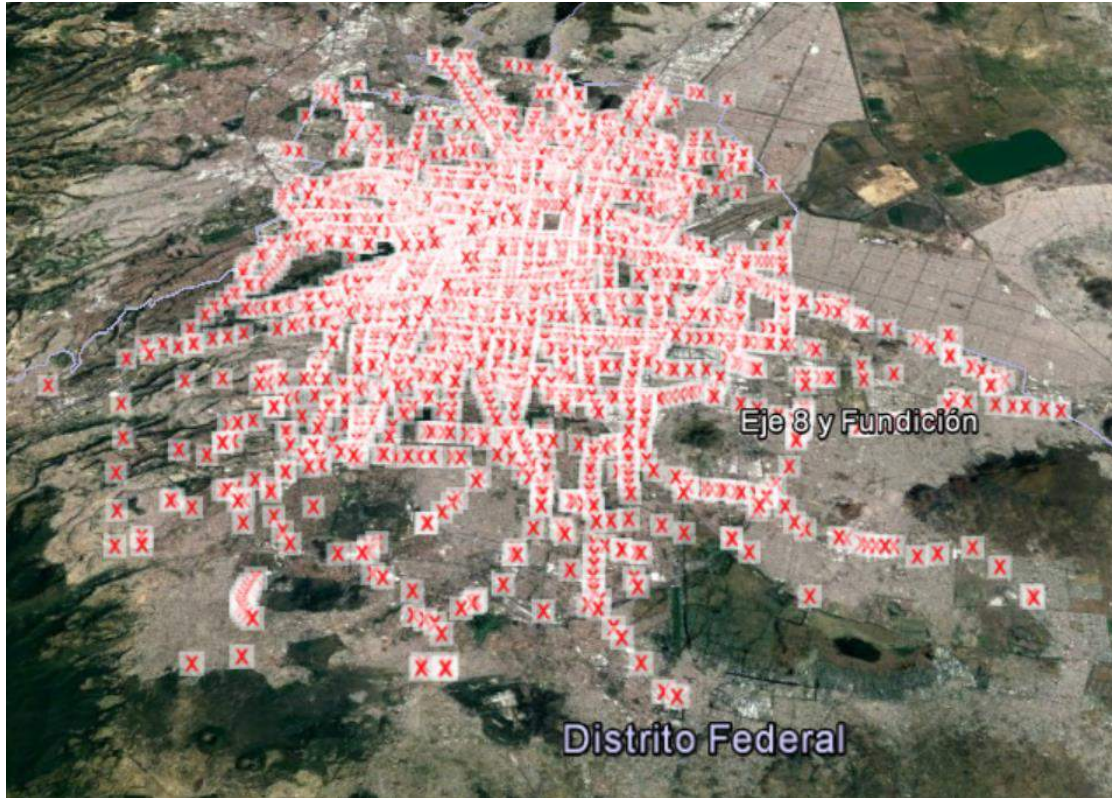
Implementado por:



En Colaboración con:



