

INFORME DE CALIDAD DE VIDA DE MEDELLÍN, 2018

Movilidad y espacio público



MEDELLÍN
cómo vamos





COMITÉ DIRECTIVO

Rafael Aubad López
Presidente Proantioquia

Juan Luis Mejía Arango
Rector Universidad Eafit

Daniel Uribe Parra
Director ejecutivo Fundación Corona

David Escobar Arango
Director Comfama

Jorge Gómez Bedoya
Director Comfenalco Antioquia

Lina Vélez de Nicholls
Presidenta Cámara de Comercio
de Medellín para Antioquia

Martha Ortiz Gómez
Directora El Colombiano

COMITÉ TÉCNICO

Juan Manuel Higuera
Director de desarrollo económico y competitividad
Proantioquia

Santiago Leyva
Jefe del Departamento de Gobierno
y Ciencias Políticas. Universidad Eafit

Mónica Villegas
Gerente de proyectos sociales
Fundación Corona

Juan Diego Granados
Subdirector de desarrollo estratégico
Comfama

Gustavo Trujillo
Gerente de servicios sociales
Comfenalco Antioquia

Jaime Echeverri
Vicepresidente de planeación y desarrollo
Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia

Nathalia Figueroa
Vicepresidenta de comunicaciones corporativas
Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia

Isolda Vélez
Macroeditor local. El Colombiano

COMITÉ DE COMUNICACIONES

Juliana Gómez
Coordinadora de comunicaciones. Proantioquia

Alejandra María Cárdenas
Coordinadora de relaciones públicas y eventos
Universidad Eafit

Isabel Cristina Cortés
Responsable de comunicaciones externas. Comfama

Ángel Arias
Director de comunicaciones. Comfenalco Antioquia

Nathalia Figueroa
Vicepresidenta de comunicaciones corporativas
Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia

Andrés Tamayo
Director de divulgación y prensa
Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia

Juan Esteban Vásquez
Macroeditor de contenidos digitales. El Colombiano

Juliana Saldarriaga
Gerente de publicidad regionales
El Tiempo Casa Editorial

UNIDAD COORDINADORA

Piedad Patricia Restrepo
Directora

Róbinson Meneses Hoyos
Comunicador

Natalia Garay Molina
Profesional senior

María Valentina González
Profesional

Textos y edición

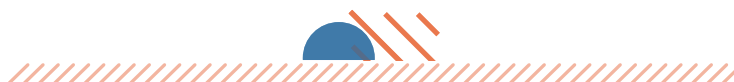
Piedad Patricia Restrepo
Natalia Garay Molina
María Valentina González

Diagramación

Pregón S.A.S

Medellín, julio de 2019

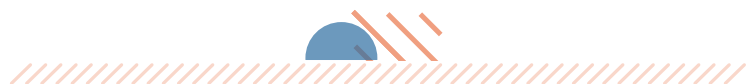
ISSN:1909-4108





Movilidad y espacio público

La inversión en movilidad creció 4,8 pp con respecto a la percibida en el año 2017, ubicando este sector en segundo lugar en términos de inversión después de educación. La tasa de motorización que corresponde a la cantidad de carros y motos por habitante creció un 5% con respecto a la de 2017, conservando la tendencia creciente que se registra desde el año 2011. Aumentó en 2 pp el estado 'Muy bueno' de las vías de la ciudad y en 1 pp el estado 'bueno'. La Encuesta Origen Destino 2017 evidencia que en la zona suroriental de Medellín se usa más el auto, mientras que en las zonas nororiental, noroccidental, centro-occidental y suroccidental prevalecen los viajes a pie. Después de analizar los destinos más frecuentes por comunas y corregimientos, se encontró que la mayoría de los viajes se dirigen a las mismas comunas o corregimientos de origen, y el segundo destino más frecuente es La Candelaria. Los viajes en el sistema masivo de transporte -medido por primeros abordajes- ascendieron a 929.492, de continuar esta tendencia la meta a 2030 se cumplirá. En 2018 se construyeron 6,2 kilómetros de cicloinfraestructura en Medellín y se contó con 3 nuevas estaciones del programa EnCicla. La mortalidad por accidentes de tránsito disminuyó 7%, no obstante, la mayor cantidad de víctimas fatales por esta causa son hombres peatones entre 14 y 28 años. En cuanto a espacio público, el prin-



cipal indicador da cuenta de 3,68 metros cuadrados por habitante a 2017, los esfuerzos en 2018 se concentraron en la actualización de la capa oficial de espacio público, lo que retrasó la entrega actualizada de esta información.

Dentro del objetivo 11 de Desarrollo Sostenible: “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, la meta 11.2 es, a 2030, “Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (Naciones Unidas, 2016). La agenda de desarrollo sostenible de Medellín tiene indicadores de cobertura y accesibilidad del transporte público en este objetivo, e indicadores de accidentalidad y mortalidad en accidentes de tránsito en el ODS 3, asociado a salud.

En cuanto al espacio público, el ODS 11 propone, en su meta 11.7, brindar acceso a todas las personas a espacio público seguro y accesible. En esta meta, Medellín tiene asociados indicadores de espacio público efectivo.

Medellín Cómo Vamos hace seguimiento a la movilidad y el espacio público de la ciudad a través de indicadores relacionados con los tiempos y modos de transporte, parque automotor, la accidentalidad vial y mortalidad a causa de esta, la inversión municipal, el transporte público, la infraestructura, la gestión del tránsito y el área total de espacio público efectivo de la ciudad.

MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO



Indicador	Meta local 2030	Medellín, ¿cómo vamos?	¿Hacia dónde vamos?
Mortalidad vial (muertes por cada 100.000 habitantes)	5,57	9,4	↑
Número de viajes realizados diariamente en sistemas de transporte público organizados	1'115.738	929.492	↑
Estado de la malla vial (Suma de Aceptable, Bueno y Muy bueno)	75%	66%	↓
Espacio público efectivo por habitante (metros cuadrados por habitante)	7	3,68*	↔

*Dato a 2017

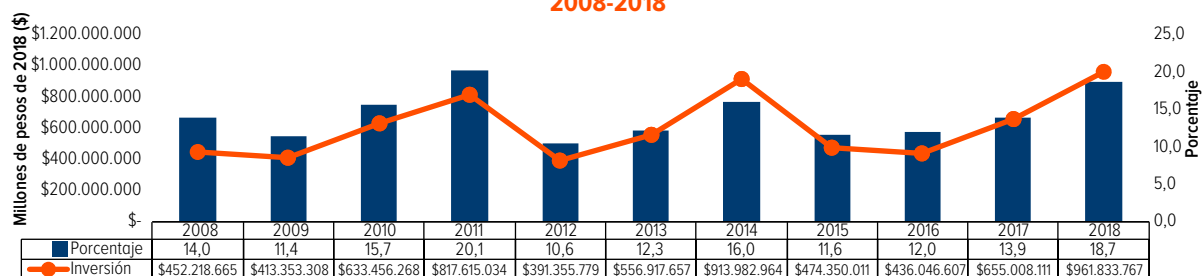
MOVILIDAD

Inversión municipal en transporte¹¹⁵

Para la vigencia 2018, Medellín invirtió \$961.833 millones en transporte, lo que equivale a 18,7% de la inversión total del municipio y ubica al sector en segundo lugar en términos de inversión. Este aumento representa 4,8 puntos porcentuales -pp- por encima de lo invertido en 2017. En el gráfico 165 se pueden apreciar

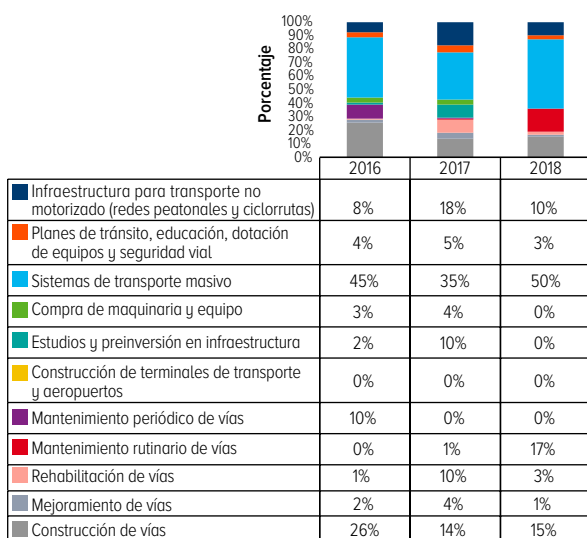
los diferentes montos invertidos entre los años 2008 y 2018, conformando este último el mayor año de inversión en los últimos 10 años; en el periodo 2008-2011 se invirtieron anualmente en promedio \$ 579.160 millones, por su parte, entre el 2012 y el 2015 el valor promedio por año fue \$ 584.151 millones; por último, en el trienio 2016-2018, el promedio de la inversión fue de \$ 684.296 por año, consolidando este último como el periodo de mayor inversión en el sector.

