

Esta grafica se puede leer por partes, tambien se puede leer solo una parte. Y de preferencia hay que leerla de izquierda a derecha.

¿TU CANDIDATO HABLA DE TRANSPORTE PÚBLICO?

LOS USOS DE SUELO Y EL DESARROLLO URBANO TAMBIEN SON IMPORTANTES!!!!

HAY QUE REGULAR EL USO DEL AUTOMÓVIL PRIVADO. ¿DE OTRA MANERA NO SE PUEDE!

Y OBTIENIENDO, FAVORECER A PEATONES Y CICLISTAS.

Estrategia	Ejemplo	Justificación	Transporte público	Usos de suelo y desarrollo urbano	Gestión del automóvil	Movilidad no motorizada
Diseño de rutas	Para que más gente utilice el transporte público, éste debe ser una opción viable en tiempo, comodidad y dinero. Las rutas deben responder a las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos.	Si el sistema de transporte público tiene unas rutas bien definidas y eficientes, debería tomarte menos tiempo y menos dinero llegar de un punto A a un punto B, de manera tal que, no sea necesario que utilices el carro.	Buena, si tu candidato habla de transporte público debería saber su relación con los siguientes temas...	La relación entre el transporte público y los usos de suelo es muy importante. De ella dependen la sostenibilidad económica del sistema y su buen funcionamiento. Los usos mixtos y las densidades medias permiten que sea más fácil acceder a empleos, servicios y recreación, pues estos son más cercanos al lugar en donde vives. De esta manera, puedes caminar a la escuela o a la tienda, o puedes hacer varias actividades alrededor de tu destino.	Si se complementa el diseño adecuado de rutas, es decir, que se puede ir de manera eficiente de un punto A a un punto B, con medidas de gestión del auto, como puede ser el cobro al estacionamiento, o cargos por rodaje, hay una razón más para dejar el auto en casa.	Un sistema de transporte público bien planeado no implica que las rutas tengan que pasar frente a tu casa y dejarte frente a tu trabajo; más bien, facilitan tu desplazamiento de manera que, puedas acercarte lo más posible a tu destino y hacer la última parte de tu desplazamiento a pie o en bicicleta, haciendo uso de una infraestructura adecuada.
Servicio	Un buen sistema de transporte público debe ser puntual, cumplir con las rutas determinadas, parar en las estaciones establecidas, de igual manera, el costo-beneficio debe ser superior a cualquier otro medio de transporte.	Utilizar el transporte público deberá ser la mejor opción sobre otros modos de transporte, así como la más deseable (especialmente para jóvenes y adultos mayores). Esto se logra brindando un servicio puntual y confortable.				
Alternativas (multimodalidad)	Entre más alternativas tenga una persona para moverse por la ciudad, menos dependerá del automóvil. Es decir, si una persona vive muy lejos de su lugar de trabajo y las rutas de transporte público no son directas de un punto a otro, fácilmente puede tomar un bus y después utilizar la bicicleta o caminar para llegar a su destino final.	Un buen sistema de transporte no contempla solo el transporte público de pasajeros (autobuses), sino que se complementa con alternativas de movilidad: cambiar fácilmente del transporte público a bicicleta a caminar.	De esta manera se relacionan los estratagias anteriores con los demás temas.	Una ciudad con usos mixtos y densidades medias permiten un mayor uso de los sistemas de transporte. Si tu casa es muy cerca del parque, tu escuela o una tienda, es más fácil que camines o vayas en bici. Mientras que si se construyen zonas habitacionales por un lado y servicios y comercios por el otro, será muy difícil que, después de una larga jornada de trabajo, vayas a comprar la leche que se terminó, a menos que vayas en carro.	El automóvil también puede estar dentro de las alternativas de movilidad. El cambio se puede lograr proveyendo infraestructura: si vas a tener que pagar una gran suma de dinero para entrar en carro al centro de la ciudad, podrías tener como alternativa, dejar tu carro en un estacionamiento a las afueras, desde donde puedes caminar: ir en bicicleta o tomar un bus para llegar a tu destino final.	Hay que considerar cómo se conectan los sistemas de transporte; cómo es la infraestructura peatonal alrededor de las estaciones: cómo se relaciona este sistema con un sistema de bicicletas públicas, si es que existe; cómo se conecta el sistema de transporte público con la infraestructura ciclista (ciclovías, carriles-bici, bike rack en buses, etc.)...