Pasos seguros Mesa Técnica



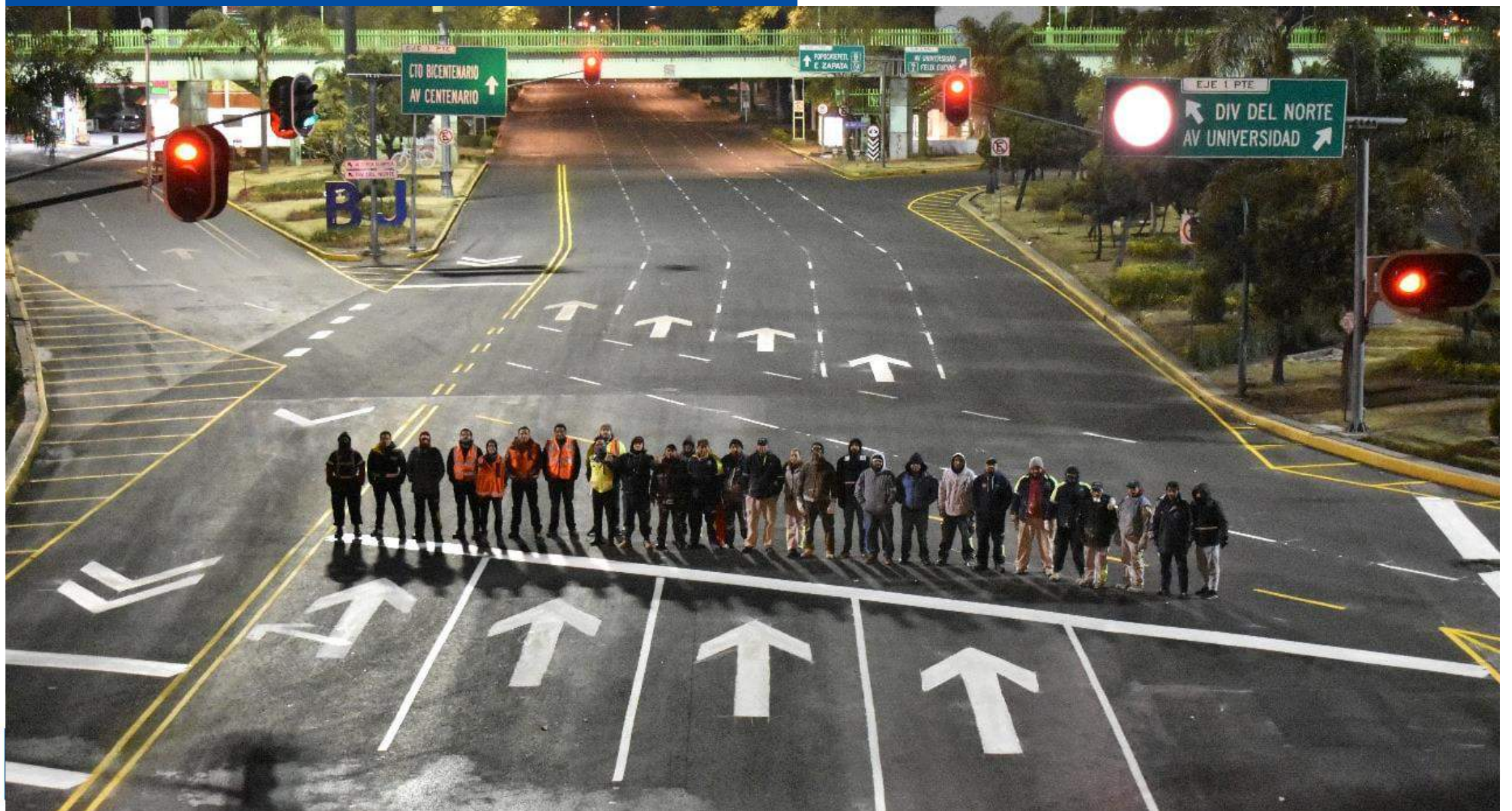
Cofinanciado por:



Implementado por:



Equipo completo



Pasos seguros antes y después



Cofinanciado por:

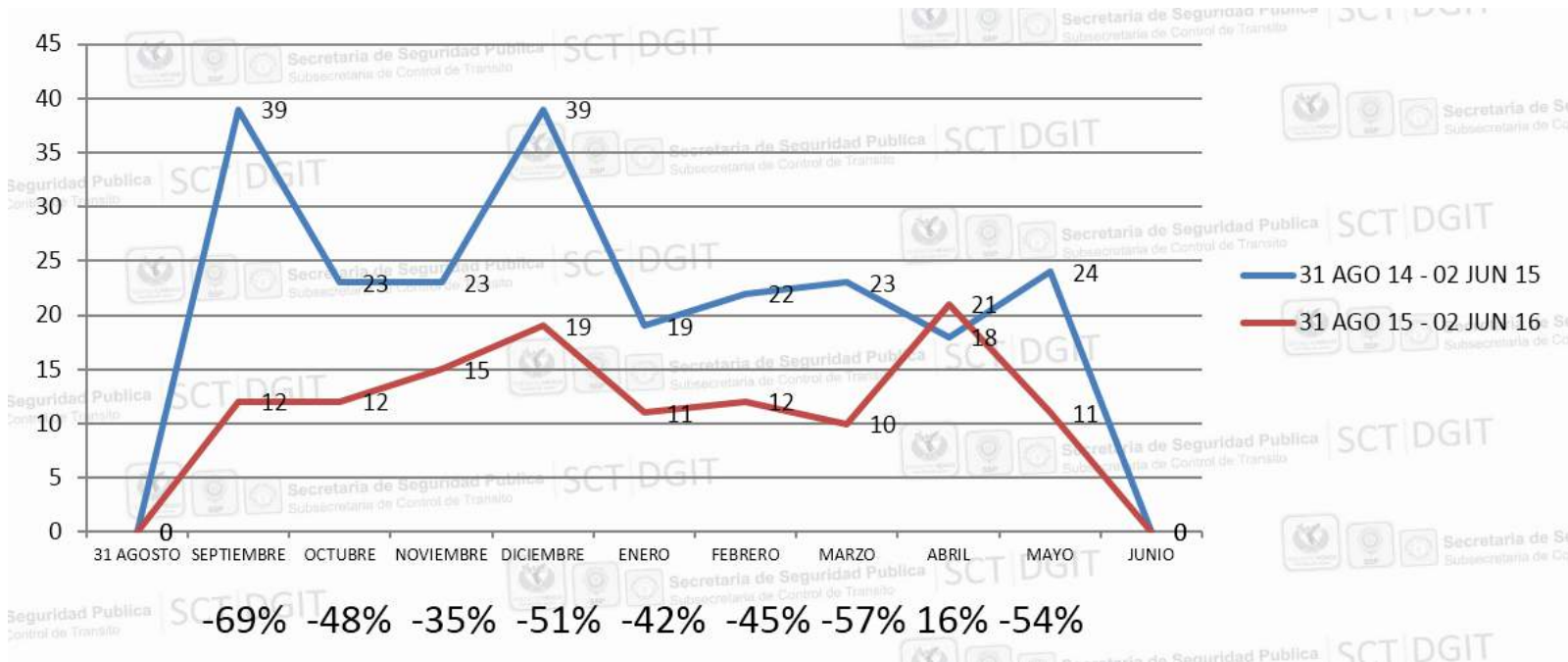


Implementado por:



Resultados

Hechos de tránsito en corredores Pasos Seguros Comparativa mensual año 2014-2015 y 2015-2016



Reducción de hasta
70%
de hechos de tránsito
en corredores

Fuentes: Secretaría de Seguridad Pública, Subsecretaría de Control de Tránsito, Cruz Roja Mexicana, Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM).

Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:

Mantenimiento constante



Gobierno CDMX @GobCDMX · 5 dic. 2016
El programa #PasosSeguros busca ordenar la vialidad y brindar condiciones que orienten a un tránsito seguro en #CDMX goo.gl/8SZWgU