Gráfico 165. Medellín: inversión en transporte, en términos reales y como porcentaje de la inversión total, 2008-2018



Fuente: cálculos propios a partir del FUT de la Contaduría General de la Nación

Gráfico 166. Medellín: porcentaje de inversión en transporte, por destinación, 2016-2018



Fuente: cálculos propios a partir del FUT de la Contaduría General de la Nación

La destinación de los recursos de transporte tuvo modificaciones en relación con los años anteriores. Para el 2018 la partida 'Sistemas de transporte masivo' es la de mayor inversión con un 50%, distanciándose por 15 pp de lo invertido en ese rubro en 2017, no obstante esta partida ha sido la de mayor inversión desde 2016; por su parte, la partida asignada al rubro 'Mantenimiento rutinario de vías' se elevó en 16 pp, pasando de 1% en 2017 a 17% en 2018, esta partida no tuvo inversión en 2016. De otro lado, la partida destinada a los rubros 'Estudios y preinversión en infraestructura' e 'Infraestructura para transporte no

115 Todos los valores presentados en este capítulo fueron deflactados, por lo tanto, el análisis se desarrolló en pesos constantes del 2018.

motorizado' disminuyeron entre 2017 y 2018 en 10 pp y 8 pp, respectivamente. En cuanto a la 'Construcción de vías' esta disminuyó 10 pp con respecto a lo invertido en 2016.

El aumento con respecto a inversión en el sector transporte se refleja en la cantidad de recursos invertidos en el 2018 en la dimensión estratégica 'Movilidad sostenible' del Plan de Desarrollo Municipal 'Medellín cuenta con vos 2016-2019'. Es importante mencionar uno de los aumentos más significativos del Plan Plurianual de Inversiones, es decir el instrumento que asigna recursos a cada proyecto del Plan de Desarrollo; este le asignó al proyecto 'Revisar y ajustar los diseños y desarrollar la primera fase corredor de transporte de La 80' un monto de \$270.369 millones, mientras que en 2016 y en 2017 estos valores fueron \$851 y \$515 millones respectivamente. Al revisar el Seguimiento al Plan de Acción en 2018, es decir, en donde se miden los avances por proyecto consignado en el Plan de Desarrollo municipal, este proyecto tuvo una eficiencia¹¹⁶ del 36%, aun así, se reporta que los recursos se ejecutaron en su totalidad.

Por otro lado, para 2018 se destacan aumentos con respecto a la inversión en los proyectos 'Mantenimiento de la infraestructura para el mejoramiento de la movilidad', bajo el cual se pretendía mejorar vías y andenes, las metas de cumplimiento muestran el 79% y el 59%, respectivamente; y 'Fortalecer la operación del Metroplús en las Cuentas 3 y 6' que se refleja principalmente en el aumento promedio mensual del 5,61% de los pasajeros que usaron Metroplús en 2018 (Alcaldía de Medellín, 2019).

Parque automotor e infraestructura vial

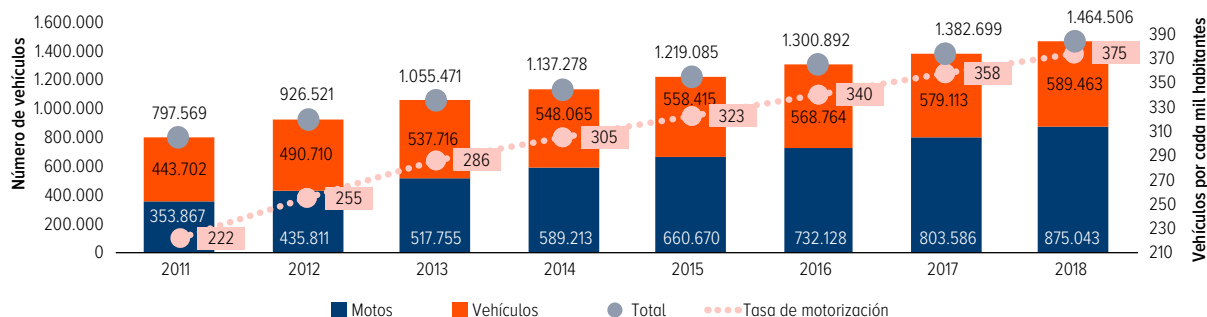
Según la información de la Secretaría de Movilidad de Medellín, el parque automotor que circula en el Valle de Aburrá, sumando carros y motos, es de 1'464.328. Este valor se desagrega en 589.463 carros y 875.043 motos, representando 40% y 60%, respectivamente. Este indicador ha tenido una tendencia creciente, como se muestra en el gráfico 167, el parque automotor ha crecido el 54% con respecto al reportado en el año 2011. En efecto, el promedio anual de crecimiento ha sido 9% entre en 2011 y el 2018, este último año creció 6%, lo que equivale a que, en 2018, un total de 81.807 carros y motos más circularon por el Valle de Aburrá.

Con respecto a la tasa de motorización, que mide la cantidad de carros y motos por cada mil habitantes, este indicador conserva una tendencia creciente. En 2018, se registran 375 carros y motos por cada mil personas, es decir, 5% más que en 2017. Esta tasa es menor que la de Manizales, que en 2017 registró una tasa de 424,8 vehículos por cada mil habitantes (Manizales Cómo Vamos, 2018) y mayor que la de Cali, en donde este indicador fue de 333 vehículos por cada mil habitantes para el mismo año (Cali Cómo Vamos, 2018).

No obstante, es importante mencionar que hay países con alta motorización como Holanda (523 vehículos por cada mil habitantes), Francia (576) y Suecia (522) que son reconocidos por el uso masivo del transporte público, la bicicleta y la caminata como opción para movilizarse: estos tres modos suman más del 80% del total de viajes de la población (Manizales Cómo Vamos, 2018).

116 El Plan de Acción define este indicador asignando el carácter de numerador a la eficacia de cada proyecto, y el de denominador a la ejecución financiera del mismo.

Gráfico 167. Valle de Aburrá: parque automotor estimado y tasa de motorización, 2011-2018

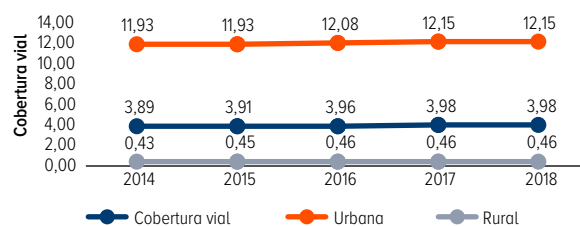


Fuente: Secretaría de Movilidad - Alcaldía de Medellín

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial hace seguimiento, entre otros aspectos, a la cantidad de automotores registrados en cada municipio del país. Según este ente, el Valle de Aburrá tuvo registrados 1'707.158 automotores en suma de los diez municipios para 2018. Lo anterior contrasta con el dato que arroja la Secretaría de Movilidad de Medellín por una diferencia de 242 mil automotores que, aunque estén registrados en algún municipio de la región metropolitana, no circularon en ella en 2018.

aumentó en 1.483 m²; es decir, en total, este aumento fue de 4.503 m², lo que no modificó este indicador para el 2018.

Gráfico 168. Medellín: Cobertura vial urbana, rural y total de Medellín, 2014-2018



Fuente: Secretaría de Infraestructura Física - Alcaldía de Medellín

Infraestructura vial

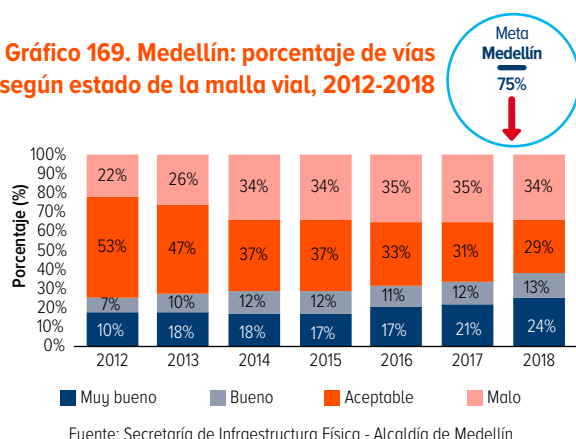
En cuanto a la densidad vial¹¹⁷ de la ciudad de Medellín en 2018, esta se ha mantenido con respecto al valor correspondiente al año 2017, con un 12,2%. En este sentido, la cobertura vial en lo urbano permanece estable con 3,98%, al igual que la rural, con 0,46%, tal como se evidencia en el gráfico 168. Según las cifras entregadas por la Secretaría de Infraestructura Física de Medellín, la densidad vial urbana aumentó en 3.020 metros cuadrados (m²), mientras que la rural

Lo anterior se refleja en que, algunos de los proyectos a los que se les asignaron recursos del Plan de Desarrollo Medellín Cuenta Con Vos correspondientes a construcción de vías, no progresaron en 2018. En efecto, al revisar el seguimiento al Plan de Acción, se observa que tanto la construcción de la vía Altos del Rodeo (calle 6 sur entre carreras 53 y 89) como la construcción lateral sur de la quebrada Altavista, no obtuvieron ningún avance físico en la vigencia 2018.

117 Es importante resaltar que, para efectos de este indicador, el mantenimiento de vías no modifica las cifras, teniendo en cuenta que el aumento de la densidad vial se constituye a partir de mayor cobertura vial.