Densidad	Existen muchos prejuicios sobre la densidad, pues muchas veces se relaciona con torres inmensas, departamentos pequeños que te alejan de tu idea de la casa con jardín. Sin embargo, una densidad media, racional, no se logra a base de torres de departamentos, sino con edificios (no muy altos), casas pegadas la una a la otra, calles compactas, pocos estacionamientos.	La densidad tiene mucho que ver con la forma en la que nos movemos. En ocasiones mucho más que la infraestructura misma. Es decir, si tienes una cicloruta que conecta tu casa con tu Universidad pero el viaje promedio es de más de 8 kilómetros (porque vives en una ciudad con densidad baja, de grandes vacíos e inmensas autopistas), es muy probable que prefieras utilizar otro modo para desplazarte.	El transporte público también se relaciona directamente con la densidad de una ciudad, pues entre más dispersa se encuentre la gente, más tiempo y dinero costará trasladarla de un lugar a otro.	Una de las razones por la que nuestras ciudades son cada vez más densas, más desparpamadas, es porque éstas invierten gran parte de sus recursos (económicos y espaciales) en construir más calles y cada vez más amplias. El uso del auto, y por ende, la infraestructura que le permite usarlo, da libertad para que los desarrollos se construyan cada vez más lejos, y ocupan espacio que, de no ser por esas grandes vías y sinfin de estacionamientos, podría utilizarse para parques, vivienda u otros servicios.	Una de las razones por la que nuestras ciudades son cada vez más densas, más desparpamadas, es porque éstas invierten gran parte de sus recursos (económicos y espaciales) en construir más calles y cada vez más amplias. El uso del auto, y por ende, la infraestructura que le permite usarlo, da libertad para que los desarrollos se construyan cada vez más lejos, y ocupan espacio que, de no ser por esas grandes vías y sinfin de estacionamientos, podría utilizarse para parques, vivienda u otros servicios.	La densidad afecta directamente la posibilidad de que te muevas a pie, en bicicleta o en transporte público por la ciudad. Si los lugares, y las personas, están alejadas unas de otras, será difícil que se muevan en un modo distinto al automóvil.
Usos de suelo mixtos	También existen muchos prejuicios sobre los usos de suelo mixtos, ¿una peluquería debajo de tu casa, una ferretería al lado de tu trabajo? Sin embargo, esta mezcla y esta cercanía, permiten que tengas que hacer un viaje a otro destino, pues puedes cortarte el pelo o comprar un clavo al regresar del trabajo, sin la necesidad de que vayas a un centro comercial o a varios (en carro).	Se ha demostrado que el separar los usos: servicios en una zona, comercios por otra, vivienda por otra, implica una gran cantidad de recursos perdidos, tanto para las ciudades, como para los ciudadanos. En una ciudad con usos de suelo mixtos, tienes que hacer varios viajes para cumplir tu rutina: uno para ir al trabajo, otro para ir a recoger a tus hijos, otro para ir al supermercado, otro para recoger a tus hijos y uno último para ir a tu casa a descansar. ¿Cuánto desperdicio, de tiempo y de dinero!	Tener variedades de usos de suelo en una ciudad, permite que el transporte público funcione de manera más eficiente, pues la necesidad de moverse grandes distancias desaparece y la gente se mueve de manera distinta, sin horas pico en las que todos van del punto A al punto B.	El acceso fácil y cómodo a servicios, comercios e incluso a la vivienda, depende de cómo se regule al automóvil privado. Si te encuentras en una zona comercial, pero los frentes de todos los locales están invadidos por carros estacionados, será muy difícil que veas la oferta de dichos locales y que te asomes a ver o a comprar.	El éxito de las plantas bajas activas depende en gran medida de cómo se gestione el uso del automóvil. Si las calles son demasiado amplias, los carros pasan a altas velocidades y las banquetas están invadidas por autos, es muy seguro que los comercios no funcionen como deberían, pues sus clientes serán en su mayoría gente que conoce previamente lo que el local ofrece. Se tiene la creencia errónea de que un local sin estacionamiento al frente, fracasa porque los clientes no tienen donde parar, pero la realidad es que un local, cuyo frente está bloqueado por autos, está dejando de atraer a clientes que no necesariamente tienen carro.	Encontrar en un área reducida, tiendas, cafés, teatros, escuelas y casas, te permiten realizar tus actividades sin tener que moverte grandes distancias, por lo que es muy factible que lo hagas caminando o en bicicleta.
