

MEDELLÍN



cómo vamos

15 años



**INFORME DE CALIDAD DE VIDA
DE MEDELLÍN, 2020**

**MOVILIDAD
Y ESPACIO PÚBLICO**

COMITÉ DIRECTIVO

Laura Gallego Moscoso Presidenta (e)
Proantioquia

Claudia Restrepo Montoya
Rectora 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

Luz María Sierra
Directora El Colombiano

COMITÉ TÉCNICO

Paula Hernández Montoya
Coordinadora de planeación. Proantioquia

Santiago Leyva
Coordinador de la Maestría en Gobierno
y Políticas Públicas. Universidad Eafit

Adolfo Eslava
Decano de la Escuela de Humanidades
Universidad Eafit

Juan Carlos Fernández
Coordinador territorial. Fundación Corona

Juan Diego Granados
Responsable de Estrategia y proyectos
Comfama

Gustavo Trujillo
Gerente de servicios sociales. Comfenalco Antioquia

Carolina Franco
Gerente de bienestar social e intelectual
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

Leandro Martínez
Profesional de comunicaciones
Proantioquia

Catalina Suárez
Jefe del departamento de comunicación
Universidad Eafit

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 Gabriel López
Responsable de relacionamiento
Comfama

Liliana Praolini
Directora de comunicaciones
Comfenalco

Santiago Cárdenas
Editor de contenidos digitales
El Colombiano

Juliana Saldarriaga
Gerente de publicidad regionales
El Tiempo Casa Editorial

UNIDAD COORDINADORA MEDELLÍN CÓMO VAMOS

Textos y edición:

Luis Fernando Agudelo Henao, director
Natalia Garay Molina, profesional senior
Róbinson Meneses Hoyos, comunicador
María Valentina González González, profesional
Manuela Hoyos Barba, profesional

Diseño

Andrea Lopera Álvarez

Diagramación

[@elgraficodeFredy](https://www.instagram.com/elgraficodeFredy). Pregón S.A.S

Medellín, septiembre de 2021

ISSN:1909-4108

Movilidad y espacio público

La pandemia por COVID-19 generó restricciones a la movilidad que generan consecuencias en los indicadores que tradicionalmente se analizan mediante este capítulo. Como un aspecto positivo para la ciudad, la mortalidad por accidentes presentados en las vías disminuyó dados los confinamientos, avanzando no solo hacia la meta que la ciudad ha estipulado al 2030, sino en la visión cero que debe ser el foco de la ciudad en este tema. En cuanto al Sistema Masivo de Transporte, tanto el total de viajes, como los promedios de afluencia en día típico laboral (tomando como referente solo los primeros abordajes) disminuyeron como se esperaba; en el caso del total de viajes del sistema, la mayor disminución se dio en abril de 2020, y aunque hubo recuperación conforme pasaron los meses, aun en diciembre no se alcanzaron los mismos viajes que se registraron en el mismo mes de 2019. Un hito para la ciudad es el avance respecto al Tren Metro Ligero de la 80, del cual se logró un acuerdo con el gobierno nacional para viabilizar

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA



su cofinanciación en 2020. También se disminuyeron los préstamos promedio diarios del Sistema EnCicla; aunque se avanza en construcción de cicloinfraestructura, es importante revisar si la meta que ha estipulado el POT a 2027 se cumplirá. En cuanto a espacio público, este indicador incrementó levemente respecto a 2018, no obstante, aún no es posible obtener conclusiones al respecto de los avances de este gobierno en la administración municipal, dado el rezago del mismo.

Indicador	¿Cómo vamos en Medellín?	Meta local 2030	¿Hacia dónde vamos?
Mortalidad vial (muertes por cada 100.000 habitantes)	5,57	5,57	
Estado de la malla vial (Suma de Aceptable, Bueno y Muy bueno)	83,2%*	75%	
Espacio público efectivo por habitante (metros cuadrados por habitante)	3,77*	7	
Número de viajes realizados diariamente en sistemas de transporte público organizados	512.382	1'115.738	

Por encima de la senda

Estancado

Dirección incorrecta

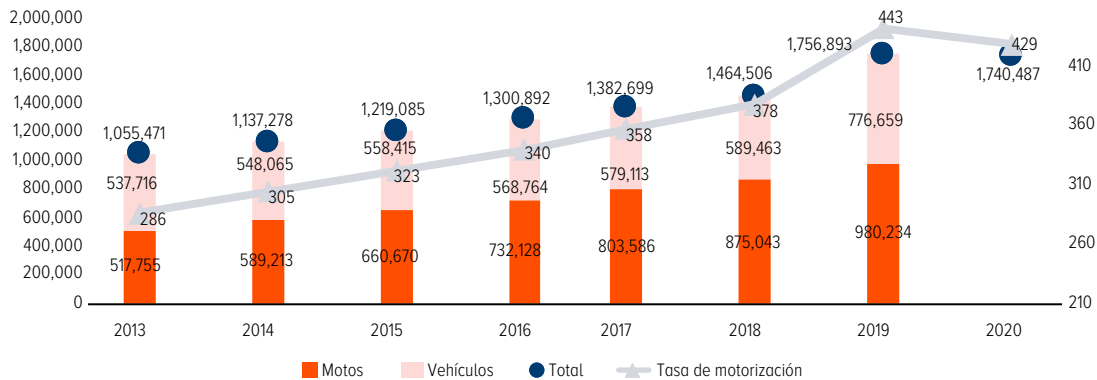
*Datos a 2019.

Parque automotor

La Secretaría de Movilidad de Medellín ha reportado un crecimiento sostenido del parque automotor en el Valle de Aburrá, a partir de las cifras de carros y motos de los que se tienen registro en los diez municipios del área metropolitana. En este sentido, como se

observa en el Gráfico 209, el crecimiento tanto del absoluto de las motos como de los carros impacta, a su vez, en la tasa de motorización. En cuanto al absoluto, hay una novedad que no se había presentado en la serie: un decrecimiento leve en el número de carros y motos registrados, disminuyendo en 16.406 registros, es decir, el 0,9%.

Gráfico 209. Valle de Aburrá: parque automotor estimado y tasa de motorización, 2013-2020



Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Secretaría de Movilidad - Alcaldía de Medellín.

La tasa de motorización hace referencia a la cantidad de carros y motos por cada mil habitantes de la ciudad, es un indicador que se usa para hacer comparaciones con otras ciudades y así generar contexto a partir de referentes. La tasa de motorización (contando únicamente carros y motos) del Valle de Aburrá también decreció en 2020 un 3% respecto a la de 2019. No obstante, a nivel nacional es menor que la tasa de ciudades como Manizales, que en 2019 cerró con 455,2 vehículos por cada cien mil habitantes.

Llama la atención, en particular, el crecimiento de este indicador en los últimos nueve años, pues el número total de carros y motos registrados en 2011 en el Valle de Aburrá se multiplicó por 2,1 en 2020, adicionalmente la tasa de motorización de 2020 es casi el doble de la registrada en 2011. El promedio de la variación anual de los últimos nueve años es de 9%, lo que representa un promedio absoluto de variación de 104.769 carros y motos nuevos registrados en el Valle de Aburrá. Adicionalmente, este registro desconoce los vehículos (carros o motos) que han sido trasladados de otras ciudades del país y que actualmente se movilizan en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

En este marco, es importante resaltar que este tipo de crecimientos de parque automotor en una geografía como la del Valle

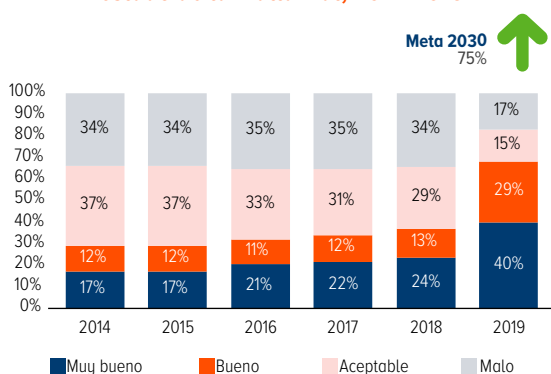
de Aburrá, requiere adecuación de planes de urbanismo para que el territorio sea capaz de albergar esta cantidad de automotores. De otro lado, las metas relacionadas con accidentalidad vial deberán repensarse en el marco de acciones integrales que aborden la gestión de un parque automotor nutrido, que en su mayoría está compuesto por motos, que justamente están involucradas en accidentes de tránsito con mayor frecuencia que los demás actores viales en la ciudad-región. Por último, en función de mejorar la movilidad en el Área Metropolitana, es acertado orientar acciones que generen desincentivos al uso del parque automotor; esto se puede lograr mediante mejores procesos de integración y costos del Sistema de Transporte Público Masivo.

