

Metodología General de Formulación

Proyecto

18PP15-ADECUACIÓN DE CRUCES PEATONALES Y SEÑALIZACIÓN VIAL 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:

2448. SEGURIDAD VIAL

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 Piensa 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:

Deterioro de las condiciones de movilidad peatonal en la Comuna 15.

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 que por muchos años los diseños viales y de señalización no consideraban al peatón como un beneficiario directo de la vía. Es por esto que en la actualidad y sumado a algunas variables de comportamiento tenemos puntos en la ciudad de Medellín donde el peatón pone en riesgo su vida para cruzar las vías. En el caso de la Comuna 15 la mayor cantidad de atropellamientos de peatones se presenta en la Avenida Guayabal, asociado a que las distancias entre las cebras peatonales son muy amplias, los resguardos peatonales en los cruces no son adecuados o no tienen condiciones de accesibilidad, así como también se presentan puntos donde no hay demarcación ni señalización a favor del peatón, de la misma manera los amplios radios de giro alrededor de puntos a tractores de viajes peatonales como parques, permiten que los vehículos circulen a altas velocidades y el peatón no pueda cruzar de manera segura. Las condiciones descritas vienen generando accidentalidad en los habitantes de la Comuna 15, lo que deteriora su calidad de vida además disminuye la seguridad vial de la Comunidad. La Secretaría de Movilidad a través de la Gerencia de Movilidad Humana y la Unidad de Prospectiva ha realizado Auditorías en puntos de mayor accidentalidad en la Comuna 15 con el propósito de conocer las falencias y dificultades técnicas que se presenta en estos puntos de mayor riesgo para el peatón, con el propósito de realizar intervención efectiva que pueda impactar en la reducción del riesgo y accidentalidad en dichos puntos.

Magnitud actual del problema - Indicadores de línea base:

En la Comuna 15 de Medellín los habitantes realizan 203.885 viajes (Fuente: Encuesta Origen y Destino 2012) de los cuales el 4.1% son realizados en modo caminata, lo que favorece de forma positiva la movilidad sostenible de la Comuna 15 y por ende la Movilidad de toda la ciudad de Medellín; sin embargo entre las vigencias 2015 a 2017 (corte a noviembre de 2017) se han presentado 594 accidentes viales con peatones en dicha Comuna, de los cuales 164 corresponden a la vigencia 2017. Una de las causas por la cual esta problemática se viene incrementando, es el desmejoramiento de las condiciones de seguridad vial específicamente en cruces peatonales, donde este usuario de la vía en calidad de peatón se convierte en un actor vulnerable, al ser atropellado por usuarios de la vía en calidad de conductor. Por lo tanto una vez analizados los puntos que generan mayor inseguridad vial al peatón se han identificado 9 espacios de mayor riesgo a la accidentalidad vial, los cuales se pretenden intervenir a través de los recursos priorizados por la Comuna 15 en beneficio de toda la comunidad.

Causas que generan el problema

Tipo de causa	Nombre
DIRECTA	1. INSUFICIENTE SEÑALIZACIÓN VIAL EN LOS CRUCES V
INDIRECTA	1.1 DISMINUCIÓN DE ESPACIOS SEGUROS PARA EL PEATÓN

Efectos generados por el problema

Tipo de efecto	Nombre
INDIRECTO	1.1 Aumento en los índices de accidentalidad vial
INDIRECTO	1.2 Disminución del uso de la caminata como medio
DIRECTO	1. Inseguridad para los usuarios de las vías en la

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 "Casco Protector 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. Ciclo vía: 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 ciclo vías. 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 ciclo vías. 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	95.790
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 15

Población objetivo de la intervención

Número de personas objetivo	95.790
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 15

Características demográficas de la población objetivo

Vigencia	Periodo	Comuna	Inversión
2018	12	GUAYABAL	300.000.000,00

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	GUAYABAL	172.963.282,00

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:

Deterioro de las condiciones de movilidad peatonal en la Comuna 15.

Objetivo general - Propósito:

Mejorar las condiciones de movilidad peatonal de la Comuna 15

Indicadores para medir el objetivo general:

Indicador Objetivo	Unidad de medida	Meta
PUNTOS INTERVENIDOS EN SEGURIDAD VIAL	NÚMERO	9,00

Relaciones entre las causas y los objetivos específicos

Tipo de Causa	Causa Relacionada	Objetivo - Componente
DIRECTA	1. INSUFICIENTE SEÑALIZACIÓN VIAL EN LOS CRUCES VIALES PEATONALES EN LA COMUNA 15	1. INCREMENTAR LA SEÑALIZACIÓN VIAL EN CRUCES PEAT
INDIRECTA	1.1 DISMINUCIÓN DE ESPACIOS SEGUROS PARA EL PEATÓN EN LA COMUNA 15	1.1 ADECUAR LOS ESPACIOS SEGUROS PARA EL PEATÓN EN