Plantas bajas activas	Las plantas bajas activas, al igual que los usos de suelo mixtos, permiten que accedas de manera más eficiente a diferentes servicios, además de que aumenta la seguridad en las calles, pues en vez de grandes muros ciegos o rejas cerradas, encuentras actividad y gente a lo largo del día.	En una ciudad es importante que la transición entre espacios públicos y privados, sea sutil. Una manera de lograrlo es teniendo actividades, ya sea culturales, económicas u otros servicios en las plantas bajas de los edificios, que son las que tienen contacto directo con la calle, que es espacio público.	Algunos de los beneficios de tener plantas bajas activas es la seguridad y actividad que éstas brindan a la zona. No es lo mismo que llegues a una parada o estación rodeada de muros ciegos y grandes portones a una que esté rodeada de gente, comercios y actividades.	El éxito de las plantas bajas activas depende en gran medida de cómo se gestione el uso del automóvil. Si las calles son demasiado amplias, los carros pasan a altas velocidades y las banquetas están invadidas por autos, es muy seguro que los comercios no funcionen como deberían, pues sus clientes serán en su mayoría gente que conoce previamente lo que el local ofrece. Se tiene la creencia errónea de que un local sin estacionamiento al frente, fracasa porque los clientes no tienen donde parar, pero la realidad es que un local, cuyo frente está bloqueado por autos, está dejando de atraer a clientes que no necesariamente tienen carro.	El éxito de las plantas bajas activas depende en gran medida de cómo se gestione el uso del automóvil. Si las calles son demasiado amplias, los carros pasan a altas velocidades y las banquetas están invadidas por autos, es muy seguro que los comercios no funcionen como deberían, pues sus clientes serán en su mayoría gente que conoce previamente lo que el local ofrece. Se tiene la creencia errónea de que un local sin estacionamiento al frente, fracasa porque los clientes no tienen donde parar, pero la realidad es que un local, cuyo frente está bloqueado por autos, está dejando de atraer a clientes que no necesariamente tienen carro.	La caminabilidad y amabilidad con la bicicleta no solo se logra construyendo infraestructura, sino invitando a que más gente llegue a un local, una tienda, un cine o un café en estos modos de transporte. Esto se logra ofreciendo opciones a los peatones y ciclistas, con estacionamientos de bici, entradas directas de la calle a la tienda (sin tener que pasar por enormes estacionamientos que me separan de lo que voy a buscar o comprar).
Espacio público	El espacio público en una ciudad debe ser continuo, no parques y plazas aisladas o separadas por grandes avenidas, pues éstas aumentan la inseguridad en las calles, pues en vez de grandes muros ciegos o rejas cerradas, encuentras actividad y gente a lo largo del día.	El espacio público es mucho más que parques y plazas; es todo aquel espacio que disfrutamos por el que nos movemos para llegar de un lugar a otro: las calles, los callejones, las banquetas... Este debe ser de calidad y disfrutable para todas las personas, sin importar su edad, condición física, género o modo de transporte.	El transporte público es una extensión del espacio público. El diseño de ambos deberá responder a esta cualidad.	Uno de los beneficios adquiridos al gestionar el espacio y uso del automóvil es que se ganan áreas para el uso y disfrute de las personas. Muchas cosas en la ciudad, significan más espacios verdaderamente públicos. Hay varias estrategias de diseño que pueden implementarse para este fin, como parklets, espacios de estacionamiento convertidos en parques, ampliación de banquetas, cierre de calles para las personas.	Uno de los beneficios adquiridos al gestionar el espacio y uso del automóvil es que se ganan áreas para el uso y disfrute de las personas. Muchas cosas en la ciudad, significan más espacios verdaderamente públicos. Hay varias estrategias de diseño que pueden implementarse para este fin, como parklets, espacios de estacionamiento convertidos en parques, ampliación de banquetas, cierre de calles para las personas.	La calle es el espacio público por excelencia. La presencia de más gente caminando o andando en bicicleta, garantiza que exista mayor seguridad, convivencia y actividades. La calle vuelve a ser un espacio público, una extensión de un parque o una plaza, en vez de un simple lugar de paso.
