

Metodología General de Formulación

Proyecto

18PP14-MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD LOCAL MEDELLÍN,ANTIOQUIA,OCCIDENTE

Código BPIN:

Impreso el 10 de Septiembre de 2021

Datos del formulador

| | |
|----------------|------------------------------------|
| No. Documento: | 10375721 |
| Nombres: | Juan Camilo Gómez Gonzalez |
| Cargo: | Subsecretario Técnico de Movilidad |
| Telefonos: | 4457709 |
| Entidad: | Secretaría de Movilidad |
| E-mail: | juan.gomezgo@medellin.gov.co |

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

ID-01 CONTRIBUCIÓN DEL PROYECTO A LA POLÍTICA PÚBLICA

Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Plan:

Pilar:

2. COLOMBIA EQUITATIVA Y SIN POBREZA EXTREMA

Objetivo:

24. COMPETITIVIDAD E INFRAESTRUCTURA

Estrategia:

244. PROVEER LA INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE LO

Programa:

2443. CONSOLIDACIÓN DE CORREDORES DE TRANSPORTE MU

Indicador de seguimiento al PND:

TRANSPORTE CIUDADES CON SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA EN OPERACIÓN

Unidad medida del Indicador: CIUDADES

Meta del indicador: 12,00

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial:

Antioquia Pensado en Grande 2016-2019

Estrategia:

Línea 1 Competitividad e Infraestructura

Código y descripción del programa:

7.6 Componente Infraestructura

Plan de Desarrollo Municipal

Plan:

MEDELLÍN CUENTA CON VOS

Línea:

Por una movilidad sostenible

Componente:

Medellín gestiona sus sistemas de movilidad

Programa:

Gestión integral para la movilidad no motorizada

ID-02 IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Definición del Problema

Problema Central:

Deficiente conectividad peatonal al Transporte Público Colectivo en la Comuna 14

Descripción de la situación existente con relación al problema:

Medellín en su propósito de promover una movilidad sostenible y segura ha venido priorizando las acciones a favor de la movilidad peatonal, partiendo del hecho de que por muchos años los diseños viales y de señalización no consideraban al peatón como un beneficiario directo de la vía. Esto busca incentivar el uso racional del vehículo particular, sobre todo en viajes de menos de 2 km de distancias, así como también mejorando la accesibilidad al transporte público colectivo que sabemos se accede en mayor porcentaje de forma peatonal. Por tal razón en la Comuna 14 se realizará un fortalecimiento y mejoramiento de algunos puntos para mejorar la movilidad y la seguridad vial peatonal, además de la conectividad de las personas que hacen uso del servicio de transporte público colectivo como medio de transporte. Cabe resaltar que en el alcance de este proyecto con los recursos asignados no son suficientes para adelantar un estudio técnico de la posible demanda que tendría una ruta de transporte interna en el Barrio el Poblado, debido a los costos que dicho estudio trae asociado, eso sin contar con la implementación física de una ruta, es por esto que la Secretaría de Movilidad de Medellín prioriza y optimiza con estos recursos para realizar intervenciones en algunos puntos para generar seguridad vial al peatón y conectividad hacia el TPC

Magnitud actual del problema - Indicadores de línea base:

La comuna 14 del Poblado es la segunda comuna de la ciudad de Medellín, con mayor número de viajes (Fuente: Encuesta Origen y Destino 2012) con una participación del 10,40% de los viajes, con 442.295 viajes diarios. De estos viajes sólo el 2% se realizan en modo caminata, muy por debajo del promedio, 4.7 %, de la participación del modo en otras comunas. Por tal razón se espera intervenir 7 puntos de la comuna en los cuales se genere una actividad adecuada para el peatón que facilite e incentive el uso del transporte público colectivo como medio de transporte. Estos puntos son diagnosticados a través de los resultados que arrojan los informes de accidentalidad de la comuna 14, con el propósito de realizar una intervención efectiva.

