

Datos básicos

01 - Datos básicos del proyecto

Nombre

Inversiones correspondiente a la secretaria de transito y transporte Ibagué

Tipo

Código BPIN

2017730010035

Sector

Transporte

Es Proyecto Tipo: No

Contribución a la política pública

01 - Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Plan

(2014-2018) Todos por un nuevo país

Estrategia Transversal

1052 - Competitividad e infraestructura estratégicas

Objetivo

10527 - Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial

Programa

2408 - Prestación de servicios de transporte público de pasajeros

02 - Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Soluciones que transforman

Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Tolima territorio sostenible

Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial

Alianza territorial para el desarrollo

03 - Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Por ibagué con todo el corazón (2016-2019)

Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Vías, transporte y movilidad

Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal

Infraestructura para la competitividad y el desarrollo sostenible

Identificación y descripción del problema

Problema central

A pesar de haber sido estudiada en innumerables ocasiones y contextos, Ibagué carece de verdaderas políticas de largo plazo en materia de vías, transporte y movilidad. No existe una planeación estratégica que defina un horizonte claro para el avance de la ciudad.

Tradicionalmente se han tomado acciones tácticas que, en la mayoría de ocasiones, no están articuladas ni persiguen un objetivo común. Lo anterior determina un sistema de movilidad que es más ineficiente dado el incremento significativo del parque automotor (duplicado en los últimos 7 años) y, por consiguiente, de la tasa de motorización, así como la disminución del número de personas por vehículo.

El crecimiento en el número de vehículos se vuelve más visible en el incremento de la ocupación ilegal del espacio público por parte de vehículos (ligeros y motocicletas principalmente) estacionados. Esta manifestación problemática es evidente en toda la Ciudad pero tiene implicaciones particularmente importantes en el centro, las vías principales y sus alrededores. El exceso de vehículos estacionados en sitios inconvenientes o ilegales no sólo disminuye drásticamente la capacidad efectiva de las vías, sino que impide el tránsito normal de usuarios vulnerables como los peatones y, especialmente, las personas con movilidad condicionada (en silla de ruedas, con coches de bebé, con limitaciones visuales, etc.).

La falta de control efectivo por parte de las autoridades, y la apropiación de una cultura de irrespeto por el espacio público dificulta la implementación de medidas a lo largo de los últimos años. Por el contrario, la ciudadanía en general y los dirigentes han tendido a ver mayores inconvenientes en el incremento notorio de la congestión. No obstante, buena parte de esa congestión es producida precisamente porque la ocupación indebida de las vías públicas impide el paso a los flujos en movimiento.

Descripción de la situación existente con respecto al problema

El Grupo Vial S.A.S. realizó en noviembre de 2013 el Estudio de la evaluación funcional y diseño conceptual para la implementación de las zonas azules y estacionamientos en vía pública de la Carrera 5, Avenida Jordán hasta Almacén Éxito y el centro de la ciudad de Ibagué - Tolima. Dicho estudio encontró una prevalencia generalizada de estacionamiento sobre la vía, sobre el andén o incluso en los dos lugares en la zona de estudio. Tal comportamiento, que visiblemente se ha incrementado en los últimos años, no solo resulta riesgoso para la integridad de la ciudadanía ibaguereña y particularmente de los peatones, sino que expone la elevada ineficiencia del sistema de movilidad de la ciudad, puesto que los vehículos que ocupan la vía pública afectan sobremanera la capacidad de las mismas para los vehículos en circulación.

Según el referido estudio, los niveles de ocupación por estacionamiento en vía pública son marcadamente altos en la zona céntrica (entre la Calle 15 la Calle 25 especialmente), a lo largo de la Carrera 5 entre las Calles 25 y 42, y a lo largo de la Carrera 5 entre Calles 60 y 71. De igual forma, en los corredores de transporte público en la zona de influencia del estudio también se encontró que el estacionamiento sobre la vía pública perjudica el funcionamiento normal del servicio público.