Cobro por congestión	Existen ejemplos en diferentes ciudades en los que, al moverse en un automóvil privado tiene un costo adicional al impuesto (tenencia). Pagar por entrar a una zona conflictiva o congestionada. El éxito de muchas de estas ciudades, se debe precisamente a que, mucho antes que invertir en infraestructura, se limitó la movilidad en vehículos privados.	En muy pocos países el uso del automóvil refleja el verdadero costo que éste implica para las ciudades y sus ciudadanos: congestión vial, enfermedades respiratorias, obesidad, accidentes viales, etc. Este cargo es un buen punto de partida que, además de producir recursos para contrarrestar estos costos, limita, por cuestiones económicas, la movilidad en carro.	En zonas en las que existe un exceso de automóviles, el buen funcionamiento del transporte público es primordial, pues se trata de una buena alternativa de movilidad.	En ciudades extremadamente dependientes de los centros históricos o geográficos, el cobro por congestión es una buena manera de mejorar la situación. La estrategia depende no solo del sistema de cobro, sino de factores como alternativas de movilidad, estacionamientos fuera de dichas zonas, etc.	Una zona que limita el uso del automóvil (al cobrar), se vuelve automáticamente más amable con peatones y ciclistas. Además, los recursos obtenidos de dicho cobro, muchas veces pueden servir para mejorar la infraestructura existente.	Por lo menos, a este nivel de detalle deberían de estar las campañas de los candidatos... Pero igual, ¿quién la leería?
Regulación de estacionamientos	Se cree erróneamente que el problema de muchas zonas de las ciudades es la falta de estacionamientos; sin embargo, la disponibilidad de éstos supone un incentivo para que más gente se movilice en carros particulares. Es decir, más estacionamientos invitan a más gente a llegar en carro.	La regulación de los estacionamientos es un buen comienzo para proponer nuevos sistemas de transporte, hacerlos menos accesibles, cobrar por el estacionarse en la calle (parking), construir estacionamientos fuera de ciertas zonas de la ciudad, garantizar que disminuya la cantidad de carros, deamás de que proporciona recursos para que la ciudad invierta en transporte público, e infraestructura peatonal y ciclista.	La regulación y localización estratégica se relaciona mucho con el transporte público. Además de que los estacionamientos deben ser de la ciudad, para que los recursos obtenidos se utilicen para la ciudad misma, la localización de éstos debe corresponder con el diseño de las rutas, de manera que, si no puedes llegar a ciertos lugares en carro, lo puedes hacer fácilmente por otro medio de transporte.	En las ciudades latinoamericanas, gran parte de los recursos económicos y espaciales se van a la construcción de estacionamientos, ya sean públicos o privados, lo cual se trata de una política pública que impacta directamente la manera en la que nos movemos y el espacio que perdemos (para parques, vivienda, oficinas, comercios), por alzar inútilmente un carro estacionado.	La localización y diseño de los estacionamientos tienen mucho que ver con la caminabilidad o facilidad para andar en bicicleta de una ciudad. Si hay estacionamientos en todas las calles, y sin regulación, es muy probable que prefieras llegar en tu carro hasta la puerta de la tienda, o que si tienes que caminar, tengas que sortear carros a tu paso. Una estrategia, por lo menos para los estacionamientos sobre calle es convertirlos en espacio público (pequeños parques, banquetas más amplias, estacionamientos para bici, ciclovías, etc.)	Los límites de velocidad en las calles, además de brindar mayor seguridad a todos los usuarios de la misma, otorgan comodidad a aquellas personas que caminan o andan en bicicleta. Se disminuye el ruido, aumenta la posibilidad e interacción entre las personas, y surgen actividades de manera espontánea: los niños pueden jugar tranquilamente.