Causas que generan el problema

| Tipo de causa | Nombre |
|---------------|--|
| DIRECTA | 1. INSUFICIENTE SEÑALIZACIÓN VIAL EN LUGARES DE AC |
| INDIRECTA | 1.1 AUMENTO DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL CON PRIORIDAD |
| INDIRECTA | 1.2 DISMINUCIÓN DE PASOS SEGUROS DE PEATONES HACI |

Efectos generados por el problema

| Tipo de efecto | Nombre |
|----------------|--|
| DIRECTO | 1. Desestimulo del uso del TPC como medio de trans |
| INDIRECTO | 1.1 Aumento en el uso de vehículo particular |
| DIRECTO | 2. Inseguridad vial en el acceso seguro del transp |
| INDIRECTO | 2.1 Incremento en la tasa de accidentalidad vial d |

ID-03 ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

Identificación de Participantes

| Actor | Entidad | Posición | Tipo Contribución | Otra Entidad | Experiencia Previa |
|-------|---------|----------|-------------------|--------------|--------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |

Análisis de participantes

Indique el tipo de concertación y coordinación que se ha dado o se dará entre los participantes:

Constitución Política de Colombia Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" Con relación al acceso y calidad del transporte establece en el numeral 1 del artículo 3º dedicado a los principios del transporte público lo siguiente: a.

Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización. c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo. Ley 336 de 1996: "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte" En el artículo 3º establece la accesibilidad como garantía a los usuarios del sistema nacional de transporte. "Artículo 3º. Reglamentado por el Decreto Nacional 3038 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política". LEY 388 DE 1997. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones. Artículo 2º. Principios. El ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: 1. La función social y ecológica de la propiedad. 2. La prevalencia del interés general sobre el particular. 3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios. Artículo 3º. Función pública del urbanismo. El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines: 1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios. 2. Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible. 3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural. 4. Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales. Artículo 9º. Plan de Ordenamiento Territorial. El plan de ordenamiento territorial que los municipios y distritos deberán adoptar en aplicación de la presente Ley, al cual se refiere el artículo 41 de la Ley 152 de 1994, es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. Artículo 37º. Espacio público en actuaciones urbanísticas. Las reglamentaciones distritales o municipales determinarán, para las diferentes actuaciones urbanísticas, las cesiones gratuitas que los propietarios de inmuebles deben hacer con destino a vías locales, equipamientos colectivos y espacio público en general, y señalarán el régimen de permisos y licencias a que se deben someter así como las sanciones aplicables a los infractores a fin de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo XI de esta Ley # DECRETO 1504 DE 1998. Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial Artículo 2º. El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes. Artículo 3º. El espacio público comprende, entre otros, los siguientes aspectos: a. Los bienes de uso público, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo# b. Los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público# c. Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público en los términos establecidos en este Decreto. Artículo 5º. El espacio público está conformado por el conjunto de los siguientes elementos constitutivos y complementarios: 2. Elementos constitutivos artificiales o construidos: a. Áreas integrantes de los perfiles viales peatonal y vehicular, constituidas por: Los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y ductos, túneles peatonales, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos marítimos, camellones, sardinales, cunetas, ciclovías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamientos bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad, calzadas, carriles; ii) Los componentes de los cruces o intersecciones, tales como: esquinas, glorietas orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos; II Elementos complementarios a) Componente de la vegetación natural e intervenida. Elementos para jardines, arborización y protección del paisaje, tales como: vegetación, herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques; b) Componentes del amoblamiento urbano 1. Mobiliario a) Elementos de comunicación tales como: mapas de localización del municipio, planos de inmuebles históricos o lugares de interés, informadores de temperatura, contaminación ambiental, decibeles y mensajes, teléfonos, carteleras locales, pendones, pasacalles, mogadores y buzones; b) Elementos de organización tales como: bolardos, paraderos, tope llantas y semáforos; c) Elementos de ambientación tales como: luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, rejillas de árboles, materas, bancas, relojes, pérgolas, parasoles, esculturas y murales; d) Elementos de recreación tales como: juegos para adultos juegos infantiles; e) Elementos de servicio tales como: parquímetros, bicicleteros, surtidores de agua, casetas de ventas, casetas de turismo, muebles de emboladores; f) Elementos de salud e higiene tales como: baños públicos, canecas para reciclar las basuras; g) Elementos de seguridad, tales como: barandas, pasamanos, cámaras de televisión para seguridad, cámaras de televisión para el tráfico, sirenas, hidrantes, equipos contra incendios. 2. Señalización a) Elementos de nomenclatura domiciliaria o urbana; b) Elementos de señalización vial para prevención, reglamentación, información, marcas y varias; c) Elementos de señalización fluvial para prevención reglamentación, información, especiales, verticales, horizontales y balizaje; d) Elementos de señalización férrea tales como: semáforos eléctricos, discos con vástago o para hincar en la tierra, discos con mango, tableros con vástago para hincar en la tierra, lámparas, linternas de mano y banderas. e) Elementos de