En el momento del estudio tampoco se contaba con zonas de estacionamiento prohibido en las zonas analizadas. No obstante el incremento en señalización adelantado por la Secretaría de Tránsito, Transporte y de la Movilidad en los últimos años, es cada vez más notoria la desobediencia de los conductores a las prohibiciones de estacionamiento.

El estacionamiento sobre andén en vías como la Carrera 5 destaca como el factor más contribuyente a la ocupación irregular del espacio público en la Ciudad, de por sí ya afectado por la escasa provisión del mismo, caracterizada por un índice de espacio público por habitante baja y muy por debajo de estándares internacionales.

Magnitud actual del problema – indicadores de referencia

Zonas de estacionamiento pago para automotores particulares en operación: 0

Zonas amarillas de estacionamiento para taxis en operación: 4

Zonas de cargue y descargue en operación: 0

01 - Causas que generan el problema

Causas directas	Causas indirectas
<p>2. Percepción generalizada entre comerciantes de que los flujos vehiculares generan más clientes: Los comerciantes suelen desear tener espeacios de estacionamiento lo más cerca posible de sus establecimientos porque perciben que esa opción les ayudará</p>	
<p>1. Cultura generalizada del uso "gratuito" del espacio público: Algunos conductores perciben que utilizar el espacio de las vías públicas como estacionamiento es un derecho adquirido por pagar impuestos del vehículo.</p>	<p>1.1 Ausencia de evaluaciones económicas reales cuando las personas deciden comprar un automotor:</p>

02 - Efectos generados por el problema

Efectos directos	Efectos indirectos
<p>3. Desincentivo a modos no motorizados por la incomodidad y demoras para transitar: Como es habitual tener los andenes completamente ocupados por vehículos estacionados, los peatones se ven obligados a utilizar la vía como espacio de desplazamiento</p>	
<p>1. Pérdidas considerables de capacidad en las vías: El espacio que ocupan los vehículos estacionados, sumado a las demoras ocasionadas por las maniobras de entrada y salida del espacio de estacionamiento afecta gravemente la capacidad de las vías en un</p>	<p>1.1 Incremento en las demoras de todos los usuarios de las vías</p>
<p>2. Apropiación indebida del espacio público por parte de comerciantes: En su búsqueda de clientes, los comerciantes utilizan y demarcan espacio público como exclusivo para el estacionamiento de los clientes que llegan en automotores.</p>	<p>2.1 Incremento en la vulnerabilidad de peatones ante accidentes de tránsito y criminalidad</p>

Identificación y análisis de participantes

01 - Identificación de los participantes

Participante	Contribución o Gestión
Actor: Municipal Entidad: Ibagué - Tolima Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Puede proponer medidas para la atención de la problemática	Con la experiencia de la administración de la secretaria de transito
Actor: Otro Entidad: Comunidad Posición: Beneficiario Intereses o Expectativas: Requieren espacio adecuado para transitar en condiciones de comodidad y seguridad	No parquear sus vehículos en lugares no autorizados
Actor: Municipal Entidad: Ibagué - Tolima Posición: Oponente Intereses o Expectativas: Si perciben que sus intereses comerciales pueden ser vulnerados, tienden a rechazar proyectos	A la no realización y apoyo al mejoramiento de la movilidad

02 - Análisis de los participantes

Existen diferentes experiencias a nivel nacional e internacional para controlar el estacionamiento sobre la vía pública. A nivel nacional ha tendido a favorecer las soluciones que utilizan personal para realizar control manual del uso de los espacios regulados. En ese escenario, se podrían beneficiar sectores específicos de la población tradicionalmente excluidos (desplazados, personas con movilidad reducida, reinsertados, etc.).