Por su parte, el Informe de Gestión 2018 de la Alcaldía de Medellín indica que construyeron vías en distintos sectores de la ciudad en puntos categorizados como neurálgicos: se realizaron cambios en la infraestructura vial en puntos de alta accidentalidad en las comunas Villa Hermosa, Aranjuez, La Candelaria, Robledo y Castilla. En El Poblado, se intervino la avenida Los Parra en el intercambio vial con la Transversal Inferior, así como el paso a desnivel de esta intersección. Estas construcciones hechas en 2018 suman en total 5,14 kilómetros/carril en toda la ciudad, lo que equivale a 17.990 metros cuadrados de vías (Alcaldía de Medellín, 2019).

Gráfico 169. Medellín: porcentaje de vías según estado de la malla vial, 2012-2018



Ahora bien, con respecto al estado de la malla vial se observa que entre el 2015 y el 2018 las vías categorizadas como ‘muy bueno’ aumentaron en 7 pp, mientras que la malla vial en estado ‘bueno’ aumentó 1 pp, por su parte la malla vial ‘aceptable’ disminuyó en 8 pp, por último, la que se categoriza como ‘mala’ se mantuvo estable en 34%. Esto se corresponde con la inversión realizada en 2018 en el rubro ‘Mantenimiento rutinario de vías’, en el cual se invirtió un 17% del total de los recursos para esta vigencia.

Lo anterior se relaciona con los datos obtenidos por la Encuesta de Percepción Ciudadana 2018 de Medellín Cómo Vamos. El porcentaje de personas que están satisfechas

con las vías del barrio en 2017 fue del 70%, mientras que en 2018 fue del 68%. De igual forma, la satisfacción con las vías del barrio focalizada por zonas de la ciudad da cuenta de las siguientes proporciones: en la zona centroccidental un 74%, en la suroriental el 72% y en la suroccidental el 71%. Por debajo de éstas, las zonas noroccidental, nororiental y centro-oriental, presentan niveles de satisfacción de 66%, 65% y 64%, respectivamente (Medellín Cómo Vamos, 2019).

Modos, distancias y tiempos de desplazamiento

En el marco del Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 que promueve ‘lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles’, uno de los temas incluidos en función de cumplir este cometido es el acceso y la calidad del transporte. En este sentido, el objetivo plantea como meta proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando atención especial a las necesidades de ciertas poblaciones (en situación de vulnerabilidad, mujeres, niños, personas en situación de discapacidad y adulto mayor).

Para cumplirlo es indispensable hacer seguimiento sistemático a cada uno de los factores que afectan el ejercicio de desplazamiento al interior de la ciudad; así, Medellín Cómo Vamos tradicionalmente estudia en este apartado indicadores relacionados con los modos de transporte elegidos, el tiempo y distancia promedio de los viajes, y por primera vez se incluye un análisis sobre los destinos más frecuentes con origen en cada comuna y corregimiento, dada su importancia en el análisis de la movilidad en la región metropolitana.

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá aplica cada cinco años la Encuesta

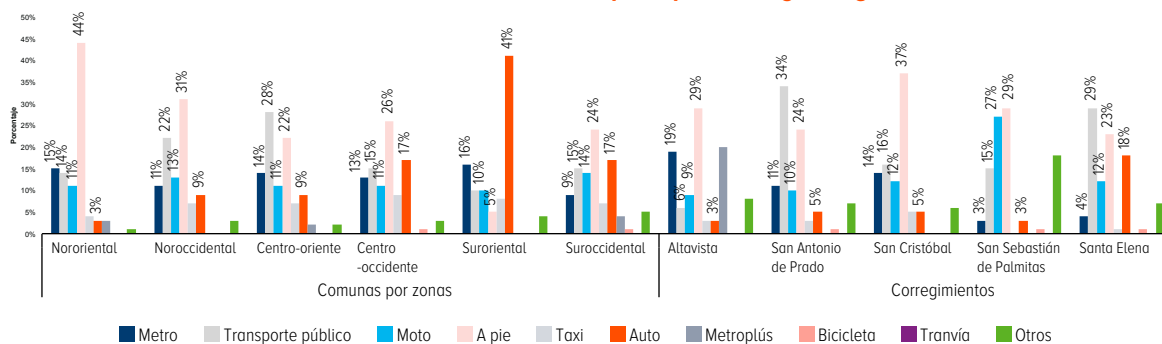
Origen-Destino -EOD-¹¹⁸, que contempla variables clave en el desarrollo de este capítulo; la última versión es la correspondiente a 2017, que se actualizó entre finales de ese año y comienzos de 2018. En cuanto a los modos de desplazamiento, aquí se analizarán por zonas¹¹⁹ y por corregimientos de la ciudad.

A grandes rasgos, la EOD arrojó que la región metropolitana pasó de alojar 5'614.292 viajes en 2012 a 6'131.727 diarios en 2017, lo que significó un aumento de 9,2% en los cinco años que pasaron. En lo que respecta a modos, los viajes a pie se consolidaron en 2017 como la principal opción con 27%, seguida por el bus de transporte colectivo con 19% y el carro con 13%; se resalta también que los viajes en metro aumentaron entre estos dos años, pasando de 9% a 12% en 2017, así como los viajes en moto, que obtuvieron un 12% del total de viajes.

Como se muestra en el gráfico 170, en la zona nororiental predominan los viajes a pie (44%), seguidos por los viajes en metro (15%);

de igual forma, en la zona noroccidental los viajes se realizan a pie (31%) y en transporte público (22%). En el centro-oriente de la ciudad se usa el transporte público (28%) y los viajes a pie (22%), mientras que en la zona centro-occidental predominan los viajes realizados a pie (26%) seguidos por el uso del auto (17%). En la zona suroriental imperan los viajes en auto (41%) y en la suroccidental los viajes a pie (24%). En términos de modos, los viajes que se realizan en **metro** están por debajo del 20% en todas las zonas y corregimientos analizados. No obstante, se destaca que en el corregimiento de Altavista, uno de cada cinco viajes se realiza en este modo. Por su parte, en las zonas Suroriental y Nororiental, los viajes en metro corresponden a un 16% y un 15%, respectivamente. En las zonas Centro-oriente y Centro-occidente, estos viajes ocuparon entre el 14% y el 13%. En el caso del **transporte público**, este es el modo más usado en los corregimientos San Antonio de Prado (34%) y Santa Elena (29%), en contraste, este modo es el menos usado en Altavista (6%).

Gráfico 170. Medellín: modos de transporte por zonas y corregimientos



Fuente: AMVA - Encuesta Origen-Destino 2017

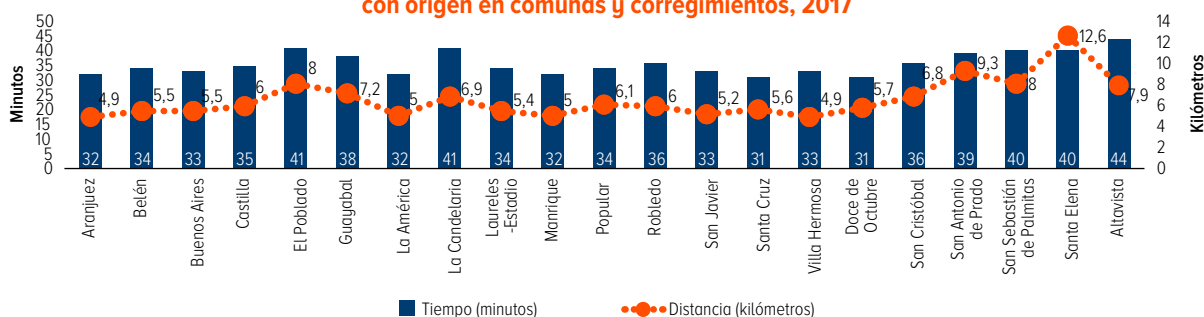
118 La Encuesta Origen Destino está disponible en https://www.metropol.gov.co/encuesta_od2017_v2/index.html#/.

119 Las zonas de la ciudad se organizan congregando comunas de la siguiente manera: zona Nororiental: Popular, Manrique, Santa Cruz y Aranjuez; Noroccidental: Castilla, Doce de Octubre y Robledo; Centro-oriente: La Can-delaria, Buenos Aires, Villa Hermosa; Centro-occidental: Laureles-Estadio, La América, San Javier; Suroriental: El Poblado; Suroccidental: Guayabal y Belén.

En lo que respecta a la **moto**, este modo es uno de los más usados en San Sebastián de Palmitas con 27%, mientras que en el resto de las zonas y corregimientos este valor no asciende del 14% de las posibilidades para desplazarse en Medellín. Es importante destacar en este punto que, movilizarse **a pie**¹²⁰, es una opción muy frecuente en la mayoría

de las zonas y corregimientos. Al contrario, en la zona Suroriental solo el 5% de los viajes se realizan de este modo. La **bicicleta** es una opción para el 1% de los viajes con origen en las zonas Centro-occidente y Suroccidente. El **Metroplús** se destaca en Altavista (20%), mientras que el **Tranvía** tiene 0%, dado que este solo se ubica en la zona Centro-oriental.