señalización aérea. # Decreto 1660 de 2003: "Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad." ARTÍCULO 1o. OBJETO. El presente decreto tiene por objeto fijar la normatividad general que garantice gradualmente la accesibilidad a los modos de transporte y la movilización en ellos de la población en general y en especial de todas aquellas personas con discapacidad. ARTÍCULO 3o. NORMAS TÉCNICAS. Los equipos, instalaciones e infraestructura del transporte relacionados con la prestación del servicio de transporte de pasajeros, en los diferentes modos, que sean accesibles, de acuerdo con lo que determine este decreto, deberán indicarlo mediante el símbolo gráfico de accesibilidad, Norma Técnica NTC 4139 Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico, características. En materia de accesibilidad de transporte y tránsito, serán de estricto cumplimiento las señalizaciones contenidas en el manual vigente sobre dispositivos para la regulación del tránsito en calles y carreteras, la Norma NTC 4695, así como las que se expidan o adopten en el futuro como soporte de esta reglamentación. Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Artículo 2°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta. Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población. Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya. Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. Cicloavía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. Espaciamento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro. Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito. Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito. Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. Peatón: Persona que transita a pie o por una vía. Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos. Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías. Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado. Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público. Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales. Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados. Artículo 68. Utilización de los carriles. Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones. Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o cicloavía. En caso de infracción se procederá a la inmovilización Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la

derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo. Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas: No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja. Parágrafo. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal. RESOLUCIÓN No. 3600 DE 2004 del Ministerio de Transporte ARTÍCULO PRIMERO. La presente resolución tiene por objeto reglamentar las características, especificaciones y ensayos del casco de seguridad y el uso de éste por parte de los conductores de bicicletas y triciclos y sus acompañantes, cuando los hubiere, para transitar en el Territorio Nacional. ARTÍCULO SEGUNDO.- Para la aplicación e interpretación de esta reglamentación, se observarán las definiciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC- 5239 "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatines y patines de ruedas." ARTÍCULO QUINTO.- Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos bicicletas y triciclos, deberán usar obligatoriamente el casco de seguridad a que alude la presente resolución, debidamente asegurado a la cabeza, mediante el uso correcto del Sistema de Retención del mismo. PARÁGRAFO.- Cuando se trate de ciclistas afiliados a Ligas de Ciclismo o similares, que se encuentren en competencia o en entrenamiento deberán cumplir las disposiciones que para el efecto establezcan las organizaciones ciclistas nacionales. ARTÍCULO SEXTO.- Las Autoridades de tránsito competentes, vigilarán el correcto uso del casco de seguridad por parte de conductores y acompañantes, así como el cumplimiento de los requisitos sobre marcación e información suministrada por el fabricante. Para la adecuada aplicación de ésta norma, la autoridad de tránsito competente deberá capacitar a su personal operativo. ARTÍCULO SÉPTIMO. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 133, de la Ley 769 de 2002, el conductor de bicicleta o de triciclo, será sancionado con amonestación por la autoridad de tránsito competente y deberá asistir a un curso formativo dictado por la autoridad de tránsito y el incumplimiento a dicho curso, dará lugar a la sanción de multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos diarios vigentes, de conformidad con lo señalado en el Artículo 123 de la Ley 769 de 2002, cuando éste o su acompañante no usen el casco de seguridad en las condiciones previstas en esta disposición. Además el vehículo será inmovilizado. Cuando se trate de usuarios de triciclo, el conductor del vehículo, será sancionado con amonestación, en los términos señalados en el artículo 123 de la Ley 769 de 2002. Ley 1083 de 2006 "Por medio del cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones" Artículo 1. Con el fin de dar prelación a la movilización de modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial formularán y adoptarán Planes de Movilidad que deberán: Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte. Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad, propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. Crear zonas de sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas. Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando estos se ajusten a las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcionen con combustibles limpios. Parágrafo. Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso del casco de seguridad en ciclorrutas y ciclovías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2° del artículo 95 de la Ley 769 de 2002. Artículo 3. Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman. LEY 1503 DE 2011. "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones" ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que: a. Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos. b. Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos 'de investigación y de