Población afectada y objetivo

01 - Población afectada por el problema

Tipo de población

Personas

Número

250.000

Fuente de la información

DANE

Localización

Ubicación general	Localización específica
Región: Centro Oriente Departamento: Tolima Municipio: Ibagué Centro poblado: Urbano Resguardo:	

02 - Población objetivo de la intervención

Tipo de población

Personas

Número

250.000

Fuente de la información

DANE

Localización

Ubicación general	Localización específica	Nombre del consejo comunitario
Región: Centro Oriente Departamento: Tolima Municipio: Ibagué Centro poblado: Urbano Resguardo:		

5. Objetivos específicos

01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

Problema central

A pesar de haber sido estudiada en innumerables ocasiones y contextos, Ibagué carece de verdaderas políticas de largo plazo en materia de vías, transporte y movilidad. No existe una planeación estratégica que defina un horizonte claro para el avance de la ciudad. Tradicionalmente se han tomado acciones tácticas que, en la mayoría de ocasiones, no están articuladas ni persiguen un objetivo común. Lo anterior determina un sistema de movilidad que es más ineficiente dado el incremento significativo del parque automotor (duplicado en los últimos 7 años) y, por consiguiente, de la tasa de motorización, así como la disminución del número de personas por vehículo. El crecimiento en el número de vehículos se vuelve más visible en el incremento de la ocupación ilegal del espacio público por parte de vehículos (ligeros y motocicletas principalmente) estacionados. Esta manifestación problemática es evidente en toda la Ciudad pero tiene implicaciones particularmente importantes en el centro, las vías principales y sus alrededores. El exceso de vehículos estacionados en sitios inconvenientes o ilegales no sólo disminuye drásticamente la capacidad efectiva de las vías, sino que impide el tránsito normal de usuarios vulnerables como los peatones y, especialmente, las personas con movilidad condicionada (en silla de ruedas, con coches de bebé, con limitaciones visuales, etc.). La falta de control efectivo por parte de las autoridades, y la apropiación de una cultura de irrespeto por el espacio público dificulta la implementación de medidas a lo largo de los últimos años. Por el contrario, la ciudadanía en general y los dirigentes han tendido a ver mayores inconvenientes en el incremento notorio de la congestión. No obstante, buena parte de esa congestión es producida precisamente porque la ocupación indebida de las vías públicas impide el paso a los flujos en movimiento.

Objetivo general – Propósito

Desarrollar una política de control y regulación del estacionamiento sobre las vías públicas de Ibagué con el fin de fomentar el uso de modos alternativos a los vehículos automotores y de controlar la circulación sobre las calles.

Indicadores para medir el objetivo general

Indicador objetivo	Descripción	Fuente de verificación
Número de sectores adecuados para el estacionamiento de bicicletas, automóviles y motocicletas	Medido a través de: Unidad Meta: 20 Tipo de fuente: Documento oficial	secretaria de transito
Número de sectores adecuados para cargue y descargue de mercancías	Medido a través de: Unidad Meta: 10 Tipo de fuente: Documento oficial	secretaria de transito
Número de sectores adecuados para el estacionamiento y espera de vehículos del servicio público individual	Medido a través de: Unidad Meta: 10 Tipo de fuente: Documento oficial	secretaria de transito

02 - Relaciones entre las causas y objetivos

Causa relacionada	Objetivos específicos
Causa directa 1 Cultura generalizada del uso "gratuito" del espacio público: Algunos conductores perciben que utilizar el espacio de las vías públicas como estacionamiento es un derecho adquirido por pagar impuestos del vehículo.	Adecuar sectores de estacionamiento permitidos, pago y no pago, para bicicletas, automóviles y motocicletas debidamente regulados.
Causa indirecta 1.1 Ausencia de evaluaciones económicas reales cuando las personas deciden comprar un automotor:	Contratar al personal calificado y no calificado necesario para delantar las actividades y demás objetivos del proyecto.
Causa directa 2 Percepción generalizada entre comerciantes de que los flujos vehiculares generan más clientes: Los comerciantes suelen desear tener espacios de estacionamiento lo más cerca posible de sus establecimientos porque perciben que esa opción les ayudará	Adecuar zonas de cargue y descargue debidamente reguladas.
Causa directa 3 Infraestructura deficiente para desincentivar el uso de los automotores particulares y el estacionamiento indebido: Los carriles vehiculares en Ibagué son a menudo demasiado anchos, lo cual incentiva la percepción de que existe espacio para estaciona	Adecuar zonas amarillas o de espera de taxis debidamente reguladas.