Infraestructura vial

La Agenda ODS de Medellín incluyó en sus propósitos incrementar el porcentaje de vías según el estado de la malla vial; en este sentido, la suma de los estados de la malla vial categorizados como 'Muy bueno', 'Bueno' y 'Aceptable' conforman la meta de 75% al 2030. El comportamiento en 2019 de este indicador deja ver que los estados 'Malo' y 'Aceptable' disminuyeron a la mitad de lo reportado en 2018, pasando de 34% a 17% y de 29% a 15%, respectivamente. Por su parte los

mejores calificativos en 2019 los obtuvieron en un 29% en el caso de 'Bueno', es decir más del doble de lo reportado en la vigencia anterior y un 40% en 'Muy bueno', esta es la mayor proporción para este estado en los últimos ocho años. Así las cosas, la metodología Hacia Dónde Vamos muestra que la tendencia hacia el aumento de la suma de los tres mejores estados refleja un crecimiento, por lo que, de continuar así, se cumplirá la meta al 2030 e incluso se podrá llegar más allá.

Gráfico 210. Medellín: porcentaje de vías según estado de la malla vial, 2014-2019



Fuente: infografía de Medellín Cómo Vamos con base en Secretaría de Infraestructura Física - Alcaldía de Medellín.

No obstante, llama la atención que esta distribución se modifique tanto en relación con la tendencia que se había mantenido entre el 2014 y el 2018. Mediante la Encuesta de Percepción Ciudadana de 2019 se preguntó a los habitantes de Medellín por la satisfacción con las vías del barrio: los resultados podrían estar relacionados con el estado de la malla vial que reporta la Alcaldía de Medellín, pues el 69% de los ciudadanos respondieron que se encontraban muy satisfechos o algo satisfechos, mientras que la insatisfacción solo fue del 11%.

En cuanto a las apuestas adelantadas por la administración municipal en 2020, se registran en el Informe de Gestión de 2020 la intervención de 50,5 kilómetros de vías, repartidos en 8,5 kms de vías nuevas, mantenimiento de 22,6 kms de vías urbanas y de 3,7 kms de vías terciarias (Alcaldía de Medellín, 2021).

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, se incluye un análisis sobre los destinos más frecuentes con origen en cada comuna y corregimiento, al igual que un análisis sobre el comportamiento de los destinos más frecuentes partiendo desde los municipios del Valle de Aburrá en sus áreas rural y urbana, dada su importancia en el análisis de la movilidad en la región metropolitana.

En este marco, se tiene que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá aplica cada cinco años la Encuesta Origen-Destino -EOD, 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 zonas y por corregimientos de la ciudad.

A grandes rasgos, la EOD de 2017 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.

El análisis de modos de transporte por zonas muestra que en la zona nororiental (Popular, Santa Cruz, Manrique y Aranjuez) predominan los viajes a pie (44%), seguidos por los viajes en metro (15%); de igual forma, en la zona noroccidental (Robledo, Castilla y Doce de Octubre) los viajes se realizan a pie (31%) y en transporte público (22%). En el centro-oriente de la ciudad (Villa Hermosa, Buenos Aires y La Candelaria) se usa el transporte público (28%) y los viajes a pie (22%), mientras que en la zona centro-occidental (Laureles-Estadio, La América y San Javier) predominan los viajes realizados a pie (26%) seguidos por el uso del auto (17%). En la zona suroriental (El Poblado) imperan los viajes en auto (41%) y en la suroccidental (Belén y Guayabal) 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%).

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, 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.

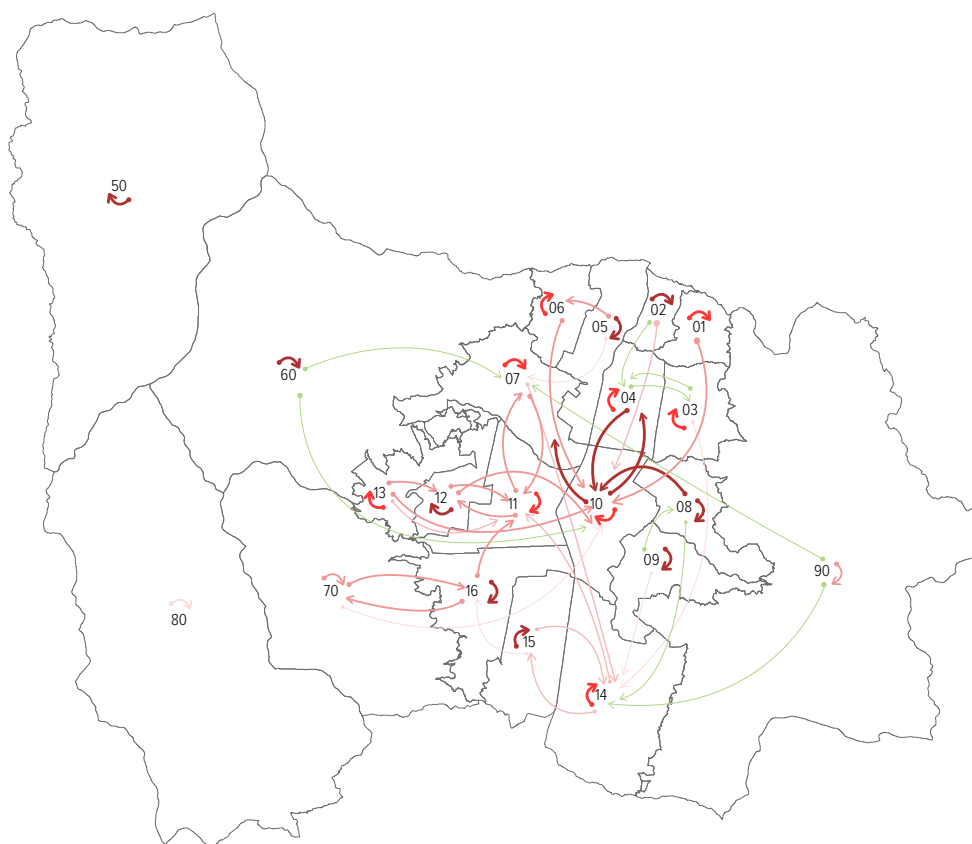
En cuanto a los tiempos y las distancias, los desplazamientos al interior de Medellín en promedio duraron 35,6 minutos y tuvieron una extensión de 6,5 kilómetros en 2017. Así pues, los resultados que arrojó la EOD en 2017 muestran que los viajes con mayor duración son los que inician en El Poblado (41 min.), La Candelaria (41 min.), Altavista (44 min.), Santa Elena (40 min.) y San Sebastián de Palmitas (40 min.). En contraste, 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 en 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).

Adicionalmente, la EOD permite ver cuáles son los destinos más frecuentes con origen en cualquier comuna o corregimiento, o incluso en las áreas rural y urbana de los municipios que conforman el Valle de Aburrá. En cuanto al primer destino más frecuente, es oportuno precisar que es la misma comuna o corregimiento de origen, excepto por Altavista, en el que su destino más frecuente es Belén. En la zona urbana se resaltan las comunas Villa

Hermosa (49%), Manrique y Popular (44% en cada caso) por ser las que concentran en mayor proporción esta dinámica. No obstante, el análisis se complementa al analizar el segundo destino más frecuente cuando los viajes parten de cualquier lugar de Medellín: en 18 de los 21 casos posibles, La Candelaria es la

segunda comuna a la que más se dirigen los habitantes de la ciudad. Lo anterior se soporta en que es precisamente la comuna 10 una de las que más congrega actividades económicas, laborales y académicas en la ciudad, y también coincide con altos niveles de contaminación del aire.

