



Ficha perfil de proyecto 2017

| I. IDENTIFICACIÓN Idea de proyecto o alternativa de solución.             |   |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
|---|---|-------|---------------------------|---------------------|-----|---------------------|----|---------------------|----|---------------------|----|---------------------|----|
| 1. Comuna/Corregimiento   | Comuna 15- Guayabal   |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| 2. Idea de proyecto o alternativa de solución.                            | Identificación y adecuación de puntos críticos de movilidad peatonal para su intervención integral  |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| 3. Ubicación en el Plan de Desarrollo Local de la comuna o corregimiento. | Línea 3: Físico-Espacial-Guayabal Estructuralmente Viable<br>Componente: Hábitat y Espacio Público<br>Programa de mejoramiento de hábitat y espacio público   |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| 4. Posición en el programa de ejecución.                                  | 15  |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| 5. Nombre del proyecto en el tarjetón                                     | Adecuación de cruces peatonales y señalización vial en la comuna.   |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| 6. Dependencia ejecutora.   | Movilidad   |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| II. FORMULACIÓN de la Idea de proyecto o alternativa de solución.         |   |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| 7. Descripción del problema central.                                      | Baja calidad del espacio público existente en la comuna asociado a los puntos de accidentalidad vial  |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| 8. Magnitud actual del problema existente (Línea base).                   | <p>Sitios identificados con alta accidentalidad en la comuna 15:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lugar</th> <th>Total Accidentalidad 2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Calle 10 Carrera 52</td> <td>141</td> </tr> <tr> <td>Calle 10 Carrera 65</td> <td>89</td> </tr> <tr> <td>Calle 10 Carrera 50</td> <td>85</td> </tr> <tr> <td>Calle 25 Carrera 50</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Calle 14 Carrera 50</td> <td>53</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fuente: Observatorio de Movilidad</p> | Lugar | Total Accidentalidad 2017 | Calle 10 Carrera 52 | 141 | Calle 10 Carrera 65 | 89 | Calle 10 Carrera 50 | 85 | Calle 25 Carrera 50 | 60 | Calle 14 Carrera 50 | 53 |
| Lugar   | Total Accidentalidad 2017   |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| Calle 10 Carrera 52   | 141   |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| Calle 10 Carrera 65   | 89  |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| Calle 10 Carrera 50   | 85  |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| Calle 25 Carrera 50   | 60  |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |
| Calle 14 Carrera 50   | 53  |       |                           |                     |     |                     |    |                     |    |                     |    |                     |    |

|  |  |
|--|--|
| <b>9. Causas del problema.</b>   | Deficiente infraestructura,<br>Deficiente señalización vial,<br>Insuficientes acciones de Educación y cultura Vial |
| <b>10. Efectos del problema</b>  | Alta accidentalidad vial<br>Deterioro de la infraestructura de movilidad   |
| <b>11. Población afectada.</b>   | 95.397 Habitantes  |
| <b>12. Población objetivo</b>  | 95.397 Habitantes  |
| <b>13. Descripción de enfoques aplicados y cómo se evidencian (Si aplica).</b> | Enfoque territorial: para mejorar las condiciones actuales del territorio en materia de movilidad                  |
| <b>14. Localización de la alternativa.</b>                                     | Comuna 15 guayabal   |
| <b>15. Características demográficas de la Población.</b>                       | 95.397 Habitantes  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>16. Descripción de la alternativa.</b></p>                            | <p>Realización de intervenciones en sectores definidos de alta accidentalidad a través de la adecuación de cruces viales o puntos críticos para la movilidad del peatón, por medio de intervenciones blandas con estrategias como urbanismo táctico y señalización vial según las necesidades del sector.</p> |
| <p><b>17. Objetivo General.</b></p>   | <p>Realizar intervenciones físicas y/o educativas en torno en los puntos críticos de alta accidentalidad identificados en la comuna 15</p>  |
| <p><b>18. Objetivos Específicos.</b></p>                                    | <p>Realizar el estudio y diagnóstico para las intervenciones en los puntos de alta accidentalidad<br/> Adecuación de cruces viales<br/> Señalización vial</p>   |
| <p><b>19. Productos.</b></p>  | <p>intervenciones en los puntos de alta accidentalidad por medio de la adecuación de cruces y/o puntos críticos para la movilidad del peatón, por medio de intervenciones blandas con estrategias como urbanismo táctico y señalización vial según las necesidades del sector.</p>                            |
| <p><b>20. Acciones generales coherentes a los objetivos específicos</b></p> | <p>Intervenciones en los puntos de alta accidentalidad<br/> Adecuación de cruces viales o puntos críticos para la movilidad del peatón<br/> Intervenciones blandas con estrategias como urbanismo táctico y señalización vial según las necesidades del sector.</p>   |
| <p><b>21. Beneficios directos.</b></p>                                      | <p>Mejoramiento de las condiciones de movilidad peatonal en la comuna</p>   |
| <p><b>22. Costeo General de la alternativa.</b></p>                         | <p>\$ 900 millones</p>  |
| <p><b>III.OBSERVACIONES</b></p>   |   |
| <p>NA</p>   |   |