desarrollo sobre seguridad vial. c. Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible. d. Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas. e. Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía. ARTÍCULO 2. Actores de la vía. Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros. ARTÍCULO 19. Tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Esta tarjeta será para el uso de los funcionarios y servidores públicos, peatones o transeúntes, pasajeros y conductores en general. La tarjeta contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y a aplicar. Para el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo (automotor o no automotor). Parágrafo 1. El Gobierno Nacional reglamentará las características generales de la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial y las Entidades Territoriales definirán los enunciados de acuerdo al contexto propio de seguridad vial. ARTÍCULO 21. Mapas de siniestralidad vial Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados. ARTÍCULO 22. Énfasis en Planes de Desarrollo. Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto. Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018. Según el documento "Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014 # 2018. Todos por un nuevo país", como estrategia para (Objetivo 1) Reducir las brechas territoriales y poblacionales en la provisión de servicios de calidad en salud, educación, servicios públicos, infraestructura y conectividad, se contempla la construcción de ciudades amables y sostenibles para la equidad. En ese sentido, se mantiene una concepción integral del desarrollo urbano, que conlleva la planificación y actuación coherente y articulada de los sectores de vivienda, agua potable y saneamiento básico, y movilidad urbana, en el marco de actuaciones urbanas integrales y del fortalecimiento de los instrumentos de planeación y ordenamiento regional y local. Con el propósito de superar la inequidad urbana, tanto los sistemas de transporte como las estrategias de movilidad que se implementen en las ciudades, buscarán generar inclusión social y acceso a bienes y servicios de manera equitativa para toda la población. Los sistemas de transporte de servicio público guiarán su actuar bajo las siguientes premisas: (1): garantizar una cobertura amplia del territorio (accesibilidad e inclusión a todos los grupos de la población), (2) la infraestructura y los equipos están diseñados para atender las necesidades de personas con movilidad reducida, y (3) establecer jerárquicamente la prioridad para el transporte público colectivo (prima el interés general) y para los modos no motorizados. En ese marco de acción, se deberá avanzar en la implementación de sistemas de transporte encaminados a mejorar la calidad del servicio al usuario. De igual forma, se buscará el fortalecimiento de la movilidad urbana en modos más sostenibles, como el viaje a pie o en bicicleta, bajo consideraciones de eficiencia ambiental y seguridad, de forma tal que se extiendan los beneficios de accesibilidad y el desplazamiento a una mayor parte de la población.

ID-04 POBLACIÓN AFECTADA Y OBJETIVO

Población afectada por el problema

| | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Número de personas afectadas | 132.688 |
| Fuente de la Información | PROYECCIÓN DAP MUNICIPIO DE MEDELLÍN |

Localización de los afectados

| Región | Departamento | Municipio | Centro Poblado | Resguardo | Localización Específica |
|-----------|--------------|-----------|--------------------|-----------|-------------------------|
| OCCIDENTE | ANTIOQUIA | MEDELLÍN | CABECERA MUNICIPAL | | COMUNA 14 |

Población objetivo de la intervención

| | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| Número de personas objetivo | 132.688 |
| Fuente de la Información | PROYECCIÓN DAP MUNICIPIO DE MEDELLÍN |

Localización población objetivo:

| Región | Departamento | Municipio | Centro Poblado | Resguardo | Localización Específica |
|-----------|--------------|-----------|--------------------|-----------|-------------------------|
| OCCIDENTE | ANTIOQUIA | MEDELLÍN | CABECERA MUNICIPAL | | COMUNA 14 |

Características demográficas de la población objetivo

| Vigencia | Periodo | Comuna | Inversión |
|----------|---------|------------|----------------|
| 2018 | 12 | EL POBLADO | 120.000.000,00 |

| Clasificación | Detalle | Número de personas | Fuente de la Información |
|----------------|-----------------|--------------------|--------------------------|
| Género | Hombre | | |
| Género | Mujer | | |
| Edad (años) | 0 - 6 | | |
| Edad (años) | 7 - 14 | | |
| Edad (años) | 15 - 17 | | |
| Edad (años) | 18 - 26 | | |
| Edad (años) | 27 - 59 | | |
| Edad (años) | 60 en adelante | | |
| Grupos étnicos | Indígenas | | |
| Grupos étnicos | Afrocolombianos | | |
| Grupos étnicos | ROM | | |

| Vigencia | Periodo | Comuna | Inversión |
|----------|---------|------------|----------------|
| 2019 | 12 | EL POBLADO | 220.165.017,00 |

| Clasificación | Detalle | Número de personas | Fuente de la Información |
|----------------|-----------------|--------------------|--------------------------|
| Género | Hombre | | |
| Género | Mujer | | |
| Edad (años) | 0 - 6 | | |
| Edad (años) | 7 - 14 | | |
| Edad (años) | 15 - 17 | | |
| Edad (años) | 18 - 26 | | |
| Edad (años) | 27 - 59 | | |
| Edad (años) | 60 en adelante | | |
| Grupos étnicos | Indígenas | | |
| Grupos étnicos | Afrocolombianos | | |
| Grupos étnicos | ROM | | |