Gráfico 171. Medellín: tiempo y distancia promedio de desplazamientos con origen en comunas y corregimientos, 2017



Fuente: AMVA - Encuesta Origen-Destino 2017

En cuanto a los tiempos y las distancias, los desplazamientos al interior de Medellín en promedio duraron 35,6 minutos y tuvieron una extensión de 6,5 kilómetros en 2017. Así pues, los resultados que arrojó la EOD en 2017 muestran que los viajes con mayor duración son los que inician en El Poblado (41 min.), La Candelaria (41 min.), Altavista (44 min.), Santa Elena (40 min.) y San Sebastián de Palmitas (40 min.). Al contrario, los viajes que menos duran son los que tienen origen en Doce de Octubre (31 min.), Santa Cruz (31 min.), La América (32 min.) y Aranjuez (32 min.). Con respecto a las

distancias, los viajes que son más largos en términos de longitud son los que empiezan desde Santa Elena (12,6 kms), San Antonio de Prado (9,3 kms) y Altavista (7,9 kms). Los más cortos son los que parten de Aranjuez (4,9 kms), La América (5 kms), Manrique (5 kms) y Villa Hermosa (4,9 kms).

No obstante, el análisis de los tiempos, modos y distancias de desplazamiento al interior de la ciudad de Medellín puede tener más elementos al incluir los destinos más frecuentes por cada una de las comunas y corregimientos como orígenes de los viajes.

120 Es decir, viajes de más de dos cuadras movilizándose a pie.

Tabla 11. Medellín: destinos más frecuentes desde comunas y corregimientos, 2017

ORIGEN	DESTINOS MÁS FRECUENTES					
	Primero		Segundo		Tercero	
Aranjuez	Aranjuez	39%	La Candelaria	17%	Manrique	4%
Belén	Belén	37%	La Candelaria	11%	Laureles - Estadio	11%
Buenos Aires	Buenos Aires	37%	La Candelaria	21%	El Poblado	7%
Castilla	Castilla	28%	La Candelaria	14%	Doce de Octubre	10%
Doce de octubre	Doce de octubre	37%	La Candelaria	15%	Castilla	11%
El Poblado	El Poblado	32%	La Candelaria	6%	Laureles Estadio	5%
Guayabal	Guayabal	22%	La Candelaria	9%	Belén	9%
La América	La América	21%	La Candelaria	16%	Laureles Estadio	15%
La Candelaria	La Candelaria	16%	Villa Hermosa	6%	Aranjuez	5%
Laureles-Estadio	Laureles-Estadio	28%	La Candelaria	10%	Belén	10%
Manrique	Manrique	44%	La Candelaria	17%	El Poblado	6%
Popular	Popular	44%	La Candelaria	13%	El Poblado	6%
Robledo	Robledo	37%	La Candelaria	13%	Laureles Estadio	8%
San Javier	San Javier	39%	La Candelaria	13%	La América	11%
Santa Cruz	Santa Cruz	41%	La Candelaria	18%	Aranjuez	6%
Villa Hermosa	Villa Hermosa	49%	La Candelaria	24%	El Poblado	5%
Altavista	Belén	27%	Altavista	25%	La Candelaria	16%
San Antonio de Prado	San Antonio de Prado	48%	La Candelaria	7%	Itagüí - Zona centro	6%
San Cristóbal	San Cristóbal	50%	La Candelaria	10%	Robledo	7%
San Sebastián de Palmitas	San Sebastián de Palmitas	64%	La Candelaria	7%	San Cristóbal	7%
Santa Elena	Santa Elena	48%	El Poblado	9%	La Candelaria	7%

Fuente: Encuesta Origen Destino EOD 2017

Como se observa en la tabla 11, el primer destino más frecuente en todas las comunas y corregimientos (excepto por Altavista) son lugares al interior de la misma comuna o corregimiento, es decir, la mayoría de las personas se dirigen a lugares ubicados cerca de su origen. Por otro lado, el segundo destino más frecuente es La Candelaria en el caso de quince comunas y tres corregimientos, lo que quiere decir que gran parte de los viajes emprendidos desde cualquier parte de la ciudad se dirigen a la comuna 10.

En la totalidad de las comunas y corregimientos analizados, el tiempo promedio de

desplazamiento es superior a 30 minutos como se observa en el gráfico 171, aun cuando el destino más frecuente está ubicado al interior de la misma comuna. No obstante, al unir los tiempos promedio, los destinos más frecuentes y los modos usados, se puede inferir que aun al interior de las comunas y corregimientos los viajes toman más tiempo del promedio y esto se asocia con los modos de transporte usados. Por ejemplo, en El Poblado el 31% de los viajes se dirigen a lugares dentro de la misma comuna, el promedio de los viajes con origen en la Comuna 14 es de 41 minutos -es decir, 6 minutos por encima del promedio-, y el modo más usado es el auto con un 41%.

Lo anterior da cuenta de la necesidad de facilitar el transporte interno en cada una de las comunas teniendo en cuenta la oferta de modos que posibilitan los desplazamientos. Es importante que lo anterior converse con la movilidad sostenible como principal premisa, es decir, promover el uso de los modos caminata y bicicleta dando solución a las necesidades de movilidad de los habitantes de la ciudad, y cooperando en factores medioambientales que afectan el territorio.

Es importante mencionar que el segundo destino más frecuente fue La Candelaria en la mayoría de los casos, pues según la EOD de 2017, uno de cada cinco viajes que se emprende desde cualquier lugar de Medellín se dirige al centro de la ciudad. En efecto, esta comuna congrega muchos de los destinos que son motivo de los viajes, por lo tanto, vale la pena hacer énfasis en promover la movilidad sostenible, tanto de manera interna como de ingreso y salida de esta comuna.

Transporte colectivo

Teniendo en cuenta la importancia del transporte público para los habitantes no solo de Medellín, sino del Valle de Aburrá, la EOD 2017 indaga por los tiempos, el uso, los motivos, y otros de este medio de transporte. Así las cosas, en el Valle de Aburrá este es el medio más utilizado (19%) después de los viajes que se emprenden a pie, el principal motivo es el retorno a casa (48%) y estos viajes duran en promedio entre 15 y 30 minutos (35%). Así las cosas, la Administración Municipal de Medellín ha enfocado sus esfuerzos en factores que afectan la movilidad en TPM, dentro de estos se resaltan: control y renovación de flota, recaudo electrónico, paraderos informativos y carriles exclusivos.

En lo que respecta al control de flota, el 23 de mayo de 2018 inició en operación el Centro de gestión de control y flota, una herramienta tecnológica que busca medir la frecuencia, velocidad, abandono de ruta, las puertas abiertas, entre otros, con el fin de garantizar la seguridad de los pasajeros. Este

sistema se implementó en 2.323 vehículos del TPC del total de la flota que son 3.628, es decir, el 64% del total del TPC contó con este instrumento a diciembre de 2018. Es importante aclarar que la flota de TPC actualmente está variando por la ejecución del proceso de renovación del parque automotor. En cuanto a esto, mediante la Resolución 2504 de 2016 se está ejecutando una modernización de vehículos que prestan servicios de TPC en Medellín con el propósito de operar con tecnologías limpias, lo que dio lugar a que en 2018 la ciudad contara con 806 vehículos funcionando con este tipo de tecnología.

El recaudo electrónico ha sido una de las principales apuestas de la administración municipal, esto con el objetivo de fortalecer el sistema de TPC. Este mecanismo facilita el pago mediante la tarjeta Cívica en lugar de usar efectivo. Según la Secretaría de Movilidad, el recaudo electrónico disminuye la inseguridad, dado que pasajero y conductor se centran menos en distractores como el dinero; a diciembre de 2018, un total de 403 rutas integradas al metro contaron con recaudo electrónico.

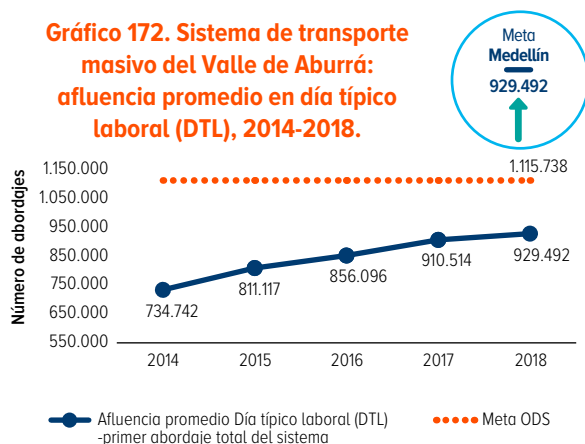
Pensando en la información que recibe el usuario de TPC, la Alcaldía de Medellín implementó en 2018 la estrategia de paraderos informativos, esta se lanzó el 2 de noviembre de 2018 y antes del 31 de diciembre de ese año se instalaron mapas y paneles led en 71 de los 383 paraderos informativos, es decir, en el 19% del total de paraderos. En lo correspondiente a carriles exclusivos para la circulación de estos buses, para el año 2018 se encontraron señalizados 71,8 kilómetros de las vías carrera 65, carrera 73, avenida Colombia con Carrera 80, avenida San Juan, avenida Guayabal y avenida El Poblado con Calle 10. Según la Secretaría de Movilidad de Medellín, esto ha mejorado 11% la velocidad de las rutas de TPM. No obstante, en 2018 los avances se concentraron en limpieza y conservación de los segregadores del carril en los seis corredores implementados, además del proceso de socialización del carril preferencial, que se enfocó en usuarios del TPC, peatones y comerciantes cercanos a los corredores, en

la mayoría de los paraderos y puntos de acceso al transporte público colectivo de Medellín; así, se registra haber socializado al respecto con 27.109 personas en territorio.