No circula	Las medidas de no circula o "pico y placa" pueden ser soluciones enfocadas al medio ambiente o a la movilidad: un día a la semana tu carro deja de circular, ya sea para dejar de contaminar durante el día o para dejarnos de ocupar espacio. Algunas ciudades implementan también de manera periódica el "día sin carro".	Estas medidas ayudan a disminuir las emisiones que se producen en la ciudad, así mismo, disminuyen los accidentes y muertes por tráfico. Al dejar tu carro en casa, también estás dejando de ocupar espacio público. Durante estos días, la ciudad debe funcionar normalmente. No usar el carro no significa que no puedas salir de tu casa.	Moverse de manera alternativa una vez cada cierto tiempo, te permite experimentar de otra manera la ciudad y conocer el sistema de transporte público. Más personas usando el transporte público significa una ganancia para el sistema; una ganancia para el sistema implica un mejor servicio.	Cuando te ves obligado a dejar el carro en casa, tienes que resolver algunas cosas de tu vida diaria de manera más local. Si existe una mezcla de usos de suelo, habrá una mejor oferta en cuanto a comercio y servicios.	Empezar por el ejemplo es una buena opción, los funcionarios podrían dejar de usar el auto una vez a la semana, para moverse en transporte público, bici o caminar. El "no circula" y el "día sin carro" implican que los vehículos privados no deben circular, generando un escenario democrático frente al transporte público y la movilidad no motorizada.	Los límites de velocidad en las calles, además de brindar mayor seguridad a todos los usuarios de la misma, otorgan comodidad a aquellas personas que caminan o andan en bicicleta. Se disminuye el ruido, aumenta la posibilidad e interacción entre las personas, y surgen actividades de manera espontánea: los niños pueden jugar tranquilamente.
Control de velocidad	La inseguridad en las calles es producto directo de la velocidad a la que se mueven los carros. Se ha demostrado que, en caso de un accidente, un peatón tiene el 95% de probabilidades de sobrevivir si el carro que lo impacta va a 30 km/h, el 60% si éste va a 60 km/h, y el 10% si va a 90 km/h.	La velocidad tiene un impacto real en todos los modos de transporte. En Latinoamérica la ociosa causa de muerte son los accidentes de tránsito. Te afecta sin importar si vas en carro, en bici, caminando o en transporte público.	El control de la velocidad no es aplicable solamente a los automóviles privados; es bien conocido que, por muchas razones, los conductores de transporte público sobrepasan los límites de velocidad permitidos, poniendo en riesgo la vida de otros.	El control de la velocidad no depende solamente de los señalamientos, sino del diseño mismo de las calles. Si el límite de velocidad es de 30 km/h, pero la calle parece una pista de Fórmula 1, es muy probable que como conductor, vayas a pasarte del límite. En cambio, si las calles son angostas, y se cruzan unas con otras, la velocidad nunca va a pasar de este límite.	Los límites de velocidad en las calles, además de brindar mayor seguridad a todos los usuarios de la misma, otorgan comodidad a aquellas personas que caminan o andan en bicicleta. Se disminuye el ruido, aumenta la posibilidad e interacción entre las personas, y surgen actividades de manera espontánea: los niños pueden jugar tranquilamente.	Los límites de velocidad en las calles, además de brindar mayor seguridad a todos los usuarios de la misma, otorgan comodidad a aquellas personas que caminan o andan en bicicleta. Se disminuye el ruido, aumenta la posibilidad e interacción entre las personas, y surgen actividades de manera espontánea: los niños pueden jugar tranquilamente.