ID-05 OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICOS

Objetivo General e Indicadores de Seguimiento

Problema Central:

Deficiente conectividad peatonal al Transporte Público Colectivo en la Comuna 14

Objetivo general - Propósito:

Mejorar las condiciones de conectividad peatonal al TPC de la Comuna 14

Indicadores para medir el objetivo general:

| Indicador Objetivo | Unidad de medida | Meta |
|--|------------------|------|
| REDES CAMINERAS SEGURAS Y CON CONECTIVIDAD ENTRE EL PEATÓN Y EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO | NÚMERO | 4,00 |

Relaciones entre las causas y los objetivos específicos

| Tipo de Causa | Causa Relacionada | Objetivo - Componente |
|---------------|---|--|
| DIRECTA | 1. INSUFICIENTE SEÑALIZACIÓN VIAL EN LUGARES DE ACCESO AL TPC COMUNA 14 | 1. INCREMENTAR LA SEÑALIZACIÓN Y ELEMENTOS DE SEGU |
| INDIRECTA | 1.1 AUMENTO DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL CON PRIORIDAD VEHÍCULAR Y NO PEATONAL EN LA COMUNA 14 | 1.1 DISMINUCIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL CON PRIOR |
| INDIRECTA | 1.2 DISMINUCIÓN DE PASOS SEGUROS DE PEATONES HACIA EL TPC | 1.2 AUMENTO DE PASOS SEGUROS DE PEATONES HACIA E |

ID-06 ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

| Nombre de la Alternativa | Se evaluó con la MGA |
|---|----------------------|
| MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD LOCAL COMUNA 14 | SI |
| MEJORAR LA CONECTIVIDAD DE PEATÓN EN CONDICIONES ACCESIBLES Y SEGURAS | NO |

Evaluaciones a realizar:

| | |
|------------------------------------|----|
| Beneficio - Costo: | NO |
| Costo - Eficiencia y costo mínimo: | NO |

2. PREPARACIÓN DE LA ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

PE-01 ANÁLISIS TÉCNICO DE LA ALTERNATIVA

Nombre Alternativa:

MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD LOCAL COMUNA 14

Resumen de la alternativa que va a preparar:

1. Análisis y diseño de la accesibilidad al sistema de TPC, manteniendo la prelación peatonal y considerando las líneas de deseo. 2. Adecuación zonas de paso peatonal que garanticen una movilidad cómoda, segura e incluyente. 3. Habilitación de cebras para el paso peatonal de todos los usuarios. 4. Instalación de señalización para la conectividad peatonal. 5. Instalación de complementos peatonales de semaforización. 6. Instalación de señales horizontales y verticales para la seguridad e información de todos los actores viales. 7. Generación de espacios agradables y seguros para el resguardo peatonal en puntos con alto flujo. 8. Reducción de las distancias de cruce mediante señalización y urbanismo táctico a favor de la movilidad y conectividad peatonal.

PE-02 ESTUDIO DE MERCADO

Detalle para estudio: SEMAFORIZACIÓN

| Bien y/o servicio | Unidad de medida | Descripción del bien | Serie | Serie Final | Proyección |
|-------------------|------------------|----------------------|-------|-------------|------------|
| SEMAFORIZACIÓN | NÚMERO | CRUCES SEMAFÓRICOS Y | 2014 | 2017 | 2018 |

Historia y proyección del bien o servicio

| Vigencia | Oferta | Demanda | Déficit |
|----------|--------|---------|---------|
| 2014 | 87 | 100 | 13- |
| 2015 | 1 | 11 | 10- |
| 2016 | 0 | 11 | 11- |
| 2017 | 1 | 11 | 10- |
| 2018 | 1 | 10 | 9- |

Detalle para estudio: SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL

| Bien y/o servicio | Unidad de medida | Descripción del bien | Serie | Serie Final | Proyección |
|-------------------|------------------|------------------------|-------|-------------|------------|
| SEÑALIZACIÓN VIAL | METRO | SEÑALIZACIÓN ACORDE AL | 2014 | 2017 | 2018 |