Alternativas de la solución

01 - Alternativas de la solución

Nombre de la alternativa	Se evaluará con esta herramienta	Estado
Aumentar el control de las autoridades de tránsito (policía y vigías)	No	Completo
Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control automático por medio de parquímetros.	No	Completo
Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de pago automático.	Si	Completo

Evaluaciones a realizar

Rentabilidad:	Si
Costo - Eficiencia y Costo mínimo:	Si
Evaluación multicriterio:	No

Alternativa 1. Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de pago automático.

Estudio de necesidades

01 - Bien o servicio

Bien o servicio

Zonas de estacionamiento pago

Medido a través de

Unidad

Descripción

Sectores debidamente demarcados y regulados para controlar el estacionamiento sobre la vía pública

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2015	0,00	50,00	-50,00
2016	0,00	50,00	-50,00
2017	25,00	50,00	-25,00
2018	35,00	60,00	-25,00
2019	43,00	60,00	-17,00

Alternativa: Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de

Análisis técnico de la alternativa

01 - Análisis técnico de la alternativa

Análisis técnico de la alternativa

Es imprescindible que las zonas de estacionamiento regulado cuenten con la demarcación necesaria para que los usuarios las reconozcan y deseen utilizar. Además, para favorecer la seguridad de los usuarios y, principalmente, del resto de usuarios de la vía. Para ello se deben seguir las recomendaciones del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, versión 2015, así como los estándares y guías aplicables.

En ese sentido, se propone una unidad base de un espacio de estacionamiento de 6,00 m de largo por 2,20 m de ancho ubicada paralela al sentido de la vía. No se recomienda el uso de baterías de estacionamiento, es decir de espacios para automóviles ubicados de forma perpendicular o diagonal respecto al sentido de circulación, dado que ocupan más espacio (que pudiera ser utilizado para ampliar andenes) y representan mayor riesgo de accidentes y mayores demoras en las maniobras de estacionamiento.

Las dimensiones de la unidad base consideran las dimensiones típicas de vehículos ligeros, más espacios adicionales para las maniobras de acceso y salida del espacio, así como para la apertura de puertas, según especificaciones determinadas por el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del INVÍAS, versión 2008, y del Neufert Architects' Data, tercera edición. Dichas dimensiones han sido establecidas, además, para permitir el estacionamiento de motocicletas de forma perpendicular al sentido de la vía.

La unidad base puede ser utilizada para definir estacionamiento para automóviles ligeros, motocicletas o bicicletas. En una unidad base se pueden alojar cinco espacios para estacionamiento de motocicletas de 1,20 m de largo por 2,20 m de ancho; así como seis U invertidas, separadas 80 cm entre sí y dispuestas en ángulo de 30°, para el estacionamiento de 12 bicicletas (según las recomendaciones del documento Estacionamientos para bicicletas: Guía de elección, servicio, integración y reducción de emisiones de Despacio y el Institute for Transport and Developmen

Alternativa: Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de

Localización de la alternativa

01 - Localización de la alternativa

Ubicación general	Ubicación específica
Región: Centro Oriente Departamento: Tolima Municipio: Ibagué Centro poblado: Urbano Resguardo:	

02 - Factores analizados

Aspectos administrativos y políticos,
Cercanía a la población objetivo,
Cercanía de fuentes de abastecimiento,
Comunicaciones,
Estructura impositiva y legal

Alternativa: Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de

Cadena de valor de la alternativa

Costo total de la alternativa: \$1.050.000.001,00

1 - Objetivo específico 1 Costo: \$330.000.000,00

Adecuar sectores de estacionamiento permitidos, pago y no pago, para bicicletas, automóviles y motocicletas debidamente regulados.