Mapa 5. Destinos más frecuentes teniendo como origen comunas y corregimientos de Medellín, 2017



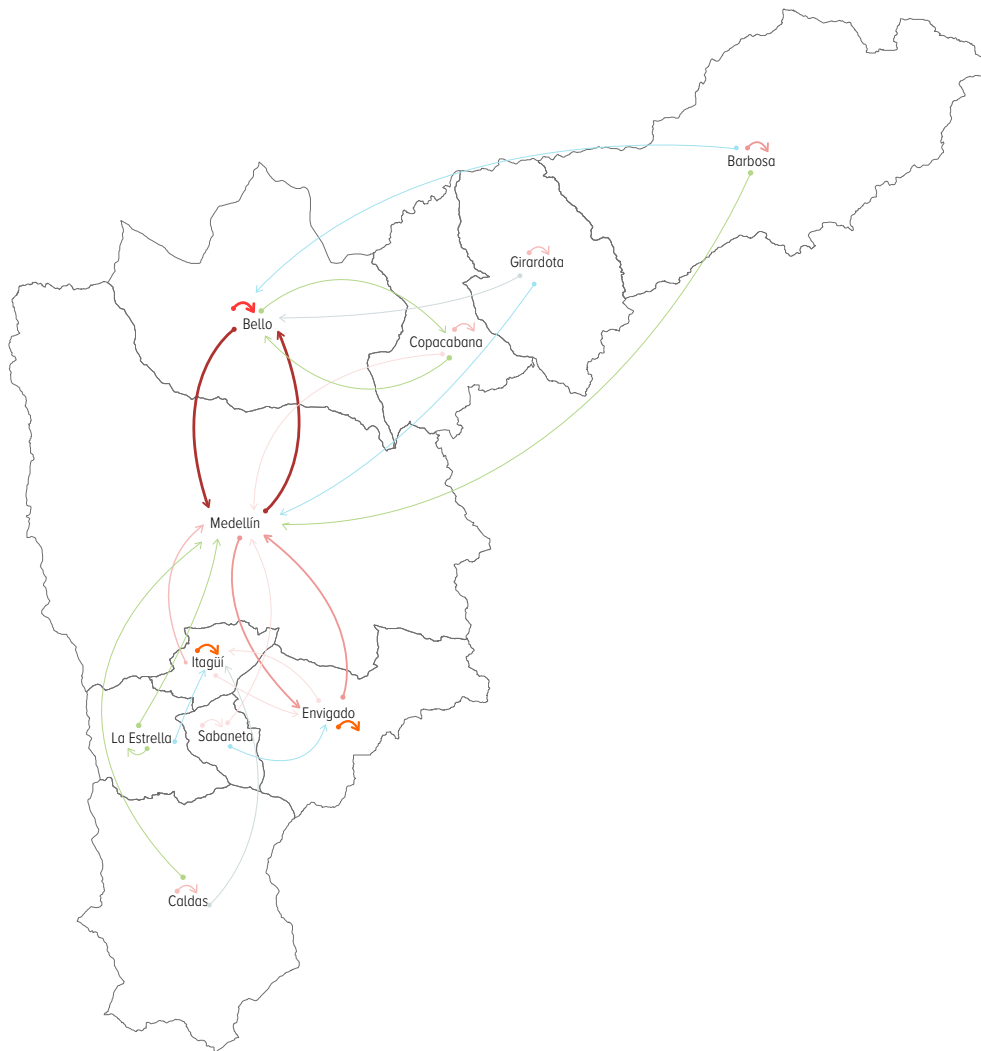
Fuente: elaboración de Medellín Cómo Vamos con base en Encuesta Origen Destino – AMVA 2017

De la misma manera, esta dinámica de desplazamientos cercanos como principal destino se mantiene para los municipios en el Valle de Aburrá. En todos los municipios el destino más frecuente se encuentra al interior del municipio de origen, con excepción de los viajes que se emprenden la zona rural de Envigado, pues su destino más frecuente es El Poblado en Medellín. Este comportamiento

incluso permea el segundo destino más frecuente, que en la mayoría de los casos continúa siendo el área rural o urbana del mismo municipio. Con respecto al tercer destino más frecuente, los viajes se encaminan en mayor parte a La Candelaria en Medellín, lo que aumenta la cantidad de personas en esta comuna en un día típico laboral.



Mapa 6. Destinos más frecuentes teniendo como origen municipios del Valle de Aburrá, 2017



Fuente: elaboración de Medellín Cómo Vamos con base en Encuesta Origen Destino – AMVA 2017

Partiendo de lo anterior, esto da cuenta de la necesidad de facilitar el transporte interno en cada una de las comunas y al interior de los municipios, teniendo en cuenta la oferta de modos que posibilitan los desplazamientos. Es fundamental 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 La Candelaria cumple un rol importante en la movilidad de la ciudad, pues congrega los motivos de muchos viajes realizados al interior del Valle de Aburrá. Con esto en mente, la puesta en marcha de medidas que faciliten los desplazamientos al interior de esta comuna podría relacionarse con modos sostenibles, en consonancia no solo con la cantidad de personas que habita y visita el centro diariamente, sino con las condiciones de calidad del aire que se agudizan en ciertas épocas del año.

Por último, es fundamental visibilizar que la información con la que es posible realizar estos análisis se levantó en 2017, momento en el que las dinámicas de movilidad en el Valle de Aburrá muy seguramente eran distintas y, dado el momento de coyuntura vivido por causa del COVID-19, se puso de relieve la necesidad de tener información en clave de datos en tiempo real para facilitar la toma de decisiones dadas las necesidades tan cambiantes del entorno.

Transporte colectivo

El transporte colectivo de la ciudad de Medellín es uno de los principales modos de transporte usados por los habitantes de la ciudad para realizar sus desplazamientos. Según la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020, realizada por Medellín Cómo Vamos, el 30% de los ciudadanos se movilizó en bus, buseta, micro, ejecutivo o colectivo, esto es dos puntos porcentuales más que en 2019, cuando fue de 28% esta proporción. De igual manera, los usuarios de este tipo de transporte en 2020 se sintieron en un 71% satisfechos, 18% no se sintieron satisfechos o insatisfechos y 11% se sintieron insatisfechos con el servicio recibido; este porcentaje de satisfacción es el más bajo con respecto a los demás modos de transporte reportado para 2020.

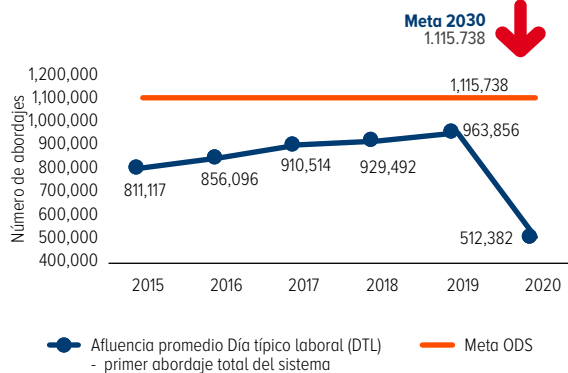
De otro lado, la pandemia por COVID-19 afectó la demanda de usuarios del transporte colectivo, lo que a su vez generó una disminución de ingresos para las empresas transportadoras y, por ende, para sus trabajadores. Según Alcaldía de Medellín (2021) dentro de las acciones realizadas para paliar los efectos por la pandemia, se realizó un convenio interadministrativo con Bancóldex para crear una línea de crédito para las empresas de transporte colectivo de la ciudad, permitiendo así fortalecer su capital de trabajo y apoyando en la renovación a buses eléctricos, con una inversión reportada de \$ 9.276.275.847.