8 9 8

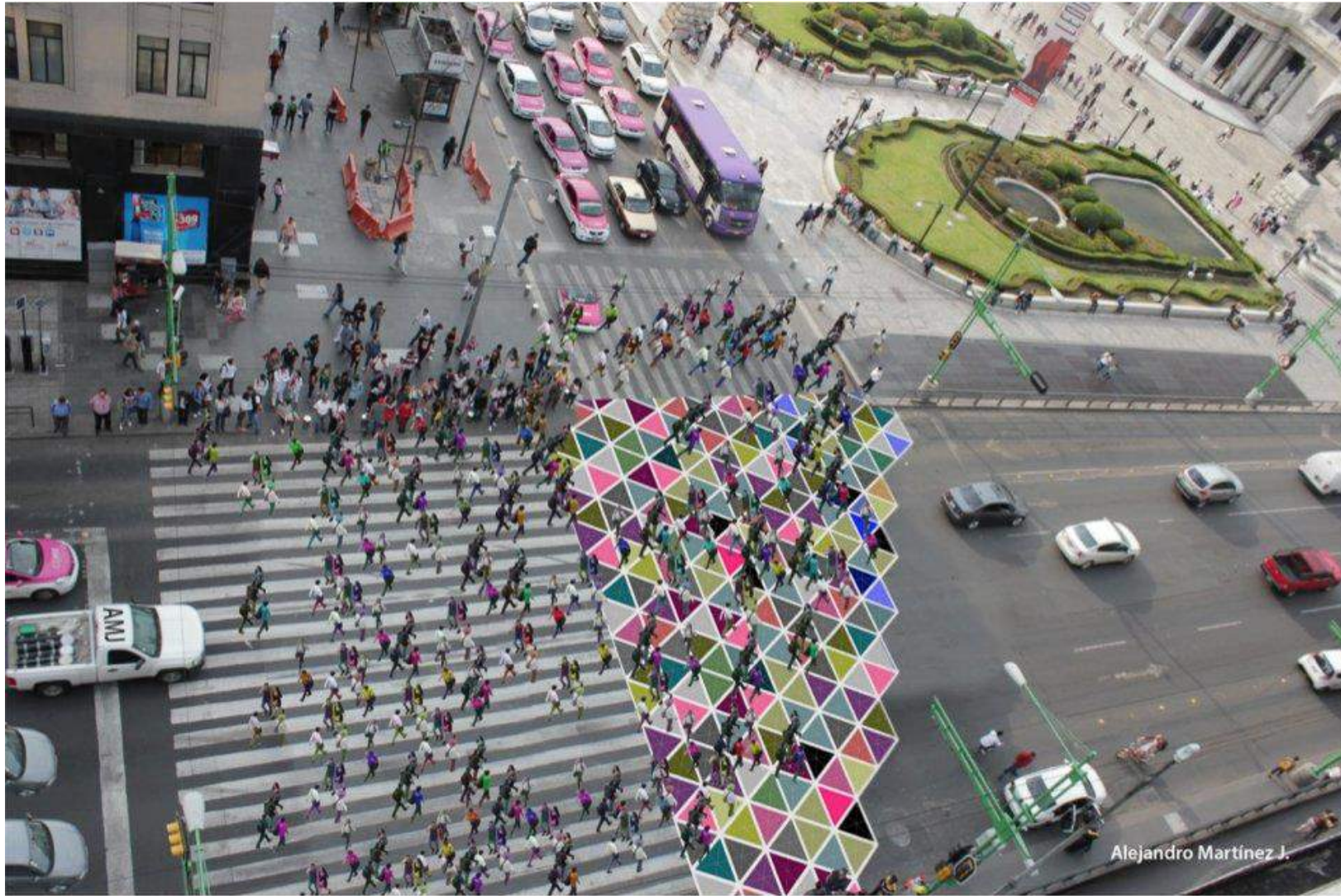


Cofinanciado por:



Implementado por:





Espacio Vital MX

CAMINA

Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.



**ABIERTO
MEXICANO
DE DISEÑO**

Comex

implementado por:

En Colaboración con:



Equipo, planeación y ejecución

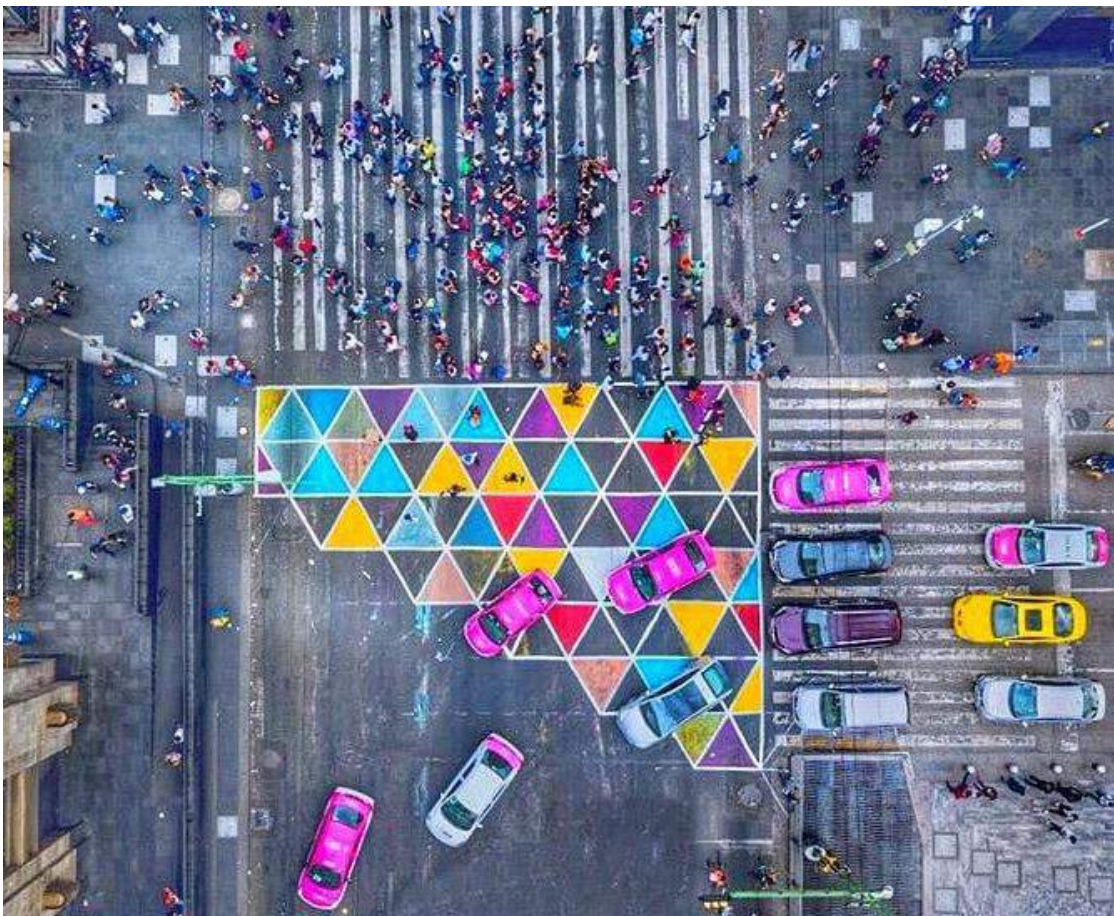


Cofinanciado por:



Implementado por:





Cofinanciado por:



Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)



¡CEBRAS EN EXTINCIÓN!

Reporta cruces peatonales que no tengan rayas pintadas o les falte mantenimiento.

Descarga la app Supercívicos y ayuda a hacer nuestras calles más seguras.



Cofir





Cofinanciado por:

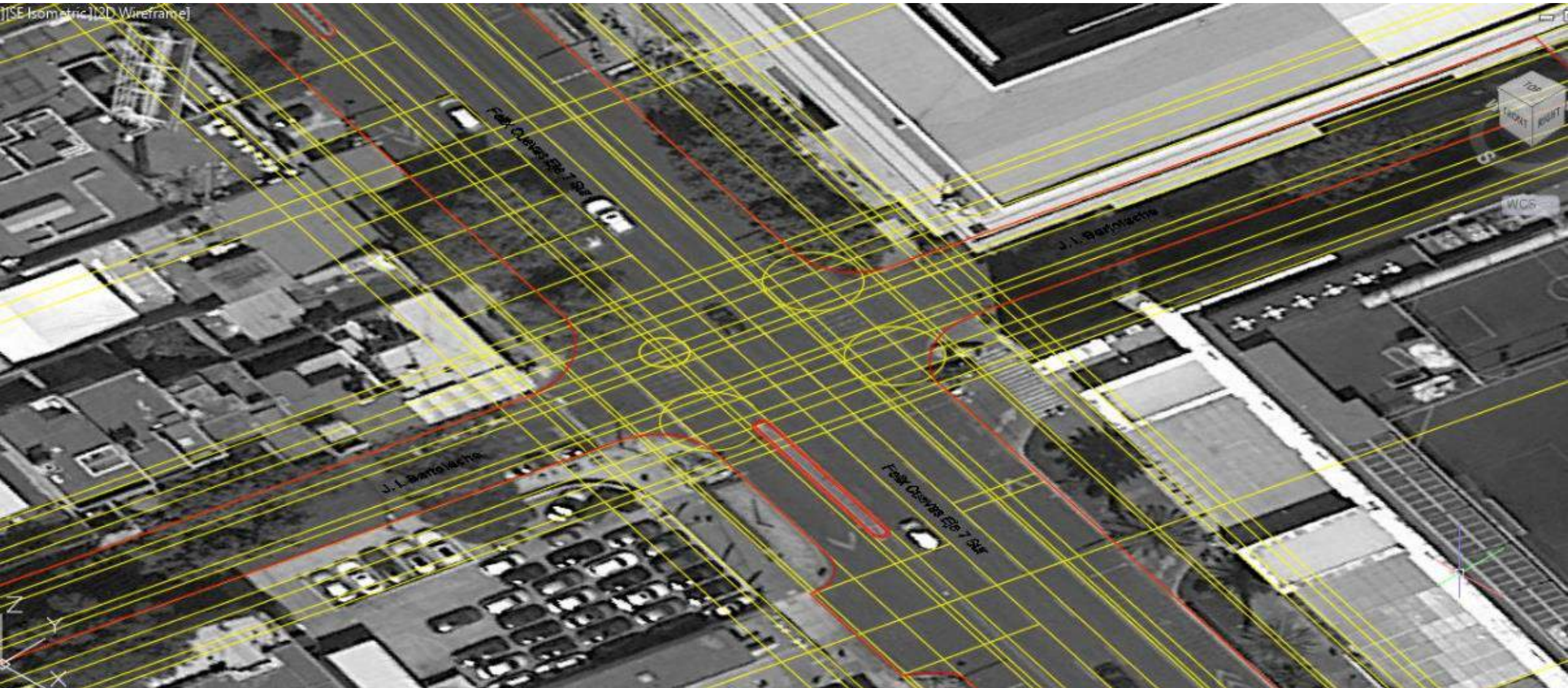


Implementado por:



En Colaboración con:

[SE Isometric][3D Wireframe]



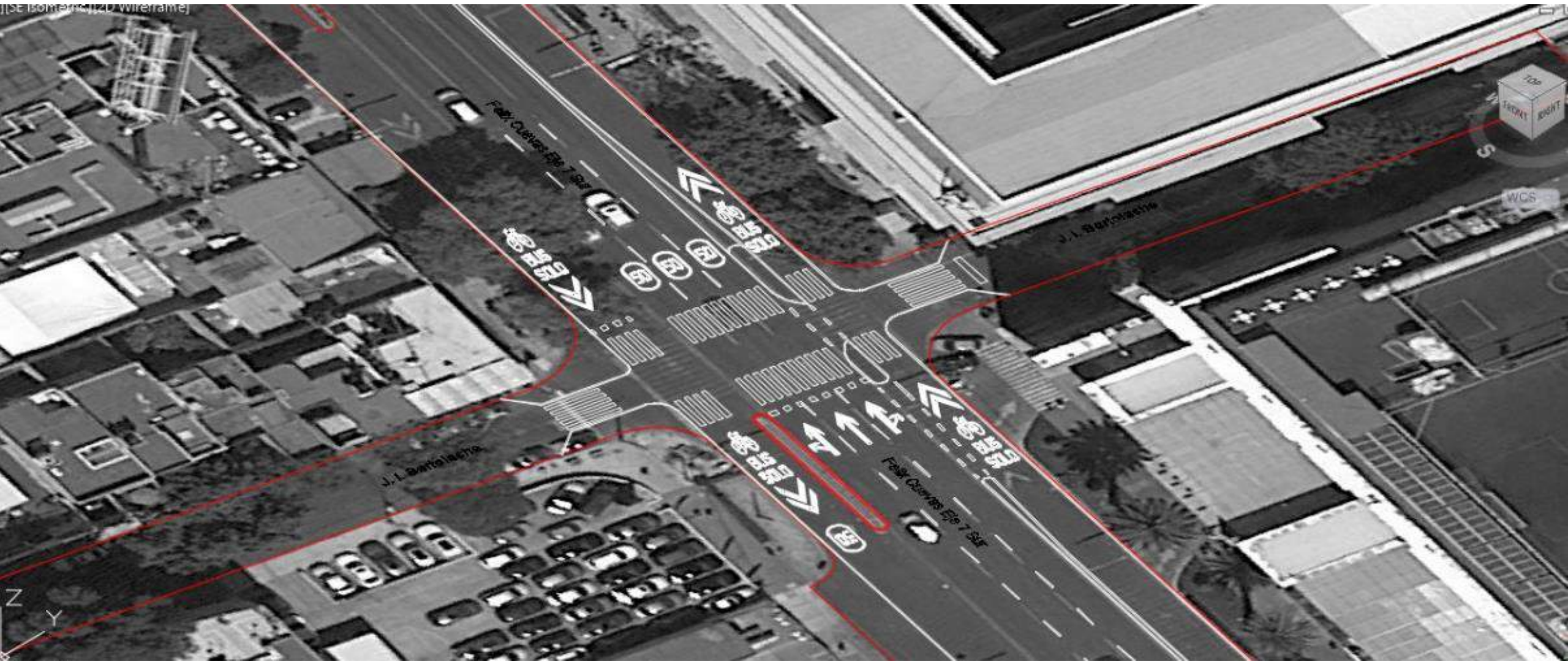
Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