Historia y proyección del bien o servicio

| Vigencia | Oferta | Demanda | Déficit |
|----------|--------|---------|---------|
| 2014 | 20.000 | 40.000 | 20.000- |
| 2015 | 2.000 | 40.000 | 38.000- |
| 2016 | 2.000 | 38.000 | 36.000- |
| 2017 | 20.000 | 36.000 | 16.000- |
| 2018 | 200 | 20.000 | 19.800- |

Detalle para estudio: SEÑALIZACIÓN VIAL VERTICAL

| Bien y/o servicio | Unidad de medida | Descripción del bien | Serie | Serie Final | Proyección |
|-------------------|------------------|------------------------|-------|-------------|------------|
| SEÑALIZACIÓN VIAL | NÚMERO | SEÑALIZACIÓN ACORDE AL | 2014 | 2017 | 2018 |

Historia y proyección del bien o servicio

| Vigencia | Oferta | Demanda | Déficit |
|----------|--------|---------|---------|
| 2014 | 11 | 100 | 89- |
| 2015 | 10 | 89 | 79- |
| 2016 | 10 | 79 | 69- |
| 2017 | 11 | 69 | 58- |
| 2018 | 7 | 58 | 51- |

Detalle para estudio: URBANISMO TÁCTICO

| Bien y/o servicio | Unidad de medida | Descripción del bien | Serie | Serie Final | Proyección |
|-------------------|------------------|----------------------|-------|-------------|------------|
| URBANISMO TÁCTICO | NÚMERO | SE REFIERE A LA | 2014 | 2017 | 2018 |

Historia y proyección del bien o servicio

| Vigencia | Oferta | Demanda | Déficit |
|----------|--------|---------|---------|
| 2014 | 0 | 15 | 15- |
| 2015 | 0 | 15 | 15- |
| 2016 | 0 | 15 | 15- |
| 2017 | 1 | 15 | 14- |
| 2018 | 7 | 14 | 7- |

PE-03 CAPACIDAD Y BENEFICIARIOS

Descripción de la capacidad:
Redes camineras intervenidas

| Unidad de medida de la capacidad | Total capacidad | Número de beneficiarios |
|----------------------------------|-----------------|-------------------------|
| NÚMERO | 4,00 | 132.688 |

PE-04 LOCALIZACIÓN DE LA ALTERNATIVA

Localización de la alternativa:

| Región | Departamento | Municipio | Centro Poblado | Resguardo | Localización | Comentarios |
|-----------|--------------|-----------|--------------------|-----------|--------------|-------------|
| OCCIDENTE | ANTIOQUIA | MEDELLÍN | CABECERA MUNICIPAL | MEDELLÍN | COMUNA 14 | |

| |
|--|
| Factores que determinan la localización |
| ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y POLÍTICOS |
| COMUNICACIONES |
| ESTRUCTURA IMPOSITIVA Y LEGAL |
| FACTORES AMBIENTALES |

PE-05 ESTUDIO AMBIENTAL

Identificación

Estudios requeridos:

| Estudio | Se requiere |
|---|-------------|
| ¿Se requiere Licencia Ambiental? | NO |
| ¿Se requiere Diagnóstico Ambiental? | NO |
| ¿Se requiere Plan de Manejo Ambiental? | NO |
| ¿Se requieren Otros Permisos Ambientales? | NO |

Licencia Ambiental

| Número de Resolución | Expedida por | Fecha | Estado | Fecha Tram. |
|----------------------|--------------|-------|--------|-------------|
| | | | | |

Requisitos, Condiciones y Obligaciones Adicionales:

Otra Información Relevante:

Diagnóstico Ambiental

Enuncie el tipo de permiso ambiental y el estado de avance en su trámite:

En caso de que aplique, describa los recursos naturales renovables que se pretenden usar, aprovechar o afectar, para el desarrollo del proyecto, obra o actividad:

Plan de Manejo Ambiental

| Número de Resolución | Fecha | Expedida por |
|----------------------|-------|--------------|
| | | |

Requisitos, Condiciones y Obligaciones Adicionales:

Otra Información Relevante:

Efectos Ambientales

| Tipo | Impacto | Nivel | Calificación | Observación / Medida de Mitigación |
|------|---------|-------|--------------|------------------------------------|
| | | | | |