En el marco del Plan de Desarrollo Medellín Futuro, hay una apuesta que trata de disminuir las emisiones de CO₂ y PM_{2.5} que produce el transporte público colectivo, que se materializa mediante los indicadores de resultado en incluir buses eléctricos y así generar el cálculo sobre los buses que dejarían de emitir estos contaminantes. El Informe de gestión 2020 reporta que, aunque para 2020 el indicador de resultado denominado *Buses de transporte público con tecnología eléctrica operando* se mantuvo igual que en la línea base de 2019, es decir 65 buses, el cumplimiento es del 100%. No obstante, también se afirma que se lograron incluir cuatro buses eléctricos a la operación del sistema de transporte de mediana capacidad.

Transporte masivo

Al igual que en los dos últimos gobiernos, el sistema de transporte masivo es la principal apuesta en términos de recursos según lo consignado en el Formulario Único Territorial – FUT. En 2020, uno de cada dos pesos invertidos en transporte, se destinaron al Sistema de Transporte Masivo por parte del municipio de Medellín. En el marco de la Agenda ODS de la ciudad, también se fijó una meta para cumplir al 2030 relacionada con la cantidad de usuarios que hacen viajes en el Sistema de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, no obstante, como se refleja en el Gráfico 211, los resultados del promedio en la afluencia en día típico laboral en 2020 están asociados a la disminución en la movilidad de los habitantes del Valle de Aburrá debido a las restricciones impuestas por los gobiernos nacional, departamental y local, que impactaron en la continuidad de este y muchos indicadores; por lo tanto, la metodología Hacia Dónde Vamos arroja una flecha roja, es decir, tomando el 2020 como base no se cumpliría esa meta.

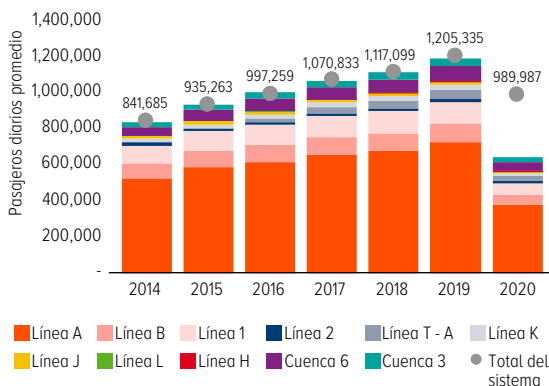
Gráfico 211. Sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá: afluencia promedio en día típico laboral (DTL), 2015-2020



Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Metro de Medellín.

La afluencia promedio en un día típico laboral se puede desagregar por modo para conocer cuáles son los más usados y entender las dinámicas del Sistema. Así las cosas, en el entendido que el año 2020 no es comparable en sentido estricto con el resto de la serie, pero hace parte de esta y debe ser tomada en cuenta para tomar decisiones, se puede afirmar que en el periodo 2014-2019 la Línea A movilizó en promedio el 61,6% de los viajes, seguido de la Línea 1 con el 11,2% de los viajes en promedio, mientras que en 2020 estos valores fueron de 39% para la Línea A y 7% para la Línea 1.

Gráfico 212. Afluencia promedio en día típico laboral, por modo, del sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá (SITVA), 2014-2020.

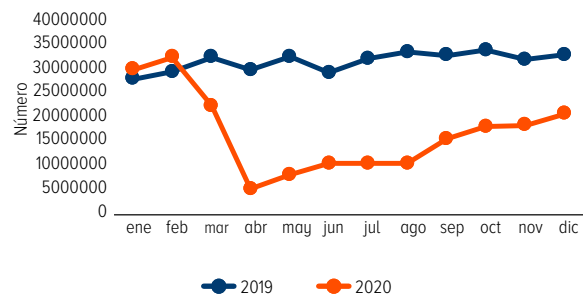


Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Metro de Medellín.

El decrecimiento del total de viajes en el Sistema Integrado de Transporte del Valle

de Aburrá a causa de los confinamientos por el COVID-19 se evidencia mediante el Gráfico 213, que muestra mes a mes la comparación entre los años 2019 y 2020. La cuarentena estricta que empezó el 25 de marzo de 2020, posiblemente asociada a la información que circulaba respecto a la transmisión del COVID-19, disminuyó los viajes en un 31% respecto a marzo del mismo año. En adelante, se evidencia la caída más grande fue en abril del 2020, cuando se registraron 24.707.710 viajes menos que en abril del 2019, esto es un 82% menos. En adelante se observa una recuperación que en promedio tuvo una variación mensual de 57%.

Gráfico 213. Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá: total de viajes por meses, 2019-2020



Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Metro de Medellín.

Una de las apuestas que plantea este gobierno son los estudios de una nueva línea del metro con tramos subterráneos; según la Alcaldía de Medellín (2021), en 2020 se reportan avances con la socialización de los insumos con los que cuenta cada una de las entidades relacionadas (Metro de Medellín, Departamento Administrativo de Planeación, Secretaría de Movilidad y Área Metropolitana del Valle de Aburrá -AMVA-). El Informe de Gestión también reporta que se conformó un equipo de trabajo integrado por la Secretaría de Movilidad y el Metro de Medellín con el fin de ejecutar un convenio de colaboración para lograr esta nueva línea de metro. Como retos se suscriben la suscripción del convenio interadministrativo, el desembolso de los recursos al convenio y avanzar con la caracterización (Alcaldía de Medellín, 2021).

Tren Ligero Metro de la 80

Contexto

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (ETMVA) – Metro de Medellín actualmente cuenta con 2 líneas de metro que atraviesan la ciudad de sur a norte y de centro a oeste, 4 líneas de cables integradas al metro, 2 líneas de buses articulados y 1 línea de tranvía en el centro de la ciudad, para un total de 9 líneas en el valle. Dentro de sus proyecciones de crecimiento consolidadas en su Plan Rector de Expansión, considera 18 líneas adicionales por construir en diferentes periodos de tiempo y con diferentes tecnologías de transporte dependiendo de las condiciones contextuales, sociales y físicas de donde se desarrollen.

El Plan Rector de Expansión mencionado y sus Corredores de movilidad, fueron formulados bajo la metodología de Desarrollo Orientado al Transporte-DOT. Esta, ofrece un modelo de planeación urbana y territorial denso y compacto en torno a los sistemas de transporte, mientras delimita e identifica en función de criterios de accesibilidad áreas de impacto directo e indirecto integradas con el sistema fiscal para implementar fuentes económicas alternativas que permitan superar las limitantes en la financiación del sistema.

El DOT en el marco de los Corredores de movilidad para el Valle de Aburrá se enfoca principalmente en integrar dos objetivos:

- Asegurar y aumentar la densificación de los suelos para reducir la exclusión y aumento del bienestar social por medio de la accesibilidad de los individuos y hogares.
- Permitir la capitalización y participación de la empresa de transporte y el municipio en la captura de valor del suelo por la plusvalía generada por la inversión pública en los precios del mercado inmobiliario.
- Esta captura de valor del suelo se justifica en que la construcción y operación de estos Corredores de movilidad integrados a diversas actuaciones públicas sobre el territorio, son hechos generadores de aumentos en el precio de la tierra y del valor de los diferentes usos transados, de los que el Estado debería participar y, que son distintos a los resultados de las inversiones del propietario sobre su predio o de las dinámicas naturales de comportamiento del mercado

En la actualidad, el único Corredor de movilidad en ejecución de la ciudad de Medellín que integra los dos objetivos del DOT y que implementa instrumentos jurídicos como el Anuncio de proyecto, es el Corredor de movilidad Metro de la 80. Esta intervención que tiene 13,25 Km de longitud y tendrá 17 estaciones y paradas, 4 de ellas serán estaciones de integración con el Metro en la estación Aguacatala, Floresta y Caribe, y con la Línea 1 de buses en la estación La Palma. Trazado que abarca 8 comunas y genera un impacto directo sobre el 30% (752.735) de los habitantes de la ciudad.

Este Corredor se encuentra actualmente en etapa de diseño de ingeniería, adquisición predial y diseño urbano; así, como en la instrumentalización y medición de la posible aplicación de diferentes mecanismos de captura de valor del suelo como plusvalía, derechos del aire, valorización y TIF. Estos, permiten al municipio de Medellín aportar el 30% restante del valor de la construcción según lo acordado en el CONPES 4003 de 2020, en el que se define los aportes de la Nación mediante la Ley de Metros equivalentes al 70% del monto del proyecto.