Producto	Actividad
1.1 Ciclo parqueaderos construidos Medido a través de: Número de cicloparqueaderos Cantidad: 20,00 Costo: \$330.000.000,00	1.1.1 Contratar o desarrollar esquemas de operación de las zonas de estacionamiento pago Costo: \$70.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si
	1.1.2 demarcar y señalizar las zonas de estacionamiento permitido y las de estacionamiento prohibido Costo: \$260.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta crítica: No

2 - Objetivo específico 2 Costo: \$705.000.000,00

Adecuar zonas de cargue y descargue debidamente reguladas.

Producto	Actividad
2.1 Estaciones construidas Medido a través de: Número de estaciones Cantidad: 10,00 Costo: \$705.000.000,00	2.1.1 Estructurar, contratar y realizar seguimiento a los contratos del personal necesario para el proyecto Costo: \$690.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si
	2.1.2 Demarcar y señalizar las zonas Costo: \$15.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta crítica: No

3 - Objetivo específico 3 Costo: \$15.000.001,00

Adecuar zonas amarillas o de espera de taxis debidamente reguladas.

Producto	Actividad
<p>3.1 Espacios dedicados a la intermodalidad</p> <p>Medido a través de: Número de espacios</p> <p>Cantidad: 10,00</p> <p>Costo: \$15.000.001,00</p>	<p>3.1.1 demarcar y señalar la zona de taxis</p> <p>Costo: \$15.000.000,00</p> <p>Etapas: Inversión</p> <p>Ruta crítica: Si</p>
	<p>3.1.2 demarcar</p> <p>Costo: \$1,00</p> <p>Etapas: Inversión</p> <p>Ruta crítica: No</p>

Alternativa: Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de

Actividad 1.1.1 Contratar o desarrollar esquemas de operación de las zonas de estacionamiento pago

Periodo	Gastos imprevistos
0	\$70.000.000,00
Total	\$70.000.000,00

Periodo	Total
0	\$70.000.000,00
Total	

Actividad 1.1.2 demarcar y señalar las zonas de estacionamiento permitido y las de estacionamiento prohibido

Periodo	Mano de obra no calificada
0	\$200.000.000,00
1	\$30.000.000,00
2	\$30.000.000,00
Total	\$260.000.000,00

Periodo	Total
0	\$200.000.000,00
1	\$30.000.000,00
2	\$30.000.000,00
Total	

Actividad 2.1.1 Estructurar, contratar y realizar seguimiento a los contratos del personal necesario para el proyecto

Periodo	Mano de obra calificada
0	\$20.000.000,00
1	\$225.000.000,00
2	\$225.000.000,00
3	\$220.000.000,00
Total	\$690.000.000,00

Periodo	Total
0	\$20.000.000,00
1	\$225.000.000,00
2	\$225.000.000,00
3	\$220.000.000,00
Total	