Transporte masivo

Es importante aclarar que la serie que utilizaba Medellín Cómo Vamos para realizar el análisis de este indicador cambió, teniendo en cuenta que la información que usa la Alcaldía de Medellín para dar cumplimiento a la meta que contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible no es el número total de viajes realizados sino los primeros abordajes, que se miden a través de un ajuste financiero elaborado por el Metro de Medellín. Así las cosas, la afluencia promedio en día típico laboral ha aumentado progresivamente como se observa en el gráfico 172; entre 2014 y 2018 el aumento en términos absolutos corresponde a 194.750 viajes más, lo que equivale a 27%. Al aplicar la metodología para conocer Hacia Dónde Vamos analizando la tendencia 2014-2018, esta da cuenta de un crecimiento superior al necesario para alcanzar la meta propuesta al 2030, es decir, de seguir así se podrán superar los 1'115.738 primeros abordajes en un día típico laboral.

Gráfico 172. Sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá: afluencia promedio en día típico laboral (DTL), 2014-2018.

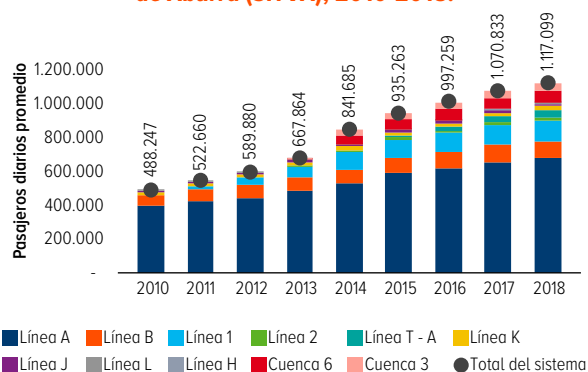


Fuente: Metro de Medellín

Por otro lado, el indicador que corresponde al total de viajes hechos es importante para determinar la distribución modal que

usa la población del Valle de Aburrá con el fin de movilizarse; para el año 2018 se registraron 1'117.099 viajes en el Sistema Masivo de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA-. De esta manera, como se observa en el gráfico 173, la línea A ha sido la más usada en el periodo 2010-2018, para este último año esta movilizó el 61% de los viajes, le siguen la línea 1 del Metroplús con un 11%, y en tercer y cuarto lugar, la línea B con 9% y la cuenca 6 con 7%. La Secretaría de Movilidad de Medellín resalta dentro de los avances del SITVA en 2018 la finalización de recepción de 22 trenes comprados en 2016, completando así una flota de 80 unidades de tren del Metro de Medellín.

Gráfico 173. Afluencia promedio en día típico laboral, por modo, del sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá (SITVA), 2010-2018.



Movilidad en bicicleta

En concordancia con el discurso de la movilidad sostenible, el uso de la bicicleta al interior de las urbes ha cobrado gran relevancia, modificando costumbres, infraestructuras y políticas de movilidad alrededor del mundo. En este sentido, Medellín ha sido una ciudad que le apuesta a moverse en bicicleta al interior de la ciudad y de manera articulada con los demás nueve municipios, a través del Área Metropolitana del Valle de Aburrá -AMVA-. Aun así, según la EOD 2017 solo el 1% de los viajes realizados en el Valle de Aburrá se hicieron por este medio.

De esta manera, el sistema de bicicletas públicas EnCicla que consiste en el préstamo a los ciudadanos que se inscriban, a 2018 contó con 54 estaciones, es decir 3 más que en 2017; los préstamos promedio diarios ascendieron a 10.144, un 13% más que en 2017, cuando estos fueron 8.966; y el total de los usuarios inscritos fue 73.496. A diciembre de 2018 se contó con 1.000 bicicletas en este sistema, lo que según el AMVA evita la emisión de 2.829 toneladas de CO₂, equivalente a la siembra de 3.429 árboles urbanos. Con respecto a esto, el AMVA afirmó en respuesta a Medellín Cómo Vamos que entre marzo y junio de 2019 esta entidad insertará en el sistema EnCicla 2.000 nuevas bicicletas con luces frontal y trasera, timbre incorporado y un sillín más cómodo. De igual forma, el AMVA sostiene que esto hace parte del proceso de expansión que este año busca tener 100 nuevas estaciones en el territorio metropolitano.

En lo correspondiente a la infraestructura adecuada para la movilidad de las bicicletas, es importante recordar que el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá PMB 2030, establece la meta de 233 kilómetros -kms- de ciclorruta a lo largo de toda la región metropolitana. En este aspecto, la Alcaldía de Medellín trazó como meta del Plan de Desarrollo 2016-2019 el diseño de 80 kilómetros de ciclorrutas, de los cuales se avanzó en 37,1 kms, para un acumulado de 62,2 kms, lo que equivale al 77,7% de lo propuesto.

Ahora bien, el AMVA relaciona que a 2018 hubo 88 kms de ciclorrutas construidas, es decir, 6,2 kms más que en 2017. La Alcaldía de Medellín afirma que estos avances se distribuyeron así: 0,8 kms en el Paseo Bolívar (Bolívar entre Av. San Juan y calle 52), 0,3 kms en la Av. La Playa (calle 52 entre carrera 50 y Av. Oriental), 2,3 kms en la Avenida Las Vegas (Av. Las Vegas entre calle 7 sur y calle 18), 0,4 kms en Patio Bonito (calle 5 entre Av. Las Vegas y carrera 43D), 2,1 kms en Ciudad del Río (en dos tramos, el primero en la carrera 43F entre carrera 48 y calle 23, el segundo en la calle 23 y 24 entre carrera 48 y carrera 43A), 0,2 kms en la carrera 65 (carrera 65 entre calle 59A y Universidad Nacional) y 0,1 kms en Maturín (calle 46 entre Bolívar y carrera 52). Así mismo, se adecuaron vías compartidas por la Alcaldía de Medellín en Patio Bonito, carrera 45, calle 7, transversal 5A, Quebrada La Presidenta, carrera 47, carrera 43D, calle 1, calle 1 sur, carrera 47 A y carrera 43E para un total de 4,6 kms en 2018.

De igual forma, dentro de los esfuerzos del AMVA por mejorar la ciclo-infraestructura en 2018 se resaltan el corredor de 0,6 kms de ciclorruta en la Quebrada la Picacha en Medellín y la ampliación de cobertura de ciclorrutas de 3,4 kms en Itagüí y 17 kms en Envigado. No obstante, el cumplimiento de la meta propuesta por el PMB 2030 requiere no solo del diseño sino de los avances físicos que propendan por alcanzar el objetivo.

Estrategias para impulsar el uso de la bicicleta en ciudades latinoamericanas recomendadas por el Banco Interamericano de Desarrollo BID

El BID, en su documento 'Ciclo-inclusión en América Latina el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta' determina factores estructurales y hace recomendaciones a los tomadores de decisiones en función de fortalecer el uso de la bicicleta como modo saludable y sostenible. Así bien, contempla cuatro dimensiones clave, a saber:

- Infraestructura y servicios: conjuga características físicas de infraestructura necesarias para apoyar el uso de la bicicleta en una ciudad, que incluye carriles exclusivos de circulación, estacionamientos y servicios complementarios (barandas de apoyo y talleres de reparación) que fomenten su uso.

- Participación ciudadana: las políticas ciclo-inclusivas son utilizadas, promovidas e incluso obstaculizadas por la comunidad, por lo que la participación en la planeación de infraestructura y operación del uso de la bicicleta es fundamental. Lo anterior se materializa en estrategias de promoción en las que no solo se promueva el uso seguro de este medio hacia sus usuarios habituales, sino el respeto a la bicicleta, que se orienta a usuarios de otros modos de transporte.
- Aspectos normativos y regulación: su objetivo es proteger mediante la política ciclo-inclusiva a los medios de transporte más vulnerables y darles prioridad ante los medios motorizados (transporte público y privado motorizado).
- Operación: se refiere a la gestión, control y operación de sistemas de transporte basados en la bicicleta, la intermodalidad en sistemas de transporte público con bicicletas y el monitoreo de datos relacionados con su uso, pues estos ilustran los factores que favorecen y fortalecen el uso, cifras con respecto al uso efectivo de la misma y sus impactos en las ciudades.

Fuente: Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

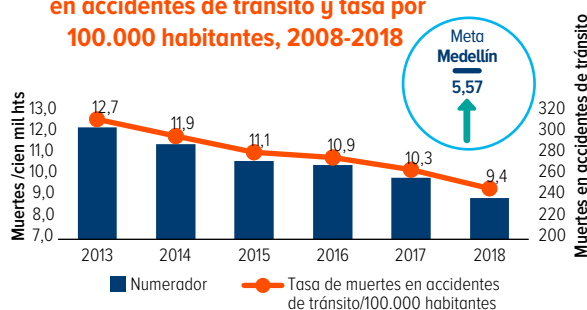
Accidentalidad vial y gestión del tránsito

En el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el objetivo 3 denominado ‘Garantizar una vida sana y promover el bienestar a de todos a todas las edades’, contempla dentro de sus metas la reducción a la mitad del número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. En función de esto, mediante el Conpes 3918 de 2018 el país ha establecido como meta que la mortalidad por cada cien mil habitantes sea de 8,35. Por su parte, Medellín ha fijado una meta más ambiciosa: 5,57 muertes por accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes.