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. Según el Banco Mundial(2019), las ciudades latinoamericanas han adoptado políticas públicas e inversiones que favorecen en gran medida el uso de la bicicleta para realizar viajes cotidianos, motivado principalmente por las grandes congestiones de tráfico que hay en las urbes.

En este sentido, Medellín es 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 Encuesta Origen Destino 2017 solo el 1% de los viajes realizados en el Valle de Aburrá se hicieron por este medio. De otro lado, en 2020 se indagó mediante la Encuesta de Percepción Ciudadana de Medellín Cómo Vamos a los habitantes de Medellín por cuál es el medio de transporte que usa para desplazarse a sus actividades habituales, ante lo que el 4% respondió que la bicicleta era su principal elección; de los usuarios de bicicleta, el 99% reportó sentirse muy satisfecho con este modo, el 1% restante reportó que no se sentía satisfecho ni insatisfecho, mientras que el 0% reportó sentirse insatisfecho.

En el Valle de Aburrá el sistema EnCicla favorece estas políticas por medio del préstamo gratuito de bicicletas a partir de una inscripción en el sistema, permitiendo que los habitantes de la ciudad se desplacen entre estaciones de EnCicla. Los datos que ha entregado el Área Metropolitana del Valle de Aburrá a Medellín Cómo Vamos dan cuenta de una línea base del año 2011 hasta el año 2020, relacionando número de estaciones, número de bicicletas, número de usuarios y promedio diario de usuarios.

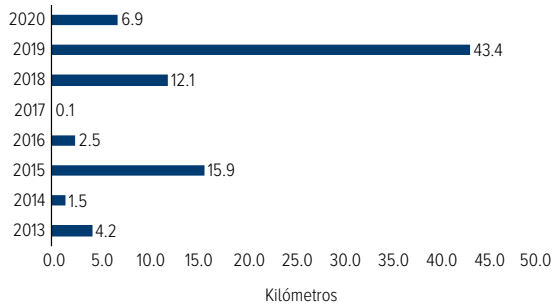
De esta manera, se tiene que entre 2019 y 2020 el número de estaciones de EnCicla

aumentó, pasando de 80 a 90. El número de bicicletas disminuyó, pasando de 1755 a 1680 entre 2019 y 2020; los usuarios del programa disminuyeron en 19%, pues pasaron de 58.590 a 47.676, esto es una caída de 10.914, al igual que en el promedio diario de usuarios, que pasó de 14.277 a 7.538 entre estos dos años, lo que representa un 47% menos. En todas las series anteriormente mencionadas, los valores alcanzados en 2019 eran el máximo logrado, sin embargo, es posible que la pandemia por COVID-19 y las medidas que dieron origen a la restricción de la movilidad hayan impactado en el sistema.

La entidad encargada de gestionar este sistema de orden metropolitano es el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, que afirma en su Informe de Gestión del año 2020 que, si bien se propuso como meta para esa vigencia iniciar el proceso de licitación de cicloparqueaderos en el sistema EnCicla, esta no pudo ser cumplida, pues “no se contó con equipo técnico de apoyo para el proceso en temas de planimetría, detalle de obra y requisitos técnicos” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2020). Adicionalmente, este mismo informe da cuenta de la meta de 1.680 bicicletas rodando en el sistema EnCicla al final de 2020, no obstante, esta meta no pudo cumplirse en su totalidad, pues en 2020 se presentó el hurto de 155 unidades de bicicletas públicas, por lo tanto se reporta un total de 1.525 al cierre del año. El hito que refuerza la premisa de ciclo-caminabilidad como política es el número de préstamos efectuados, que en 2020 se elevó a 1.657.349.

Para complementar el análisis del uso del uso de la bicicleta, es importante tener en el radar no solo el acceso a este tipo de sistemas públicos, sino también a la dimensión de infraestructura que es fundamental para un uso de la bicicleta seguro y confiable. El Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín ha estipulado una meta de 400 kilómetros de ciclorrutas en la ciudad a 2027, de los cuales la ciudad tiene 112,6 kms. al 2020 según la Secretaría de Movilidad de Medellín.

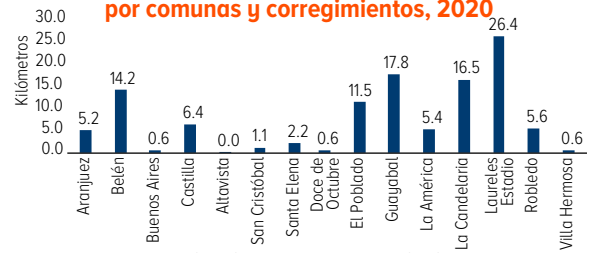
Gráfico 214. Medellín: kilómetros de ciclorruta construidos por año, 2013-2020



Fuente: infografía y cálculos propios de Medellín Cómo Vamos con base en Secretaría de Movilidad de Medellín.

En el Gráfico 214 se presenta la serie 2013-2020 de kilómetros construidos de cicloinfraestructura, y se evidencia que en 2019 se construyó el 38,5% de las ciclorrutas que tuvo la ciudad al cierre de 2020. De otro lado, por territorios se tiene que el 23,4% de las vías dispuestas para que las ciclorrutas transiten se encuentran en Laureles-Estadio, seguido de Guayabal con 15,8%, La Candelaria con 14,6% y El Poblado con 10,2%, como se refleja en el Gráfico 215.

Gráfico 215. Medellín: kilómetros de ciclorruta por comunas y corregimientos, 2020



Fuente: infografía y cálculos propios de Medellín Cómo Vamos con base en Secretaría de Movilidad de Medellín.

Es importante mencionar que este gobierno estipuló la meta de llegar a 145 kilómetros de ciclorrutas, es decir, diseñar y construir 40 kms. en el periodo de gobierno, de los cuales se diseñaron y construyeron 6,9 kms. en 2020, es decir, el 17,3% de la meta del cuatrienio; otra de las apuestas fue aumentar la proporción de usuarios que hacen sus viajes cotidianos en bicicleta, de la cual se propuso pasar de 1% a 4%, con respecto a esta el Informe de Gestión 2020 de la Alcaldía manifiesta que en 2020 esta proporción se mantuvo en 1%, es decir, igual a la línea base que se inscribió en el momento de la formulación del documento Plan (Alcaldía de Medellín, 2021).

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.

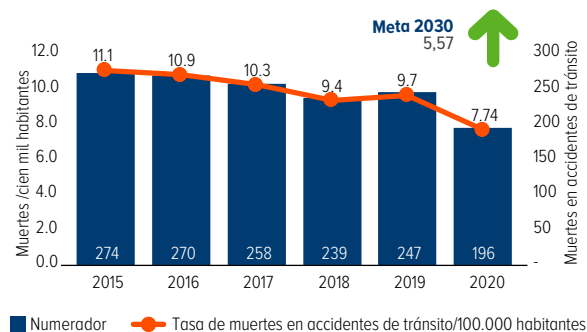
Fuente: Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

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.

El Gráfico 216 deja ver la tendencia de decrecimiento que ha mantenido este indicador en el periodo de análisis usado, no obstante, tanto la tasa como el valor absoluto de muertes tuvieron una variación mayor entre 2019 y 2020: mientras que la variación promedio entre 2015 y 2019 fue de disminución de 4% para el caso de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, la caída entre 2019 y 2020 fue de 20%. Estos resultados en la metodología Hacia Dónde Vamos, dejan ver que, de continuar esta tendencia, la meta al 2030 asociada a los objetivos ODS locales no solo se cumpliría, sino que sería sobrepasada.

Gráfico 216. Medellín: número de muertes en accidentes de tránsito y tasa por 100.000 habitantes, 2015-2020



Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Alcaldía de Medellín - Subdirección de información.