Banquetas amplias	Para que te sientas cómodo y seguro al caminar, la ciudad debe contar con banquetas amplias, libres de obstáculos, cruces de calle a nivel, calles peatonales que permitan que como peatón, te desplaces de manera continua.	La infraestructura peatonal de calidad puede determinar varias cosas: por un lado, que aquellos que se desplazan a pie, lo hagan de manera segura, sin percances, y por otro, que aquellos que antes no pensaban en hacerlo, empiecen a caminar, porque se sienten seguros, y lo pueden hacer sin ninguna preocupación.	El transporte público se relaciona de manera muy directa con la infraestructura peatonal, esto es porque antes de llegar a una estación o a una parada, lo que haces normalmente es caminar hasta llegar a ella. La calidad de las banquetas, cruces, accesos y paradas debe brindar seguridad y comodidad como usuario.	Las banquetas tienen mucho que ver con cómo nos relacionamos con los edificios que las flanquean; además de banquetas amplias y libres de obstáculos, la calle debe tener algo interesante que ver, oír o hacer, pues las banquetas, como las calles, como las ciudades no son solo para recorrerse, sino para vivirse. Entre más interesante sea una calle, una banqueta, más tiempo querrás permanecer en ella.	Las ciudades llevan mucho tiempo quitándole espacio a las banquetas para regalarlo a los automóviles. No es raro ver banquetas diminutas al lado de grandes carriles vehiculares o carriles pequeños y autos estacionados sobre la banqueta. La calidad de las calles depende mucho del espacio que recupere el peatón, de que los autos circulen a una velocidad moderada, de que paren en cada esquina para cederle el paso mientras caminas.	Los límites de velocidad en las calles, además de brindar mayor seguridad a todos los usuarios de la misma, otorgan comodidad a aquellas personas que caminan o andan en bicicleta. Se disminuye el ruido, aumenta la posibilidad e interacción entre las personas, y surgen actividades de manera espontánea: los niños pueden jugar tranquilamente.
Infraestructura ciclista	Para que más gente utilice la bicicleta como un modo de transporte real y cómodo, es necesaria infraestructura coherente y funcional, al igual que un sistema de transporte, las rutas ciclistas de una ciudad deberán seguir las necesidades reales de los usuarios, calles, ciclocarriles, ciclovías, señalamiento, etc. en lugares donde dicha infraestructura es necesaria.	La seguridad y comodidad para ciclistas es importante al planear y diseñar la ciudad, sin embargo, no existe una solución única a la hora de hacerlo. Las ciclovías o carriles-bici no siempre son necesarios, pues el tipo de infraestructura necesaria depende de factores como el volumen de tráfico y la velocidad promedio en cada calle. Además, la infraestructura ciclista no se trata solo de pintura, deben considerarse también estacionamientos, racks en autobuses, bicicletas públicas, señalización y navegación de la ciudad, entre otros.	La relación entre estos dos modos de transporte es importante también, pues permite abarcar mayores distancias; si vives muy lejos de tu trabajo, pero hay un bus que te acerca y te permite llevar tu bicicleta, puedes complementar ambos modos, si no tienes bicicleta, pero el bus te deja cerca a una estación de bicicletas públicas, puedes utilizar fácilmente ambos sistemas.	Los usos de suelo influyen en la facilidad y comodidad con la que se puede mover en bicicleta. Si la densidad es muy baja o los usos de suelo no son variados, la distancia que tienes que recorrer para llevar a cabo tus actividades diarias, será muy grande, haciendo tu viaje tan largo que tengas que optar por otro modo de desplazamiento.	La seguridad de los ciclistas depende en gran medida de los señalamientos, infraestructura y reglamentos que los protegen. La gestión del auto, y por lo tanto, el diseño de la calle, permite que existan espacios para ciclistas, que se compartan la calle de manera civilizada, y los ciclistas se desplacen libremente por la ciudad.	Los límites de velocidad en las calles, además de brindar mayor seguridad a todos los usuarios de la misma, otorgan comodidad a aquellas personas que caminan o andan en bicicleta. Se disminuye el ruido, aumenta la posibilidad e interacción entre las personas, y surgen actividades de manera espontánea: los niños pueden jugar tranquilamente.

TRANSPORTE PÚBLICO

USOS DE SUELO Y DESARROLLO URBANO

GESTIÓN DEL AUTOMÓVIL PRIVADO