Actividad 2.1.2 Demarcar y señalizar las zonas

Periodo	Mano de obra no calificada
1	\$15.000.000,00
Total	\$15.000.000,00

Periodo	Total
1	\$15.000.000,00
Total	

Actividad 3.1.1 demarcar y señalar la zona de taxis

Periodo	Mano de obra no calificada
1	\$15.000.000,00
Total	\$15.000.000,00

Periodo	Total
1	\$15.000.000,00
Total	

Actividad 3.1.2 demarcar

Periodo	Mano de obra calificada
0	\$1,00
Total	\$1,00

Periodo	Total
0	\$1,00
Total	

Alternativa: Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de

Análisis de riesgos alternativa

01 - Análisis de riesgo

	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad e impacto	Efectos	Medidas de mitigación
1-Propósito (Objetivo general)	Administrativos	Riesgo contractual: El proceso contractual de los elementos que componen el proyecto puede demorar significativamente la consecución de resultados.	Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor	La demora o adelantamiento de los resultados puede retrasar o adelantar otros procesos en la Secretaría que requieren la información brindada por este proyecto.	No iniciar el proceso hasta que se hayan definido detalladamente los criterios y condiciones de operación.
2-Componente (Productos)	Operacionales	Riesgo de Costos Operativos: La evolución futura de las variables subyacentes a los costos operativos como el gasto de personal o mantenimiento no se puede conocer de antemano. Si los costos subyacen	Probabilidad: 2. Improbable Impacto: 4. Mayor	Reducción de la sostenibilidad financiera del sistema. Disminución en la calidad y disponibilidad de operación del sistema.	Empezar el proyecto con una fase inicial piloto que permita determinar costos y necesidades reales para la operación, que permitan minimizar los costos al escalar el sistema.
3-Actividad	Financieros	Riesgo de demanda: El ingreso del sistema está ligado a la demanda del mismo. Si la demanda disminuye el ingreso también disminuye mientras los costos se mantienen, lo que puede llevar a un desequilibrio	Probabilidad: 2. Improbable Impacto: 4. Mayor	Reducción en la sostenibilidad financiera del sistema. Posible quiebra de operadores.	Diseñar el Sistema con características que mejoren la atraktividad para mantener niveles de demanda aceptable. La administración debe monitorear los niveles de demanda. En caso de presentarse desviaciones significativas con respecto al diseño, llevar a cabo un análisis para realizar ajustes de tarifa que permitan volver a alcanzar un equilibrio económico del sistema, o adaptar las características de operación si la demanda crece por encima de lo esperado.

Alternativa: Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de

Ingresos y beneficios alternativa

01 - Ingresos y beneficios

Pago estacionamiento

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Millones de pesos

Bien producido: Transporte

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.75

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
1	20,00	\$56,00	\$1.120,00
2	20,00	\$56,00	\$1.120,00
3	20,00	\$56,00	\$1.120,00

02 - Totales

Periodo	Total beneficios	Total
1	\$1.120,00	\$1.120,00
2	\$1.120,00	\$1.120,00
3	\$1.120,00	\$1.120,00

Alternativa 1
Flujo Económico
01 - Flujo Económico

P	Beneficios e ingresos (+)	Créditos(+)	Costos de preinversión (-)	Costos de inversión (-)	Costos de operación (-)	Amortización (-)	Intereses de los créditos (-)	Valor de salvamento (+)	Flujo Neto
0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$210.000.001,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-210.000.001,0
1	\$840,0	\$0,0	\$0,0	\$261.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-260.999.160,0
2	\$840,0	\$0,0	\$0,0	\$243.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-242.999.160,0
3	\$840,0	\$0,0	\$0,0	\$220.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-219.999.160,0

Indicadores y decisión

01 - Evaluación económica

Indicadores de rentabilidad			Indicadores de costo-eficiencia	Indicadores de costo mínimo	
Valor Presente Neto (VPN)	Tasa Interna de Retorno (TIR)	Relación Costo Beneficio (RCB)	Costo por beneficiario	Valor presente de los costos	Costo Anual Equivalente (CAE)
Alternativa: Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de pago automático.					
\$-793.343.464,51	No aplica	\$0,00	\$3.173,38	\$793.345.482,05	\$-261.195.988,34

Costo por capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Ciclo parqueaderos construidos	\$11.021.045,92
Estaciones construidas	\$56.488.884,84
Espacios dedicados a la intermodalidad	\$803.571,53

03 - Decisión

Alternativa

Desarrollar un sistema de control de estacionamiento sobre la vía mediante control manual por personal capacitado para ello con la posibilidad de desarrollar zonas de pago automático.

Indicadores de producto

01 - Objetivo 1

1. Adecuar sectores de estacionamiento permitidos, pago y no pago, para bicicletas, automóviles y motocicletas debidamente regulados.