Como se puede observar en el gráfico 174, la cantidad de muertes a causa de accidentes de tránsito ha mantenido la tendencia decreciente desde 2013. Así bien, en 2018 la cantidad de muertes en accidentes de tránsito fue de 239, mientras que en 2017 esta cifra fue de 258, lo que evidencia una reducción del 7%. Al aplicar la metodología para saber

Hacia Dónde Vamos teniendo como referente la Agenda 2030 de ciudad, el comportamiento de este indicador deja ver que, de continuar la tendencia registrada entre 2013 y 2018 la meta propuesta se podrá cumplir.

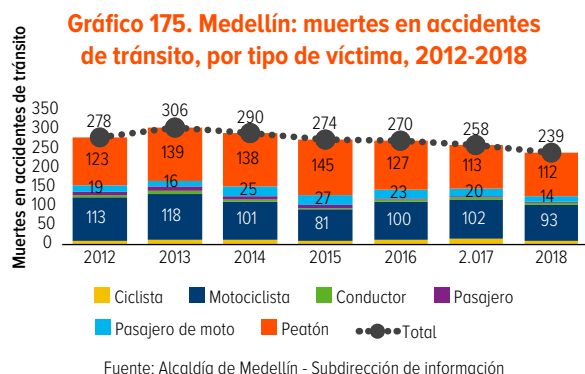
Gráfico 174. Medellín: número de muertes en accidentes de tránsito y tasa por 100.000 habitantes, 2008-2018



Fuente: Alcaldía de Medellín - Subdirección de información

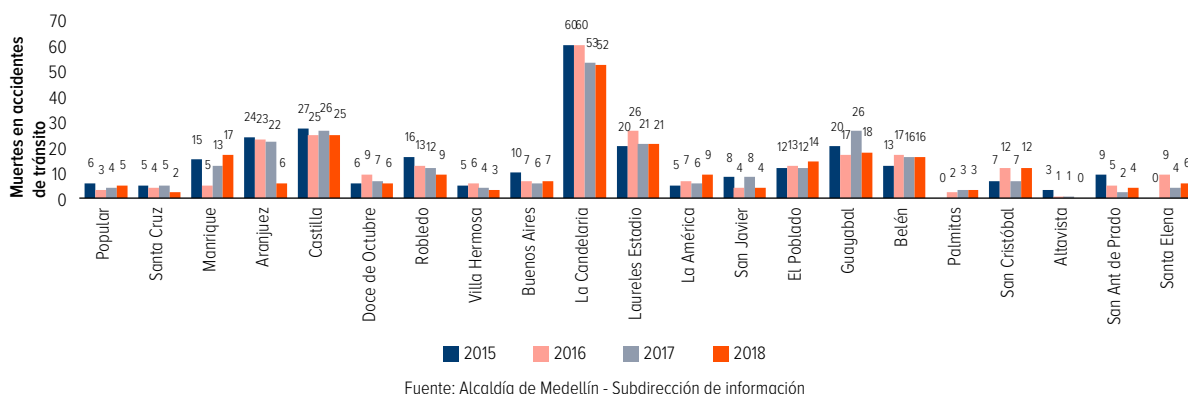
La reducción de este indicador se debe, en gran parte, a la disminución de motociclistas que perecieron en estos eventos: las víctimas en 2018 fueron 93 (39%) mientras que en 2017 fueron 102 (40%). No obstante, los peatones son las víctimas fatales más frecuentes por

accidentes de tránsito desde 2012. Así, los peatones que fallecieron por esta causa en 2018 fueron 112 (47%), mientras que en 2017 fueron 113 (44%). Por su parte, los pasajeros de moto que murieron en accidentes disminuyeron en 2 pp entre 2017 y 2018.



Con respecto a la ubicación de los accidentes que dieron lugar al fallecimiento de estas personas, estos sucesos se concentran en La Candelaria, en donde fallecieron 52 personas en 2018, es decir el 22%. En Castilla, desde el año 2015 hay un promedio de 25 personas muertas por accidentes de tránsito, al igual que en Belén, en donde desde 2015 mueren en promedio 15 personas por año. Se destaca también Aranjuez, en donde hubo una disminución en este indicador, pues en 2017 fallecieron 22 personas por esta causa, mientras que en 2018 esta cifra fue de 6. Es importante que las acciones que prevengan la accidentalidad vial se concentren en las comunas en las que más se registran este tipo de siniestros, focalizando las acciones que se adelanten desde la institucionalidad.

Gráfico 176. Medellín: número de muertes en accidentes de tránsito por comunas y corregimientos, 2014-2018



Con respecto a los grupos poblacionales más afectados en accidentes de tránsito en el 2018, se observa que el 79% eran hombres, con 190 muertes, mientras que las mujeres fueron el 21%, con 49 muertes. En cuanto a la edad, se observa que, al igual que desde el año 2014, el grupo etario en el que se concentra la mortalidad es el de los jóvenes (14 a 28 años) con 74 muertes en el 2018. El grupo de 29 a 45 años disminuyó con respecto a 2017, con doce muertes menos. Por su parte los grupos de 46 a 65

y de 65 en adelante mantienen cifras similares a las registradas en años anteriores.

En materia de acciones que prevengan la accidentalidad vial, la Alcaldía de Medellín adelantó en 2018 el mantenimiento de señalización vial de 335,4 kilómetros. Por otro lado, se efectuaron 5.004 operativos para el control de la movilidad, en función del fortalecimiento al cumplimiento de las normas de tránsito, esto es 42% menos que en 2017, cuando se hicieron 8.579.

Gráfico 177. Medellín: muertes en accidentes de tránsito por sexo y grupo etario, 2014-2018.

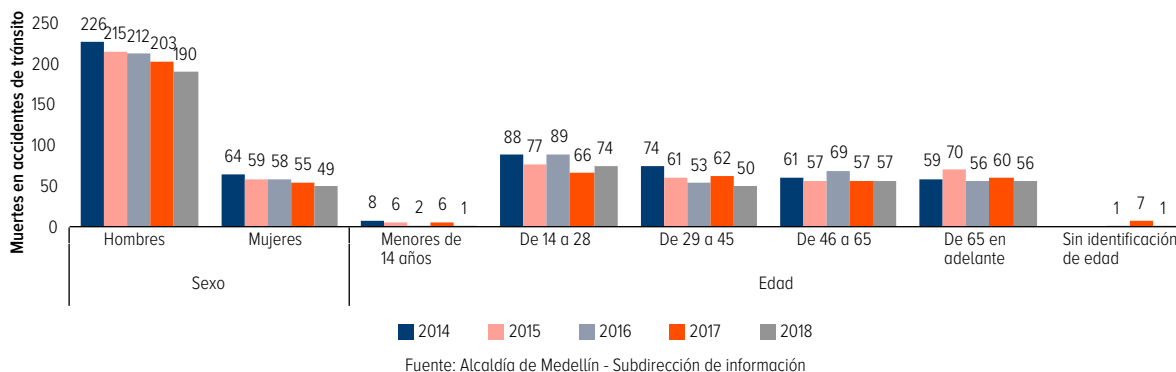
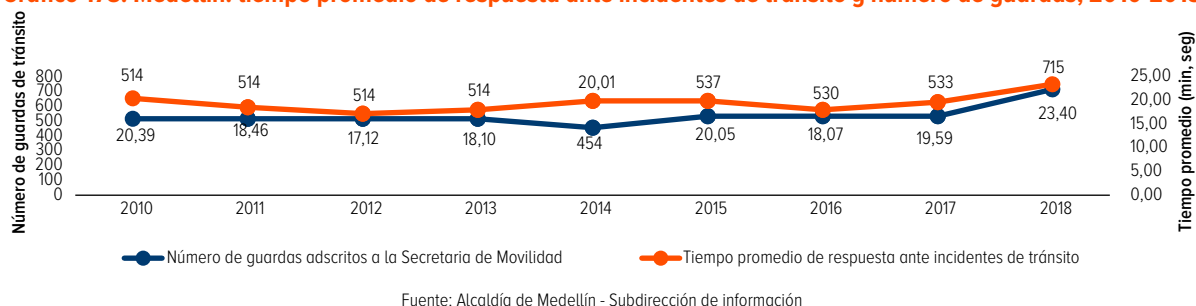


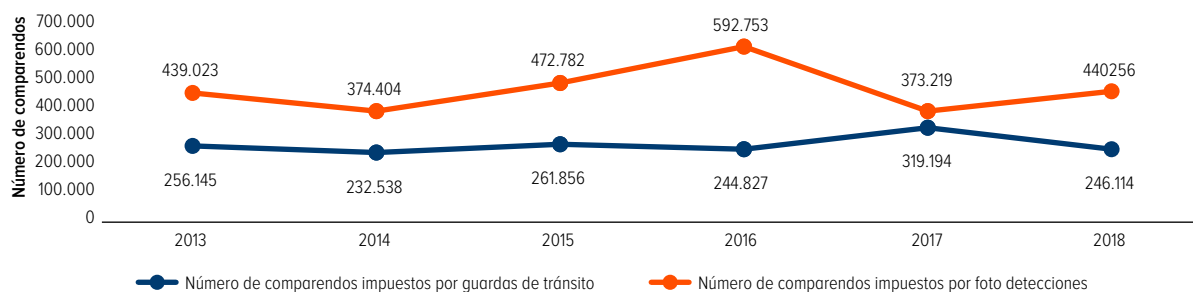
Gráfico 178. Medellín: tiempo promedio de respuesta ante incidentes de tránsito y número de guardas, 2010-2018