PE-06 ANÁLISIS DE RIESGOS

| Descripción del riesgo | Probabilidad | Impacto | Efectos | Medidas de mitigación |
|---|--------------|----------|---|--|
| NO CONTAR CON LOS RECURSOS ECONÓMICOS SUFICIENTES PARA DESARROLLAR LA ALTERNATIVA | PROBABLE | MUY ALTO | LLEVAR A CABALIDAD CON ÉXITO, EL DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA | SOLICITAR CON ANTERIORIDAD EL PRESUPUESTO, EXPRESANDO CON CLARIDAD LA NECESIDAD |
| INCUMPLIMIENTO EN EL CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN | | ALTO | RETRASOS EN LOS PROCESOS CONTRACTUALES. | REALIZAR CONSTANTE SUPERVISIÓN AL CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PARA DOCUMENTAR LAS CAUSAS DEL INCUMPLIMIENTO Y TOMAR LAS ACCIONES CORRECTIVAS QUE SEAN POSIBLES |

PE-07 COSTOS DE LA ALTERNATIVA

Horizonte de evaluación

| Año Inicial del Proyecto | Año final del proyecto |
|--------------------------|------------------------|
| 2018 | 2019 |

Objetivo: 1. INCREMENTAR LA SEÑALIZACIÓN Y ELEMENTOS DE SEGU

| Producto | Unidad de medida | Cantidad |
|-------------------------------------|------------------|----------|
| 1.1 CONECTIVIDAD PEATONAL SEGURA AL | NÚMERO | 4,00 |

| Actividad | Etapas | Ruta Crítica |
|---|-----------|--------------|
| 1.1.1 REALIZAR SEÑALIZACIÓN VIAL PEATONAL | INVERSIÓN | SI |

| Insumo | Vigencia | Valor |
|---|----------|----------------|
| 5.4. MANTENIMIENTO, MAQUINARIA Y EQUIPO | 2018 | 120.000.000,00 |

| Actividad | Etapas | Ruta Crítica |
|--|-----------|--------------|
| 1.1.2 RESERVA ORDINARIA INTERVENIR CON | INVERSIÓN | SI |

| Insumo | Vigencia | Valor |
|---|----------|---------------|
| 5.4. MANTENIMIENTO, MAQUINARIA Y EQUIPO | 2019 | 11.489.811,00 |

| Actividad | Etapas | Ruta Crítica |
|---|-----------|--------------|
| 1.1.3 RESERVA ORDINARIA REALIZAR ADECUACIÓN | INVERSIÓN | SI |

| Insumo | Vigencia | Valor |
|---|----------|-------|
| 5.4. MANTENIMIENTO, MAQUINARIA Y EQUIPO | 2019 | |

| Insumo | Vigencia | Valor |
|--------|----------|----------------|
| | | 208.675.206,00 |

PE-08 DEPRECIACIÓN DE ACTIVOS FIJOS (OPCIONAL)

| Activo Fijo | Descripción | Vida Útil | RPC | Valor del activo | Año Adquisición | Año final | Depreciación Anual | Depreciación Total | Valor de salvamento |
|-------------|-------------|-----------|-----|------------------|-----------------|-----------|--------------------|--------------------|---------------------|
|-------------|-------------|-----------|-----|------------------|-----------------|-----------|--------------------|--------------------|---------------------|

PE-09 CUANTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE INGRESOS Y BENEFICIOS

Beneficios y/o ingresos

| Tipo ingreso | Descripción | Unidad de medida | Bien producido | RPC |
|--------------|------------------------|------------------|----------------|------|
| BENEFICIOS | COSTOS EVITADOS POR LA | PESOS | FC INVERSIÓN | 0.80 |

| Año | Cantidad | Valor Unitario | Valor Total |
|------|----------|----------------|--------------------|
| 2018 | 3.837,00 | 34.900.000,00 | 133.911.300.000,00 |
| 2019 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

Totales Beneficios e ingresos

| Año | Valor Total |
|------|--------------------|
| 2018 | 145.927.635.000,00 |
| 2019 | 0,00 |

PE-10 CRÉDITO, AMORTIZACIÓN Y PAGOS A CAPITAL (OPCIONAL)

3. EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

EV-01 COSTO DE OPORTUNIDAD

Tasa de Interés de Oportunidad: 12,00000

Justificación de la Tasa de Oportunidad:

En la evaluación económica y social esta corresponde a la Tasa Social de Descuento (TSD) que está definida en 12% para todos los proyectos de inversión pública.