Producto

1.1. Ciclo parqueaderos construidos

Indicador

1.1.1 Ciclo parqueaderos construidos

Medido a través de: Número de cicloparqueaderos

Meta total: 20,00

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	1,00	1	15,00
2	10,00	3	20,00

02 - Objetivo 2

2. Adecuar zonas de cargue y descargue debidamente reguladas.

Producto

2.1. Estaciones construidas

Indicador

2.1.1 Estaciones construidas

Medido a través de: Número de estaciones

Meta total: 10,00

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	1,00	1	10,00
2	10,00	3	10,00

03 - Objetivo 3

3. Adecuar zonas amarillas o de espera de taxis debidamente reguladas.

Producto

3.1. Espacios dedicados a la intermodalidad

Indicador

3.1.1 Espacios dedicados a la intermodalidad.

Medido a través de: Número de espacios

Meta total: 10,00

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	10,00	1	10,00
2	10,00	3	10,00

Indicadores de gestión

01 - Indicador por proyecto

Indicador

Departamentos Asistidos En El Programa De Desarrollo Vial.

Medido a través de: Número

Código: 0600G069

Fórmula: Sumatoria Del Número De Departamentos Asistidos En El Programa De Desarrollo Vial

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: secretaria de transito

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Valor
0	1	Total:	1

Esquema financiero

01 - Clasificación presupuestal

Programa presupuestal

2408 - Prestación de servicios de transporte público de pasajeros

Subprograma presupuestal

0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

02 - Fuentes de financiación

Fuente de financiación

Entidad: IBAGUÉ

Tipo de entidad: Municipios

Etapa: Inversión

Tipo de recurso: Propios

Periodo	Valor	Periodo	Valor
0	\$290.000.001,00	1	\$285.000.000,00
2	\$255.000.000,00	3	\$220.000.000,00
Total:			\$1.050.000.001,00

Resumen del proyecto

Resumen del proyecto

Resumen narrativo	Descripción	Indicadores	Fuente	Supuestos
Objetivo General	Desarrollar una política de control y regulación del estacionamiento sobre las vías públicas de Ibagué con el fin de fomentar el uso de modos alternativos a los vehículos automotores y de controlar la circulación sobre las calles.	Número de sectores adecuados para el estacionamiento de bicicletas, automóviles y motocicletas	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: secretaria de transito	Cambios en los criterios de operación
		Número de sectores adecuados para cargue y descargue de mercancías	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: secretaria de transito	Cambios en los criterios de operación
		Número de sectores adecuados para el estacionamiento y espera de vehículos del servicio público individual	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: secretaria de transito	Cambios en los criterios de operación
Componentes (Productos)	1.1 Ciclo parqueaderos construidos	Ciclo parqueaderos construidos	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaria de transito	Por el aumento de zonas a enmarcar
	2.1 Estaciones construidas	Estaciones construidas	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaria de transito	
	3.1 Espacios dedicados a la intermodalidad	Espacios dedicados a la intermodalidad.	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaria de transito	
Actividades	1.1.1 - Contratar o desarrollar esquemas de operación de las zonas de estacionamiento pago (*) 1.1.2 - demarcar y señalizar las zonas de estacionamiento permitido y las de estacionamiento prohibido	Nombre: Departamentos Asistidos En El Programa De Desarrollo Vial. Unidad de Medida: Número Meta: 1.00	Tipo de fuente: Fuente:	Por normas que prohíben el estacionamiento en vías
	2.1.1 - Estructurar, contratar y realizar seguimiento a los contratos del personal necesario para el proyecto(*) 2.1.2 - Demarcar y señalizar las zonas		Tipo de fuente: Fuente:	
	3.1.1 - demarcar y señalar la zona de taxis(*) 3.1.2 - demarcar		Tipo de fuente: Fuente:	

(*) Actividades con ruta crítica