Esto posiblemente se asocia a las restricciones de movilidad que tuvieron lugar

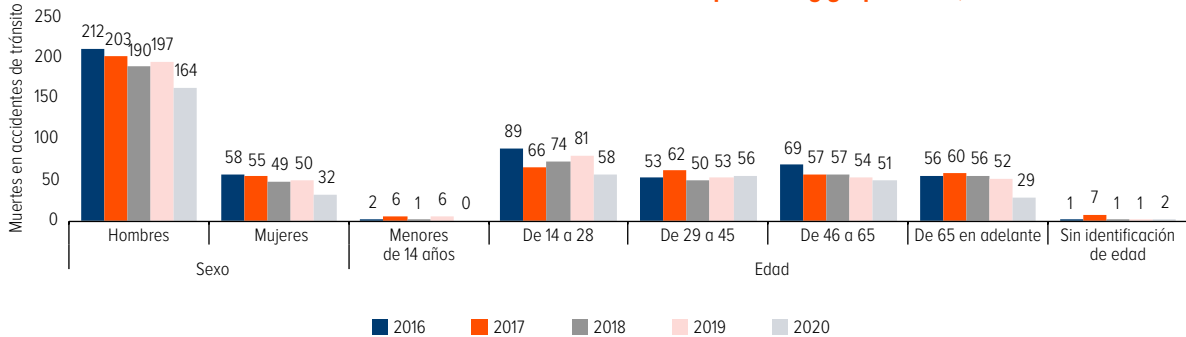
en el año 2020 a causa de la pandemia por COVID-19 y las medidas tomadas por los gobiernos nacional, departamental y local para evitar contagios masivos y posibles colapsos de los sistemas de salud. Sin embargo, dado que las vías estuvieron más desocupadas, es probable que las velocidades alcanzadas hubiesen superado los promedios de años anteriores, ocasionando accidentes más graves, lo que da pistas sobre los tipos de instrumentos a utilizar en este marco. En ciudades como Cali, destacada por sus altas tasas de letalidad por accidentes respecto a las demás ciudades principales de Colombia (la tasa promedio de letalidad por accidentes en los últimos seis años en Cali es de 13,6 muertes por cada cien mil habitantes -mcch.-, en Bucaramanga de 10,8 mcch., en Medellín 9,2 mcch., en Cartagena 8,1 mcch., en Barranquilla 7,4 mcch. y en Bogotá 7,4 mcch.) se realizó seguimiento a los datos sobre los accidentes de tránsito ocurridos durante el periodo de confinamiento por el COVID-19, con el fin de orientar la política relativa a seguridad; los resultados encontrados dejan ver que hubo una percepción de menor riesgo de parte de los conductores, al ver que hay menos vehículos en las vías o suposiciones de que las sanciones serán menores a causa del confinamiento (Organización Mundial de la Salud, 2021). A partir de esto, la Organización Mundial de la Salud (2021) recomienda que las acciones futuras que apuntan a disminuir la accidentalidad deberán centrarse en el fomento de cambios comportamentales positivos, de manera que se generen hábitos para que los conductores no aceleren aun cuando tienen la oportunidad de hacerlo, además de habilitar el uso de más tecnología automatizada como mayor cantidad de cámaras de control de velocidad informando a los actores viales sobre esto, sin revelar los puntos exactos.

Retomando los datos de Medellín, la desagregación por sexo deja ver que, pese a las disminuciones arriba mencionadas, siguen siendo los hombres las principales víctimas de estos sucesos con una participación de 84% frente a 16% de mujeres para 2020. La distribución por

grupos etarios muestra que, aunque la mayoría de las muertes en 2020 pertenecen al grupo entre 14 y 28 años con 30% como ha sido en años anteriores, el grupo de personas entre 29

y 45 años ha crecido tanto de manera absoluta como proporcional con respecto a los demás, alcanzando el 29% de las muertes en la ciudad, como se muestra en el Gráfico 217.

Gráfico 217. Medellín: muertes en accidentes de tránsito por sexo y grupo etario, 2016-2020

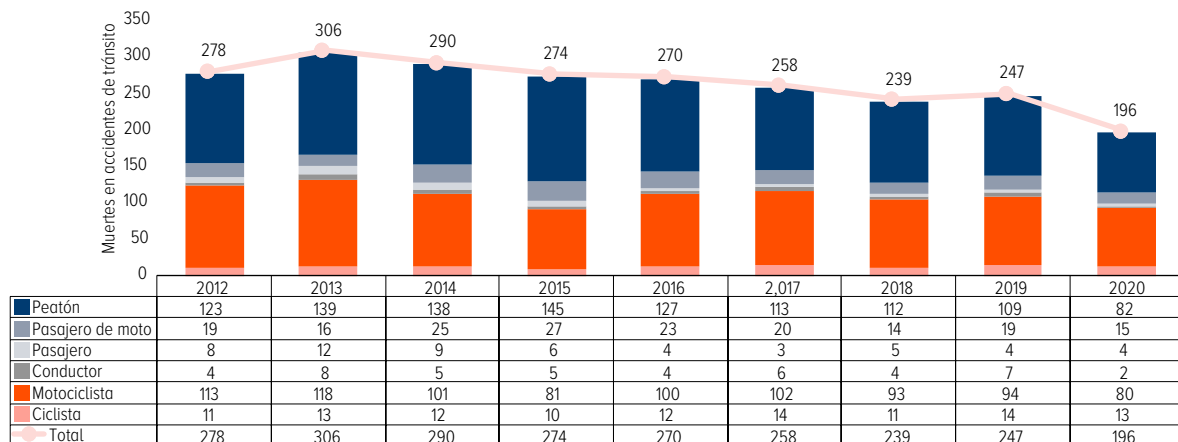


Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Alcaldía de Medellín - Subdirección de información.

Con respecto al tipo de víctima, como se muestra en el Gráfico 218, aunque las muertes tanto en absoluto como en la tasa hayan disminuido, los actores viales que están involucrados en estos sucesos continúan siendo los mismos de los últimos ocho años: en primer lugar, los peatones con 42%, seguido de quienes conducían las motocicletas con 41% y quienes eran sus pasajeros con 8%.

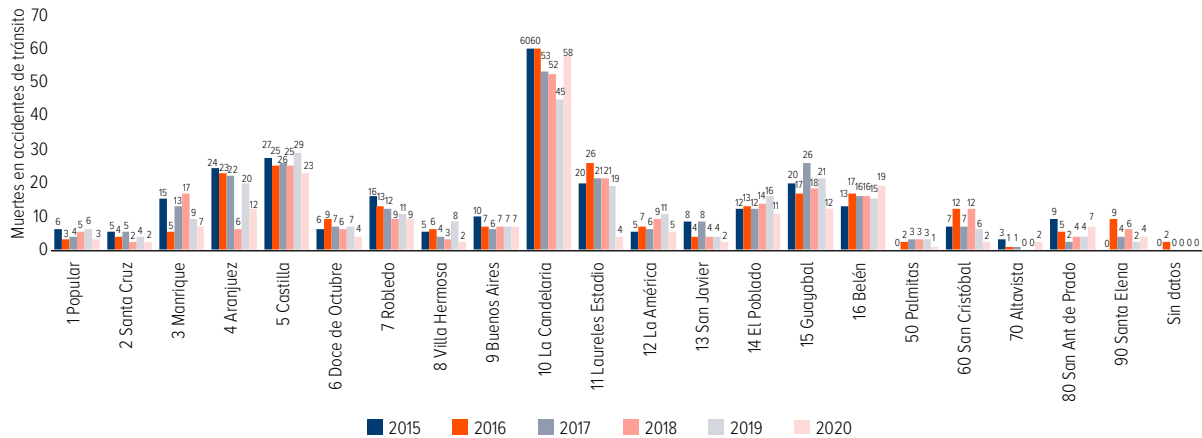
En el periodo 2015-2020, la distribución de muertes por territorios se ha mantenido estable, en tanto en La Candelaria siguen ocurriendo la mayoría de los accidentes viales con víctimas mortales. En el caso del año 2020, el 30% de las muertes por esta causa fueron originadas allí, seguido del 12% que sucedieron en Castilla y un 10% en Belén, como se observa en el Gráfico 219.