4. TOMA DE DECISIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL PROYECTO

PR-01 SELECCIÓN DEL NOMBRE DEL PROYECTO

Selección del nombre y rubro presupuestal del proyecto

Alternativa Seleccionada:

MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD LOCAL COMUNA 14

| Nombre del proyecto | | |
|---------------------|-----------------------|------------------------------|
| Proceso | Objeto | Localización |
| 21PP50-CONSTRUCCIÓN | DE LA MOVILIDAD LOCAL | MEDELLÍN,ANTIOQUIA,OCCIDENTE |

Tipo específico de gasto o programa presupuestal:

0113 MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PROPIA DEL SECTOR

Sector o subprograma presupuestal:

0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PR-02 FUENTES DE FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

Fuentes de Financiación

| Etapa | Tipo entidad | Entidad | Otra entidad | Tipo de recurso |
|-----------|--------------|----------|--------------|-----------------|
| INVERSIÓN | MUNICIPIOS | MEDELLÍN | | PROPIOS |

Valor por vigencia

| Vigencia | Valor |
|----------|----------------|
| 2018 | 120.000.000,00 |
| 2019 | 220.165.017,00 |

PR-03 INDICADORES

Indicadores de producto

Objetivo

1. INCREMENTAR LA SEÑALIZACIÓN Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL EN

Producto

1.1 CONECTIVIDAD PEATONAL SEGURA AL TPC COMUNA 14

| Código | Indicador | Unidad | Fórmula |
|----------|----------------------|--------|--------------|
| 1000P302 | INFORMES PRESENTADOS | NÚMERO | IP IP1 - IPO |

Indicadores de gestión

| Código | Indicador | Unidad | Fórmula |
|----------|------------------------------------|--------|----------------------------------|
| 1000G664 | INFORMES DE SEGUIMIENTO REALIZADOS | NÚMERO | SUMATORIA DE INFORMES REALIZADOS |

PR-04 MATRIZ DE MARCO LÓGICO

Marco lógico

| Lógica de intervención | Resumen narrativo | Indicador | Meta | Verificación | Supuestos |
|------------------------|-------------------|-----------|------|--------------|-----------|
|------------------------|-------------------|-----------|------|--------------|-----------|

| Lógica de intervención | Resumen narrativo | Indicador | Meta | Verificación | Supuestos |
|---|---|--|----------------|--|---|
| FINES | 2443. CONSOLIDACIÓN DE CORREDORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL ESTRATÉGICOS | TRANSPORTE CIUDADES CON SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA EN OPERACIÓN | 12,00 | INFORMES DE GESTIÓN REALIZADOS | USUARIOS DE LA VÍA HACIENDO USO DE TPC |
| OBJETIVO GENERAL - PROPOSITO | Mejorar las condiciones de conectividad peatonal al TPC de la Comuna 14 | REDES CAMINERAS SEGURAS Y CON CONECTIVIDAD ENTRE EL PEATÓN Y EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO | 4,00 | INFORMES DE GESTIÓN REALIZADOS INFORMES DE GESTIÓN REALIZADOS | ESPACIO SEGUROS PARA EL PEATON HACIA EL TPC |
| OBJETIVOS ESPECIFICOS - GENERAL - COMPONENTES O PRODUCTOS | 1.1 CONECTIVIDAD PEATONAL SEGURA AL TPC COMUNA 14 | INFORMES PRESENTADOS | 1,00 | INFORMES DE IMPLEMENTACIÓN CON REGISTROS FOTOGRÁFICOS | ESPACIO SEGUROS PARA EL PEATON HACIA EL TPC |
| ACTIVIDADES | 1.1.1 REALIZAR SEÑALIZACIÓN VIAL PEATONAL | | 120.000.000,00 | INFORMES DE IMPLEMENTACIÓN CON REGISTROS FOTOGRÁFICOS | ESPACIO SEGUROS PARA EL PEATON HACIA EL TPC |
| ACTIVIDADES | 1.1.2 RESERVA ORDINARIA INTERVENIR CON URBANISMO TÁCTICO ESPACIO PÚBLICO | | 11.489.811,00 | INFORMES DE IMPLEMENTACIÓN CON REGISTROS FOTOGRÁFICOS | ESPACIO SEGUROS PARA EL PEATON HACIA EL TPC |
| ACTIVIDADES | 1.1.3 RESERVA ORDINARIA REALIZAR ADECUACIÓN FISICA EN LOS CRUCES PEATONALES | | 208.675.206,00 | INFORMES DE IMPLEMENTACIÓN CON REGISTROS FOTOGRÁFICOS | ESPACIO SEGUROS PARA EL PEATON HACIA EL TPC |