ID-06 ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

Nombre de la Alternativa	Se evaluó con la MGA
18PP15 ADECUACIÓN DE CRUCES PEATONALES Y SEÑALIZACIÓN VIAL EN LA COMUNA 15	SI
MEJORAR LA INFORMACIÓN PARA PEATONES EN LA VÍA	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:

18PP15 ADECUACIÓN DE CRUCES PEATONALES Y SEÑALIZACIÓN VIAL EN LA COMUNA 15

Resumen de la alternativa que va a preparar:

1. Análisis y diseño de cruces seguros peatonales, manteniendo la prelación peatonal y considerando las líneas de deseo. (5 puntos de alta accidentalidad y 4 puntos atractores / generadores de viajes peatonales) 2. Adecuación zonas de paso peatonal que garanticen una movilidad cómoda, segura e incluyente. 3. Habilitación de cebras para el paso peatonal de los habitantes de la Comuna 15. 4. Habilitación de semáforo de PMR para los usuarios por medio de la instalación de 4 pulsadores peatonales. 5. Instalación de complementos peatonales de semaforización. 6. Instalación de señales horizontales y verticales para la seguridad e información de los usuarios 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 peatonal de la Comuna 15

PE-02 ESTUDIO DE MERCADO**Detalle para estudio:** URBANISMO TÁCTICO

Bien y/o servicio	Unidad de medida	Descripción del bien	Serie	Serie Final	Proyección
URBANISMO TÁCTICO	NÚMERO	ADECUACIÓN O	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	14	13-
2018	9	14	5-

Detalle para estudio: SEMAFORIZACIÓN

Bien y/o servicio	Unidad de medida	Descripción del bien	Serie	Serie Final	Proyección
SEMAFORIZACIÓN	NÚMERO	INTERSECCIÓN REGULADA	2014	2017	2018

Historia y proyección del bien o servicio

Vigencia	Oferta	Demanda	Déficit
2014	0	8	8-
2015	0	8	8-
2016	0	8	8-
2017	1	8	7-
2018	1	7	6-

Detalle para estudio: SEÑALIZACIÓN VIAL VERTICAL

Bien y/o servicio	Unidad de medida	Descripción del bien	Serie	Serie Final	Proyección
SEÑALIZACIÓN VIAL	NÚMERO	INSTALACIÓN DE SEÑALES	2014	2017	2018

Historia y proyección del bien o servicio

Vigencia	Oferta	Demanda	Déficit
2014	0	350	350-
2015	0	350	350-
2016	0	350	350-
2017	68	350	282-
2018	20	282	262-

Detalle para estudio: SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL

Bien y/o servicio	Unidad de medida	Descripción del bien	Serie	Serie Final	Proyección
SEÑALIZACIÓN VIAL	METRO	SEÑALIZACIÓN DE PISO	2014	2017	2018

Historia y proyección del bien o servicio

Vigencia	Oferta	Demanda	Déficit
2014	1.000	40.000	39.000-
2015	1.000	39.000	38.000-
2016	1.000	38.000	37.000-
2017	1.000	37.000	36.000-
2018	1.000	36.000	35.000-

PE-03 CAPACIDAD Y BENEFICIARIOS

Descripción de la capacidad:

Puntos de accidentalidad o conflicto peatonal intervenidos

Unidad de medida de la capacidad	Total capacidad	Número de beneficiarios
NÚMERO	9,00	95.790

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 15	PRESUPUESTO PARTICIPATIVO COMUNA 15

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 OPORTUNAMENTE PARA DESARROLLAR LA ALTERNATIVA	PROBABLE	MUY ALTO	NO SE PUEDE LLEVAR A CABALIDAD EL DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA NI CUMPLIR A LA COMUNIDAD	HACER SEGUIMIENTO A LA APROPIACIÓN DE RECURSOS AL PROYECTO Y REALIZAR LA CONTRATACIÓN OPORTUNA
RETRASOS EN EL PROCESO CONTRACTUALES.	PROBABLE	ALTO	INCUMPLIMIENTO EN EL CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS INTERVENCIONES PLANEADAS	EALIZAR EL PROCESO CONTRACTUAL DE MANERA OPORTUNA Y REALIZAR CONSTANTE SUPERVISIÓN SOBRE LOS PLAZOS Y EL CRONOGRAMA DE ENTREGA
NORMAS O POLÍTICAS PÚBLICAS A NIVEL NACIONAL QUE AFECTE LOS TIEMPOS PARA REALIZAR PROCESOS CONTRACTUALES	PROBABLE	ALTO	INCUMPLIMIENTO EN LA EJECUCIÓN DE LOS RECURSOS Y EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO	PLANEAR LOS TIEMPOS DE CONTRATACIÓN O HACER USO DE CONTRATOS MARCO PARA DARLE CELERIDAD A LOS PROCESOS CONTRACTUALES.