Gráfico 218. Medellín: muertes en accidentes de tránsito por tipo de víctima, 2012-2020



Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Alcaldía de Medellín - Subdirección de información

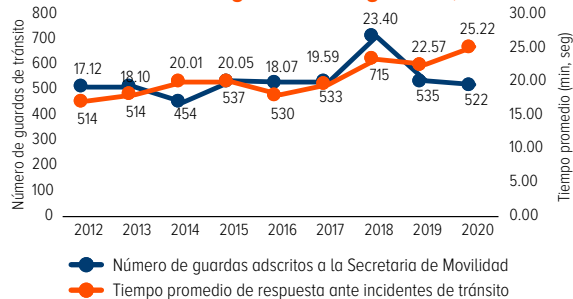
Gráfico 219. Medellín: número de muertes en accidentes de tránsito por comuna, 2015-2020



Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Alcaldía de Medellín - Subdirección de información

En relación con el número de guardas de tránsito en la ciudad, como se observa en el Gráfico 220, entre 2019 y 2020 disminuyó el número de guardas de tránsito un 2% que corresponde a 13 guardas menos, mientras que el tiempo de respuesta ante incidentes de tránsito aumentó 12%, pasando de 22:57 en 2019 a 25:22 en 2020. El aumento del tiempo podría estar dado por la menor cantidad de agentes de tránsito en la ciudad, sin embargo, en el marco de las restricciones de la movilidad a causa del COVID-19, la ciudad debería estar más sola y por ende el tiempo promedio de reacción debería tender a la baja. Otra explicación podría estar dada por el número de accidentes del año, sin embargo, este también disminuyó entre 2019 y 2020.

Gráfico 220. Medellín: tiempo promedio de respuesta ante incidentes de tránsito y número de guardas, 2012-2020

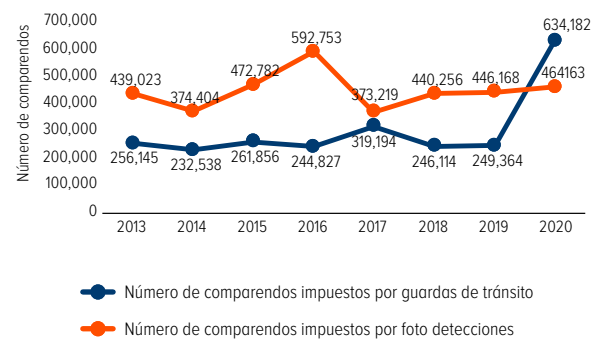


● Número de guardas adscritos a la Secretaría de Movilidad
● Tiempo promedio de respuesta ante incidentes de tránsito

Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Alcaldía de Medellín - Subdirección de información.

Las sanciones impuestas por fotodetecciones se mantuvieron estables respecto a las registradas en 2019, al igual que el número de cámaras que hay en la ciudad, que se mantuvo en un total de 40. De otro lado, las multas impuestas por los guardas de tránsito tuvieron un alza de 154%, pasando de 249.364 a 634.182 entre 2019 y 2020. Entre las multas impuestas, 191.304 fueron por conducir un vehículo a velocidad superior de la máxima permitida, mientras que 127.509 fueron por no realizar la revisión técnico-mecánica a tiempo al vehículo y 109.975 por no tener el SOAT al día.

Gráfico 221. Medellín: número de comparendos emitidos por guardas de tránsito y foto detecciones, 2013-2020



● Número de comparendos impuestos por guardas de tránsito
● Número de comparendos impuestos por foto detecciones

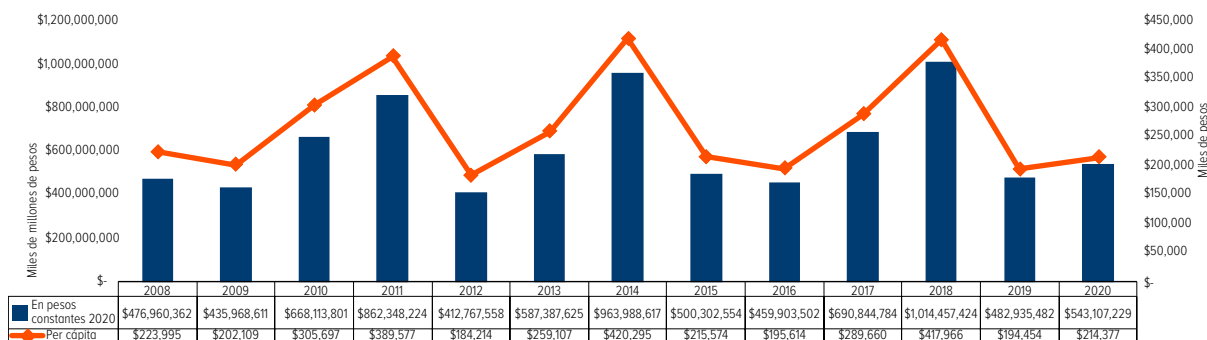
Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Alcaldía de Medellín - Subdirección de información.

Inversión pública municipal en transporte

La inversión realizada por la Administración Municipal en movilidad es consolidada a través del Formulario Único Territorial – FUT de la Contaduría General de la Nación. Con respecto a los demás rubros de inversión, *Transporte* ocupa el tercer lugar después de *Educación* y *Salud*, al igual que en los dos años anteriores. Como se aprecia en el Gráfico 222, esta inversión ha sido considerablemente más alta en un año de los tres periodos de gobierno anteriores (2011, 2014 y 2018). En el caso del año 2020, esta inversión fue más alta en un 10% con respecto a los recursos comprometidos en el año 2019. En lo que respecta a la inversión per cápita, en 2020 esta tuvo una variación de 10% en relación con la de 2019.

En cuanto a las apuestas medidas a través de las subcuentas de *Transporte* del FUT, en 2020 aumentó la proporción de los compromisos asignados en el rubro *Construcción de vías*, pasando de 15% a 21%, así mismo con los recursos destinados al rubro *Sistemas de transporte masivo*, que aumentó en 5 puntos porcentuales, pasando de 45% a 50% entre 2019 y 2020, respectivamente. Por lo contrario, las partidas que disminuyeron su participación en 2020 en relación con el año inmediatamente anterior fueron *Mejoramiento de vías*, que pasó de 4% a 0%, la partida destinada a *Planes de tránsito, educación, dotación de equipos y seguridad vial* que se modificó 8 pp, pasando de 14% a 6% entre 2019 y 2020.

Gráfico 222. Medellín: inversión pública municipal en transporte, 2008-2020



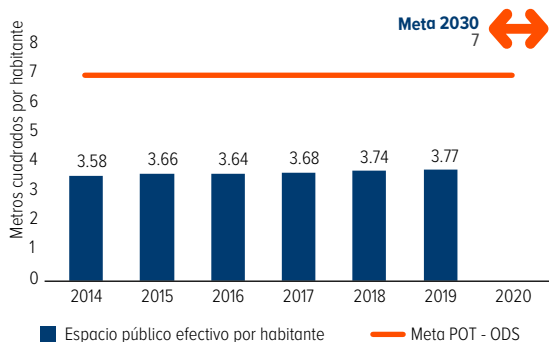
Fuente: cálculos propios de Medellín Cómo Vamos a partir de FUT - Contaduría General de la Nación.

ESPACIO PÚBLICO

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).

El espacio público efectivo es la cantidad de metros cuadrados de espacio público por habitante de la ciudad, la Organización Mundial de la Salud ha recomendado que este sea entre 10 y 15 metros por habitante para el pleno goce de este recurso como parte activa del desarrollo de los seres humanos. En el caso de este indicador que mide el espacio público efectivo en Medellín, este ha contado con un rezago de un año, tal como se muestra en el Gráfico 223. La tendencia muestra una estabilidad que, usando la metodología Hacia Dónde Vamos, se evidencia un estancamiento en el camino de la meta al 2030 de 7 metros cuadrados por cada habitante de Medellín.

Gráfico 223. Medellín: espacio público efectivo por habitante, 2014-2020



Fuente: infografía propia de Medellín Cómo Vamos con base en Alcaldía de Medellín - Subdirección de información.