El gráfico 178 muestra la cantidad de guardas adscritos a la Secretaría de Movilidad de Medellín, así como el tiempo promedio de respuesta ante incidentes de tránsito. En este sentido, el número de guardas de tránsito vinculados aumentó en 182 guardas entre 2017 y 2018, para un total de 715; así, la Alcaldía de Medellín anunció en septiembre de 2018 la incorporación de nuevos agentes de tránsito, que tendrían como objetivo mejorar la movilidad de Medellín (Alcaldía de Medellín, 2019). Por su parte, el tiempo promedio de respuesta ante incidentes de tránsito en 2018 fue de 23 minutos y 40 segundos, que es el tiempo más alto en los últimos nueve años. Este indicador aumentó frente al tiempo de 2017 en 3 minutos y 41 segundos, es decir, el 18%. Llama la atención que a pesar del aumento del 25% en los guardas de tránsito el tiempo de respuesta crezca, no obstante, la vinculación de estos guardas se realizó entre agosto y septiembre de 2018, lo que podría generar efectos en el mediano plazo.

En lo que respecta a número de comparendos, la serie de los impuestos por guardas de tránsito cambió con respecto a lo que la Subdirección de Información entregó a Medellín Cómo Vamos en años anteriores. Luego de consultar acerca de este cambio, la Secretaría de Movilidad de Medellín respondió que la metodología para la entrega de los datos de 2017 es diferente a la de 2018, por lo tanto, esta nueva metodología llamada BI Microstrategy selecciona más variables, lo que afectó el resultado en la serie. Así las cosas, los comparendos impuestos por los guardas de tránsito han estado relativamente estables en el periodo 2013-2018, excepto por el año 2017, cuando estos se elevaron hasta 319.194. Por otro lado, los comparendos impuestos por foto detecciones tuvieron el valor más alto en 2016, no obstante, estos disminuyeron dado que las cámaras móviles de foto detección solo funcionaron hasta enero de 2017, lo que disminuyó esta cifra para los años 2017 y 2018.

Gráfico 179. Medellín: número de comparendos emitidos por guardas de tránsito y foto detecciones, 2013-2018



Fuente: Alcaldía de Medellín - Subdirección de información

ESPACIO PÚBLICO¹²¹

ONU Hábitat define el espacio público como componente vital de una ciudad de éxito. Los espacios públicos bien diseñados y administrados son un activo fundamental para una ciudad y tienen impacto en su economía. La inversión en espacio público contribuye a mejorar la salud y el bienestar; reduce el impacto del cambio climático; anima a las personas a caminar y usar la bicicleta; aumenta la seguridad y reduce el temor a la delincuencia (ONU-Hábitat, 2014)

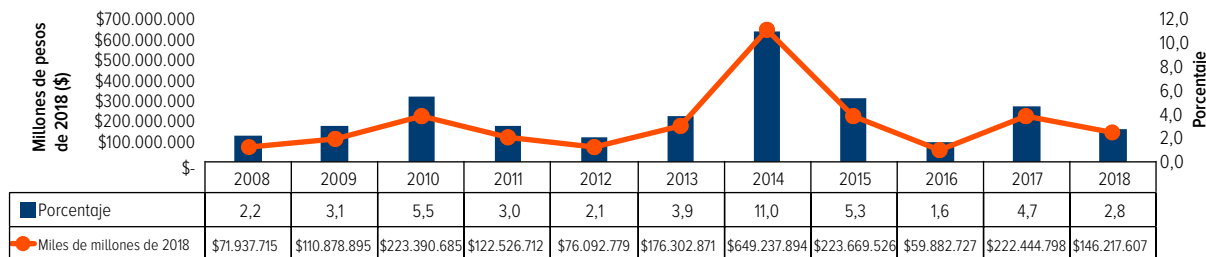
Medellín Cómo Vamos hace seguimiento a la inversión realizada en espacio público mediante la partida 'Equipamientos' del Formulario Único Territorial de la Contaduría General de la Nación. En este sentido, promediando los recursos invertidos en el sector, en el periodo 2008-2011 correspondió a \$132.183 millones por año, por su lado el periodo 2012-2015 invirtió \$281.325 millones; de igual forma en el trienio 2016-2018 se han invertido en promedio \$142.848 millones al año, lo que consolida al periodo 2012-2015 como el de mayor inversión en este sector. Por otro lado, en 2018 se invirtieron \$146.217 millones, que corresponden al 2,8% total de

la inversión municipal. Al observar el gráfico 180, se evidencia que estos recursos sufrieron una caída de 1.9 pp con respecto a los comprometidos el año anterior, pues en 2017 se invirtieron \$222.444 millones, obteniendo una participación de 4,7% en el total de la inversión para esta vigencia.

Las posibles destinaciones dentro de los recursos invertidos en este sector obedecen a dos opciones: 1) la construcción y 2) mejoramiento y mantenimiento de los espacios públicos. Estos espacios se dividen en tres grupos, a saber: (i) zonas verdes, parques, plazas y plazoletas, (ii) plazas de mercado, mataderos, cementerios y mobiliarios del espacio público y (iii) dependencias de la administración. Así las cosas, la inversión en 2015 se concentró en la construcción de zonas verdes, parques y plazoletas (71%), mientras que la inversión para 2018 se ocupó en el mejoramiento y mantenimiento de zonas verdes, parques y plazoletas (67%). Por su parte, la construcción de estos espacios obtuvo un 30%, el mejoramiento y mantenimiento de las dependencias de la administración representó un 3% de lo invertido en equipamientos.

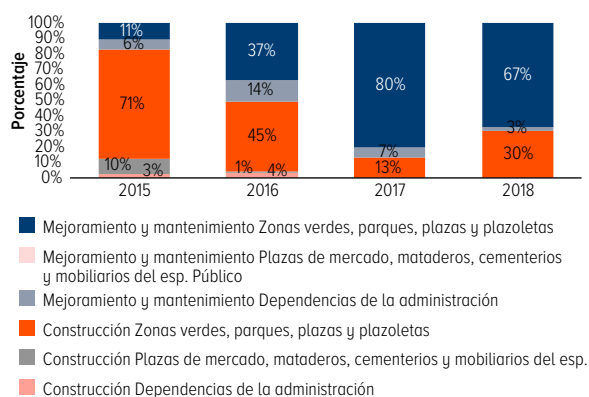
121 Todos los valores monetarios presentados en este capítulo fueron deflactados, por lo tanto, el análisis se desarrolló en pesos constantes del 2018.

Gráfico 180. Medellín: inversión en equipamientos y porcentaje de inversión destinada a equipamientos, 2008-2018



Fuente: Cálculos propios a partir de FUT - Contaduría General de la Nación

Gráfico 181. Medellín: porcentaje de inversión en equipamientos, por destino de inversión, 2015-2018.



Fuente: Red Cómo Vamos a partir del FUT de la contaduría General de la Nación.

Según el Informe de Gestión de la Alcaldía de Medellín, en 2018 estos recursos se reflejan en varias intervenciones, entre esas la construcción y mejoramiento de 10.347 m² de andenes en la ciudad y la inversión en el proyecto Parques para Vos, que ejecutó \$43.370 millones, según el seguimiento al Plan Plurianual de Inversiones. La Alcaldía de Medellín en el marco de este proyecto, se propuso la meta de invertir tanto en construcción como en mantenimiento de cien parques de la ciudad; al finalizar 2018 las cifras fueron 34 parques entregados, 45 en ejecución y 21 en diseño (Alcaldía de Medellín, 2019).

En el marco de la agenda ODS, el objetivo 11 promueve la necesidad de transformar los asentamientos humanos en lugares inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Por otro lado, el Plan de Ordenamiento Territorial

considera dentro de sus objetivos estratégicos la consolidación del espacio público en la ciudad como elemento estructurante del territorio, que enriquece la vida cotidiana y es el principal lugar de encuentro de la población (Alcaldía de Medellín, 2014).

En la misma línea, el POT plantea la meta de 7 metros cuadrados - m²- de espacio público por habitante a 2030, como se observa en el gráfico 182; Medellín Cómo Vamos realiza seguimiento a este indicador en concordancia con esta meta, encontrando que tiene un rezago de un año, por ende, se analiza la información de 2017. Así bien, las cifras entregadas dan cuenta de 3,68 metros cuadrados por habitante para 2017, lo que muestra que este indicador ha crecido en el periodo 2013-2017 a una tasa del 10% de lo que debería crecer para alcanzar la meta de 7 m² por habitante. Por lo tanto, si este crecimiento se mantiene o disminuye, esta meta no podrá ser alcanzada.