PE-07 COSTOS DE LA ALTERNATIVA

Horizonte de evaluación

Año Inicial del Proyecto	Año final del proyecto
2018	2019

Objetivo: 1. INCREMENTAR LA SEÑALIZACIÓN VIAL EN CRUCES PEAT

Producto	Unidad de medida	Cantidad
1.1. CRUCES PEATONALES MEJORADOS	NÚMERO	9,00

Actividad	Etapas	Ruta Crítica
1.1.1 REALIZAR SEÑALIZACIÓN VIAL PEATONAL	INVERSIÓN	SI

Insumo	Vigencia	Valor
5.4. MANTENIMIENTO, MAQUINARIA Y EQUIPO	2018	300.000.000,00

Actividad	Etapas	Ruta Crítica
1.1.2 RESERVA ORDINARIA INTERVENIR CON	INVERSIÓN	SI

Insumo	Vigencia	Valor
5.4. MANTENIMIENTO, MAQUINARIA Y EQUIPO	2019	51.033.224,00

Actividad	Etapas	Ruta Crítica
1.1.3 RESERVA ORDINARIA REALIZAR ADECUACIÓN	INVERSIÓN	SI

Insumo	Vigencia	Valor
5.4. MANTENIMIENTO, MAQUINARIA Y EQUIPO	2019	121.930.058,00

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	15,00	801.089.000,00	12.016.335.000,00
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:

18PP15 ADECUACIÓN DE CRUCES PEATONALES Y SEÑALIZACIÓN VIAL EN LA COMUNA 15

Nombre del proyecto		
Proceso	Objeto	Localización
21PP50-ASISTENCIA	DE CRUCES PEATONALES Y	MEDELLÍN,ANTIOQUIA,OCCIDENTE

Tipo específico de gasto o programa presupuestal:

0113 MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PROPIA DEL SECTOR

Sector o subprograma presupuestal:

0604 RED URBANA

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	300.000.000,00
2019	172.963.282,00

PR-03 INDICADORES

Indicadores de producto

Objetivo

1. INCREMENTAR LA SEÑALIZACIÓN VIAL EN CRUCES PEATONALES DE LA

Producto

1.1. CRUCES PEATONALES MEJORADOS COMUNA 15

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

Indicadores de gestión

Código	Indicador	Unidad	Fórmula
9900G082	INFORMES PRESENTADOS	NÚMERO	I2 I1 - I0

PR-04 MATRIZ DE MARCO LÓGICO

Marco lógico

Lógica de intervención	Resumen narrativo	Indicador	Meta	Verificación	Supuestos
FINES	2448.	TRANSPORTE		INFORMES DE	USUARIOS DE LA

Lógica de intervención	Resumen narrativo	Indicador	Meta	Verificación	Supuestos
	SEGURIDAD VIAL	CIUDADES CON SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA EN OPERACIÓN	12,00	GESTIÓN REALIZADOS	VÍA HACIENDO USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD
OBJETIVO GENERAL - PROPOSITO	Mejorar las condiciones de movilidad peatonal de la Comuna 15	PUNTOS INTERVENIDOS EN SEGURIDAD VIAL	9,00	INFORMES DE GESTIÓN REALIZADOS	INFRAESTRUCTURA PARA MEDIOS NO MOTORIZADOS DISEÑADA ADECUADAMENTE
OBJETIVOS ESPECIFICOS - GENERAL - COMPONENTES O PRODUCTOS	1.1. CRUCES PEATONALES MEJORADOS COMUNA 15	INFORMES PRESENTADOS	1,00	INFORMES DE IMPLEMENTACIÓN CON REGISTROS FOTOGRÁFICOS	PASOS INTERVENIDOS INTEGRALMENTE
ACTIVIDADES	1.1.1 REALIZAR SEÑALIZACIÓN VIAL PEATONAL		300.000.000,00	INFORMES DE IMPLEMENTACIÓN CON REGISTROS FOTOGRÁFICOS	COMUNIDAD ATICULADA CON LAS ACCIONES DE PROMOCIÓN DE LA CULTURA DEL USO DE MEDIOS NO MOTORIZADOS
ACTIVIDADES	1.1.2 RESERVA ORDINARIA INTERVENIR CON URBANISMO TÁCTICO ESPACIO PÚBLICO		51.033.224,00	INFORMES DE IMPLEMENTACIÓN CON REGISTROS FOTOGRÁFICOS	USUARIOS DE LA VÍA HACIENDO USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD
ACTIVIDADES	1.1.3 RESERVA ORDINARIA REALIZAR ADECUACIÓN FÍSICA EN LOS CRUCES PEATONALES		121.930.058,00	INFORMES DE IMPLEMENTACIÓN CON REGISTROS FOTOGRÁFICOS	COMUNIDAD RECEPTIVA CON LA ACTIVACIÓN PEDAGÓGICA PARA PROMOVER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL USO DE MEDIOS NO MOTORIZADOS