Por comunas, en 2019 se registró mayor cantidad de espacio público efectivo por habitante en Robledo (6,99 m²/hab.), Buenos Aires (5,86 m²/hab.), Castilla (5,61 m²/hab.) y El Poblado (5,34 m²/hab.); en contraste con Aranjuez (2,56 m²/hab.), Santa Cruz (2,75 m²/hab.), Manrique (2,90 m²/hab.), Popular (3,0 m²/hab.) y La Candelaria (3,51 m²/hab.), territorios considerados como deficitarios en materia de espacio público. Por corregimientos, lideran la lista Santa Elena (10,15 m²/hab.) y San Cristóbal (9,52 m²/hab.), mientras que San Sebastián de Palmitas se ubica en último lugar en esta material (2,31 m²/hab.).

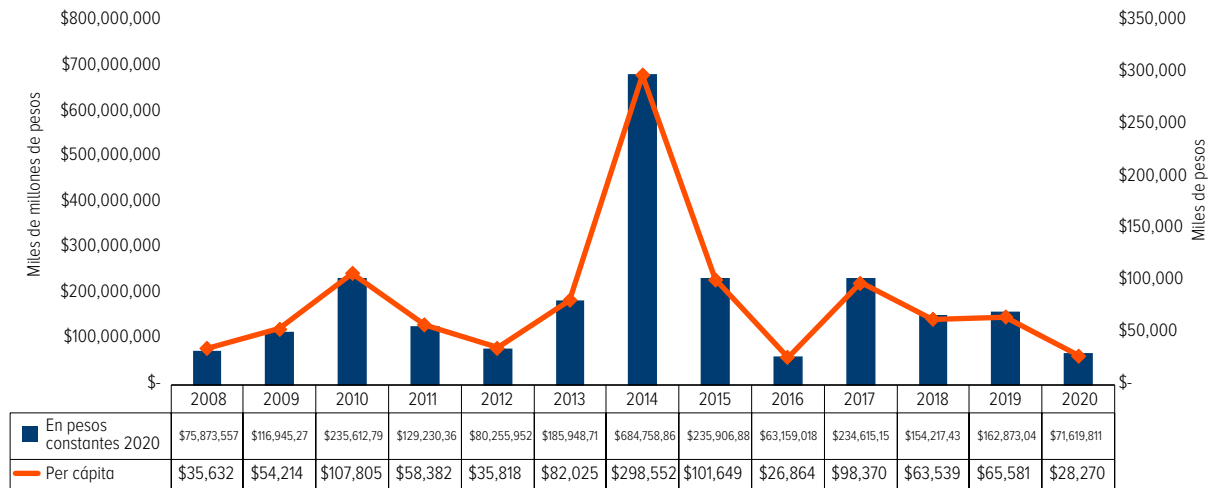
Entre 2018 y 2019, las comunas que aumentaron en mayor medida su espacio público efectivo por habitante fueron, en su orden, El Poblado, Belén, Villa Hermosa y Doce de Octubre, de otro lado, los que se mantuvieron más estables respecto a la medición de 2018 fueron Manrique, Aranjuez, Robledo, Buenos Aires, La Candelaria y Laureles-Estadio.

Para dar cuenta de las apuestas con las que este gobierno municipal está gestionando el déficit de espacio público, es pertinente recurrir a las destinaciones de los recursos públicos en esta materia. Medellín Cómo Vamos realiza este análisis usando la partida *Equipamientos* del Formulario Único Territorial – FUT perteneciente a la Contaduría General de la Nación. Así las cosas, *Equipamientos* ocupa el décimo cuarto lugar en comparación con los demás rubros de inversión en 2020, y como se observa en el Gráfico 224, la inversión tanto neta como per cápita disminuyeron respecto al año anterior: en el caso de la inversión neta, la disminución fue más de 91 mil millones, lo que se traduce en un 56% menos. Al igual

sucedió con la inversión per cápita, que pasó de \$65.681 a \$28.270 pesos invertidos por persona entre 2019 y 2020, es decir 57% menos. Llama la atención que la inversión en espacio público -o Equipamientos-, es la más baja de la serie presentada en el gráfico, tomando

como periodo de análisis los años comprendidos entre 2008 y 2020, de igual forma pasa con la inversión por persona. Esto se podría atribuir a la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID-19, que obligó a la administración a destinar más recursos a otras cuentas.

Gráfico 224. Medellín: inversión pública en equipamientos, 2008-2020



Fuente: cálculos propios de Medellín Cómo Vamos a partir de FUT - Contaduría General de la Nación.

Dentro de las apuestas que se fijó esta administración mediante el Plan de Desarrollo Medellín Futuro, se encuentra, en términos de resultado, el Espacio Público efectivo generado, por ende este indicador recoge los avances de los indicadores de producto, asociados al programa Espacio público para el disfrute colectivo y la sostenibilidad territorial. Según el Informe de Gestión 2020, en esta vigencia se construyeron 59.366 m², es decir, el 79,4% de la meta anual fijada (Alcaldía de Medellín, 2021). En términos de proyectos, a este logro se le asignaron las construcciones de las obras adicionales al PUI La Iguaná, PUI Comuna 13, PUI Noroccidental, PUI Centro Oriental y el mantenimiento de las instalaciones de la Secretaría de Movilidad, con una ejecución de \$10.243.828.364.

En lo concerniente a productos, se tiene la apuesta por el espacio público mantenido y el construido, con metas en 2020 de 975.000 y 68.183 metros cuadrados, respectivamente.

Respecto a la primera, se relacionan proyectos como mejoramiento del espacio público, mantenimiento del espacio público y soterrado de Parques del Río, mantenimiento y rehabilitación del espacio público, intervención integral del centro y mejoramiento del espacio público, a los que mediante presupuesto se les asignaron \$ 20.025.016.505, de los cuales se reporta la ejecución de \$18.447.195.501, es decir el 92,1%. Sin embargo, los resultados de estos proyectos dan cuenta de un logro de 154.065,3 metros cuadrados, esto es el 16% de la meta anual y el 4% de la meta cuatrienal.

Dentro de las apuestas que se resaltaron en la formulación del Plan de Desarrollo con relación a espacio público se encuentra el Espacio Público construido en el Parque del Norte, que tiene una meta de 300.000 metros cuadrados en el cuatrienio. Con respecto a esta, el Informe de Gestión no tiene cuenta de avances, pues en 2020 la meta fue de cero metros cuadrados.



AVANCES

- Continúa la tendencia de reducción en la tasa de mortalidad por accidentes viales en la ciudad, que en el 2020 se podría atribuir a los confinamientos estrictos que redujeron los desplazamientos.
- Aplicación de la Ley de metros en la financiación del Metro Ligero de la 80.



RETOS

- Mantener la apuesta por la visión cero en muertes por accidentes de tránsito en la ciudad, con especial atención en factores que inciden en estos incidentes, como reducir el tiempo de respuesta promedio.
- Agilizar el diseño, la construcción, el mantenimiento y la adecuación de la mayor cantidad de kilómetros de ciclo-infraestructura y vías peatonales para favorecer los modos de transporte sostenibles a nivel metropolitano, garantizando su calidad y accesibilidad.
- Aplicación de los instrumentos de financiación originados en el proyecto del Metro Ligero de la 80.
- Financiamiento de la aplicación de la política pública de protección a moradores en el proyecto del Metro Ligero de la 80.
- Orientar estrategias que mejoren la integración y el costo del Sistema de Transporte Público, de forma que se generen desincentivos al uso del parque automotor en el Valle de Aburrá, especialmente de carros y motos de combustión, dada la relación que existe entre estos y los episodios de contaminación atmosférica.
- Generar espacio público y zonas verdes en los lugares que tienen menor cantidad de espacio público efectivo por habitante, especialmente en la zona nororiental de la ciudad.
- Continúa el reto de formular indicadores que den cuenta no solo del espacio público efectivo por habitante, sino también de su calidad.

MEDELLÍN 
cómo vamos
15 años

 @medcomovamos

 @medellincomovamos

 /MedellinComoVamos

 Medellín Cómo Vamos

www.medellincomovamos.org

Conoce más aquí



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