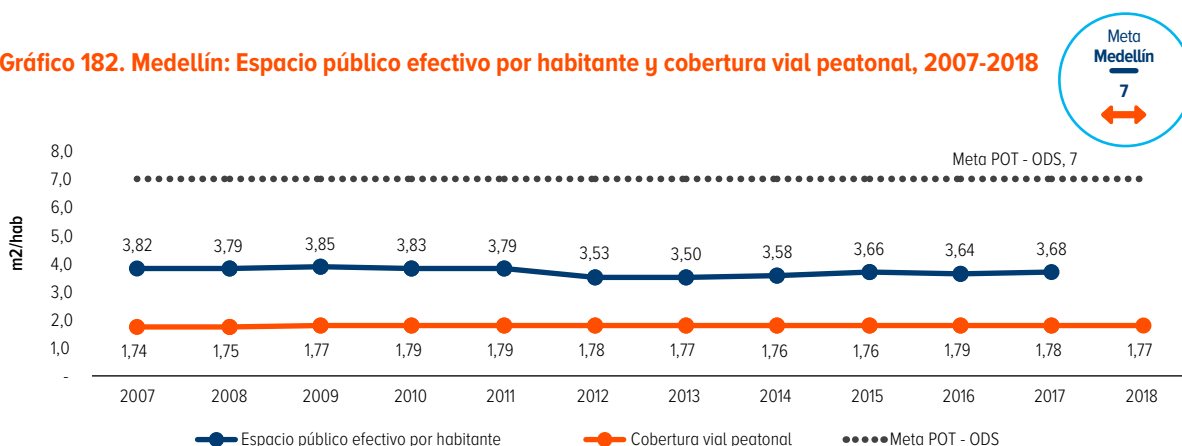
Según el Informe de Seguimiento al POT de 2018, para esta vigencia los avances se concentraron en la actualización de la capa oficial de espacio público efectivo, con miras a establecer como eje central de los reportes futuros el análisis espacial por polígonos de tratamiento. En este sentido, se encontraron para 2018 un total de 76 zonas verdes recreacionales, 11 plazoletas, 51 parques y 1 mirador panorámico, que suman 903.024 metros cuadrados, lo que corresponde al 8% del total del espacio público efectivo de Medellín. La

Administración Municipal afirma que este ejercicio es indispensable para evidenciar técnica y efectivamente un dato que reporte la ciudad de este tema, asimismo, relaciona que se aspira contar con la actualización del indicador de espacio público efectivo nuevamente para 2019. No obstante, el desafío sigue siendo la creación de indicadores que den cuenta de la calidad de dicho espacio público con el fin de

enfocar los esfuerzos institucionales de manera más eficiente.

En cuanto a la cobertura vial peatonal que también se visualiza en el gráfico 182, esta disminuyó con respecto a lo percibido en 2017, dado que, aun con un avance de 16.569 m², el crecimiento poblacional fue mayor que el avance reportado en las vías peatonales, lo que llevó a una disminución leve del indicador.

Gráfico 182. Medellín: Espacio público efectivo por habitante y cobertura vial peatonal, 2007-2018



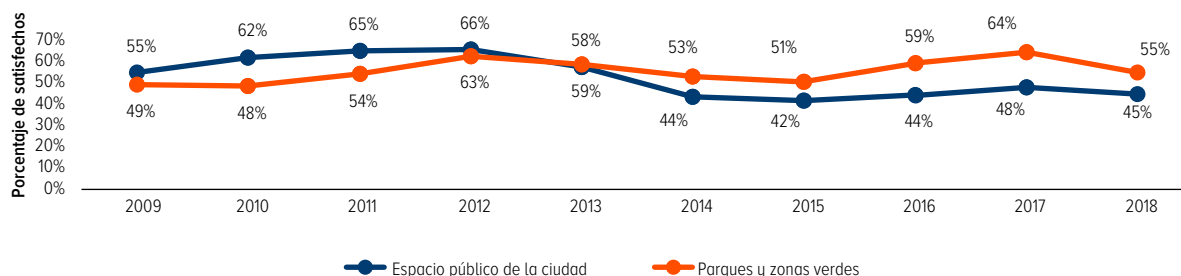
Fuente: Alcaldía de Medellín - Subdirección de Información

¿Cómo planificar el espacio público urbano?

ONU Hábitat (2014) considera que el espacio público debe ser definido y potenciado, teniendo en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Asegurar suficiente espacio público con antelación, pues estas acciones tienen un impacto duradero que no se puede cambiar fácilmente. Además, las mejoras en los espacios públicos garantizan la accesibilidad a las parcelas y edificaciones, facilitando la movilidad.
- Planear los espacios públicos como un sistema, ya que estos pueden mejorar vecindarios residenciales, aumentar el atractivo para los turistas y aumentar las actividades comerciales.
- Aprovechar los beneficios de las calles bien diseñadas, dado que son éstas las que moldean la forma urbana, llevan los servicios públicos y conectan las relaciones en las ciudades. Entre otras cosas, las calles bien diseñadas pueden convertirse en el símbolo de una ciudad. Las ciudades que no cuentan con suficiente espacio público están expuestas a una transformación más lenta y a una modernización más difícil.
- Planificar espacios de zonas verdes, estas áreas contribuyen a mejorar las condiciones ambientales, además de generar retornos económicos significativos.

Gráfico 183. Medellín: porcentaje de personas satisfechas con el espacio público en la ciudad, y con los parques y zonas verdes de su barrio, 2009-2018



Fuente: Informe de resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2018

El gráfico 183 muestra la satisfacción de los habitantes de Medellín con los parques y zonas verdes del barrio, y con el espacio público de la ciudad en general. Para 2018, se evidencia una disminución de la satisfacción con respecto a los parques y zonas verdes de su barrio en 9 pp con respecto a 2017, es decir, en 2018 el 55% de los habitantes de la ciudad manifestaron estar satisfechos en este aspecto. En cuanto a la satisfacción con el espacio público de la ciudad, este indicador decreció en 3 pp, llegando a 45%. Es importante recordar la apuesta en términos de espacio público con los proyectos ‘100 Parques para vos’, los Proyectos Urbanos Integrales -PUI-, el Proyecto Parques del Río y mejoramientos varios, con los cuales la Administración Municipal aspira aumentar la satisfacción y el indicador de espacio público efectivo para 2019.

En este sentido, la Alcaldía de Medellín en cumplimiento del Plan de Desarrollo ‘Medellín Cuenta Con Vos’, reporta mediante el seguimiento a los Planes Indicativo y de Acción lo relacionado con los proyectos que propenden por la recuperación del espacio público. Las estrategias han estado enmarcadas en la regulación y control de los venteros informales: censo, cualificación de los comerciantes informales regulados, sensibilización, acompañamiento psicosocial y pedagógico, entre otros. Según el informe de gestión (2019), se brindaron talleres sobre el uso adecuado del espacio público en los cuales participaron 3.090 personas, en los siguientes temas: cualificación en la cultura del espacio público, manipulación de alimentos, Festival de Servicios Espacio Público para Vos, Foro de Emprendimiento, entre otros.

RETOS MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

- » **Continuar en la apuesta por la visión cero** en muertes por accidentes de tránsito, fenómeno que actualmente afecta en su mayoría a hombres peatones entre 14 y 28 años.
- » **Implementar acciones** orientadas a la descongestión diferentes al pico y placa, teniendo en cuenta los resultados de la Encuesta Origen Destino 2017.
- » **Promover el aumento de la participación** de los medios de transporte bicicleta y caminata en el total de viajes realizados.
- » **Buscar alternativas de financiación** para la expansión del sistema masivo de transporte, en especial, para la construcción del corredor vial de La 80.
- » **Avanzar en la formulación de indicadores** que den cuenta no solo del espacio público por habitante, sino también de su calidad.



MEDELLÍN cómo vamos

Medellín Cómo Vamos es una alianza interinstitucional privada que tiene como objetivo superior hacer seguimiento y análisis a la calidad de vida en la ciudad, con una mirada metropolitana en sectores específicos.

Desde 2006 Medellín Cómo Vamos trabaja en la promoción de gobiernos efectivos y transparentes, ciudadanos informados, responsable y participativos y en alianzas en torno a la calidad de vida en la ciudad.

El Programa es posible gracias al acompañamiento de Proantioquia, Universidad Eafit, la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, Comfama, Comfenalco, El Colombiano y sus aliados fundadores del modelo Cómo Vamos: Fundación Corona, la Cámara de Comercio de Bogotá y la Casa Editorial El Tiempo.

Desde sus inicios Medellín Cómo Vamos entiende la calidad de vida como sinónimo de bienestar integral, tanto en una dimensión objetiva como en una dimensión subjetiva. La primera se obtiene a través de indicadores de resultado provenientes de fuentes oficiales; mientras la segunda se obtiene de indicadores de satisfacción valorados por los propios individuos, obtenidos a través de nuestra Encuesta de Percepción Ciudadana.

Obteniendo como principales resultados el Informe de Calidad de Vida y el informe de análisis de la Encuesta de Percepción Ciudadana, que se entregan a la ciudad anualmente en eventos con el alcalde, su equipo de gobierno, empresarios, académicos, funcionarios públicos, periodistas y a la ciudadanía en general.

www.medellincomovamos.org

 info@medellincomovamos.org

 @medcomovamos

 @medellincomovamos

 /MedellinComoVamos

 Medellín Cómo Vamos

Dirección: Carrera 43A # 1-50, San Fernando Plaza, torre 1, piso 12. Teléfono: 2683000 ext. 122.