Cofinanciado por:



Implementado por:

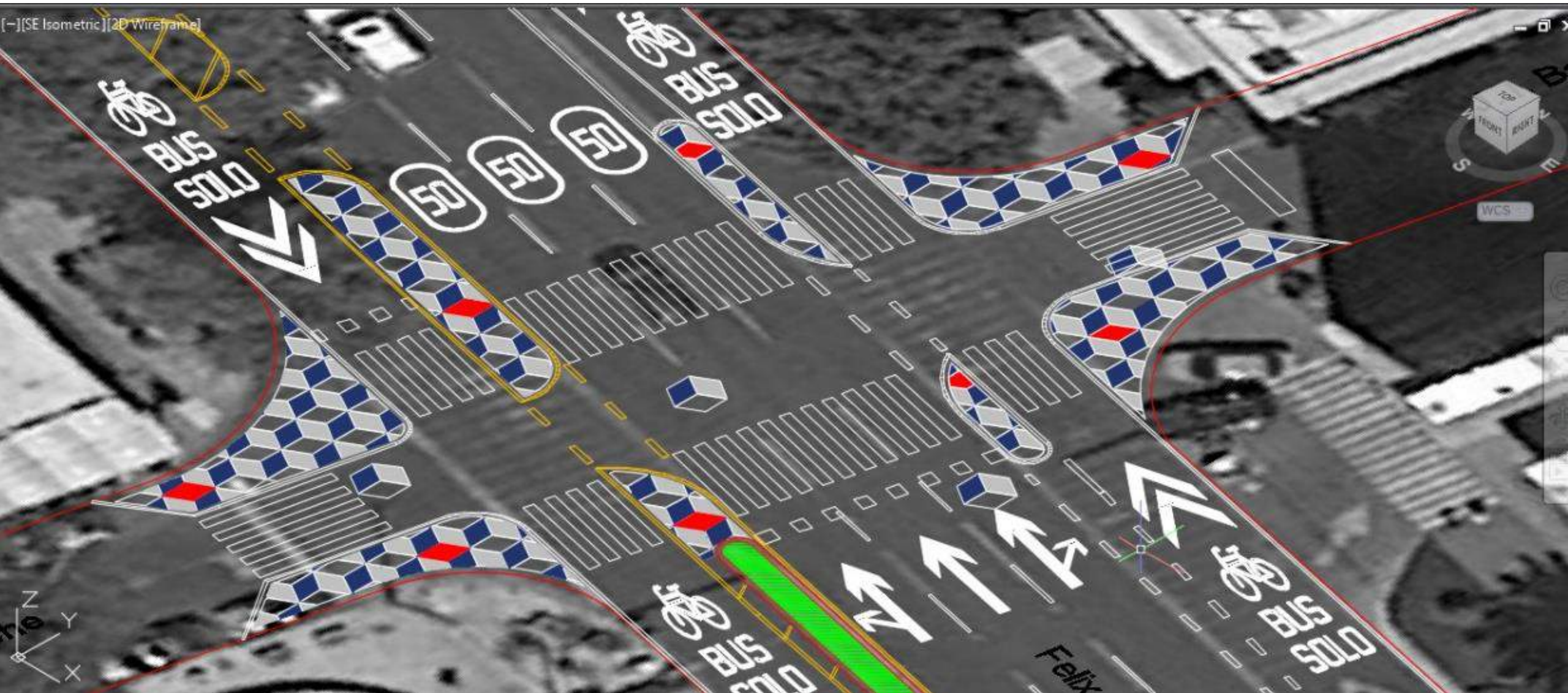


PLATAFORMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LATINOAMÉRICA



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

En Colaboración con:



Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



Cofinanciado por:



Colaboración con:



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD





Trazo, guía y acción



Cofinanciado por:



Implementado por:



En Colaboración con:



ación con:







¡Gracias!

www.euroclimaplus.org

Síguenos en redes sociales:

@EUROCLIMA_UE_AL

@MobiliseCityLAT