

Datos básicos

01 - Datos básicos del proyecto

Nombre

Implementación de practicas de movilidad sostenible, particularmente el uso de modos no motorizados para viajes regulares en la Ibagué

Tipo

Código BPIN

2017730010091

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

2401 - Infraestructura red vial primaria

02 - Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Soluciones que Transforman 2016 -2019

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

territorial

Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal

movilidad

Identificación y descripción del problema

Problema central

Es innegable que la movilidad se ha convertido en un gran reto para las ciudades, e Ibagué no es la excepción. Desde la segunda mitad del siglo pasado se ha favorecido desproporcionadamente el automóvil como medio de transporte, en una tendencia cada vez más notoria en la última década en las ciudades colombianas. Esta inclinación ha fortalecido la concepción errada de que la movilidad se refiere principalmente a la facilidad de moverse rápido y en carro. Por esta razón, muchas veces, los problemas asociados a la movilidad tienden a reducirse casi que exclusivamente a la congestión vehicular.

El Plan de Desarrollo por Ibagué con todo el corazón busca la transformación de ese paradigma y por lo tanto entiende la movilidad como los desplazamientos, de las personas y sus cosas, que derivan de la atención de necesidades como el trabajo, el estudio, la recreación, la alimentación, la integración, etc. En ese sentido, las alternativas de transporte y las vías (y en general la infraestructura de transporte), entendidas como soportes para satisfacer las necesidades de movilidad, son componentes esenciales para construir una ciudad diferente. Así, el ejercicio de planeación de las vías, el transporte y la movilidad implica asumir una ciudad para la gente y dejar de suponer que, en esta, los carros son la prioridad.

De igual manera el Plan de Desarrollo por Ibagué con todo el corazón busca desarrollar una ciudad para la gente y que promueva la vida y la armonía con la naturaleza como elementos esenciales para que se construya un presente y un futuro para todos. En ese sentido, el transporte no motorizado es una opción de movilidad que debe ser prioritaria para la Ciudad, pues representa beneficios insuperables en términos de contaminación, salud, eficiencia, accesibilidad y asequibilidad, inclusión y seguridad vial.

Descripción de la situación existente con respecto al problema

Conforme a este planteamiento, dentro de las causas del problema establecido, se encuentra el aumento de las emisiones de partículas y gases contaminantes provenientes del uso de combustibles fósiles, tales como, petróleo, carbón, gas natural y gas licuado del petróleo; esto como consecuencia proporcional a los índices de motorización que se registran en el área urbana de la ciudad de Ibagué, que se reflejan en los elevados niveles de congestión vehicular; generando a su vez, incrementos en los tiempos de desplazamiento en los viajes realizados en modos motorizados, razón por la cual los ciudadanos han optado por la utilización de medios alternativos de transporte, en particular de transporte no motorizado, como la bicicleta y el caminar, para satisfacer sus necesidades de desplazamiento, originando importantes números de viajes en cada uno de estos.

Como respuesta a lo planteado en este esquema y en concordancia con lo expuesto previamente, las administraciones municipales no han definido en sus planes de desarrollo, acciones tendientes a proporcionar e incentivar estos medios de transporte, como elementos contribuyentes a la solución de temas concernientes con la movilidad y el medio ambiente; lo anterior, lo que se ha reflejado en la carencia de programas y proyectos que conduzcan a la implementación de la infraestructura adecuada para el tránsito de ciclistas en la ciudad, que sumado a la concepción errada de las administraciones de que la movilidad se refiere principalmente a la facilidad de moverse rápido y en carro, han conllevado a la falta de prácticas de movilidad sostenible, particularmente el uso de modos no motorizados para viajes regulares en la ciudad.

Magnitud actual del problema – indicadores de referencia

La problemática actual que vive la ciudad en términos de infraestructura soporte para el desplazamiento, en particular, a pie y en bicicleta.

01 - Causas que generan el problema

Causas directas	Causas indirectas
<p>1. Falta de acciones administrativas tendientes a proporcionar e incentivar modos alternativos de transporte no motorizados (bicicleta) contribuyentes a la solución de temas concernientes con la movilidad y el medio ambiente.</p>	

02 - Efectos generados por el problema

Efectos directos	Efectos indirectos
<p>1. Falta de una red de infraestructura para el tránsito de ciclistas.</p>	

Identificación y análisis de participantes

01 - Identificación de los participantes

Participante	Contribución o Gestión
<p>Actor: Nacional</p> <p>Entidad: Ministerio De Transporte - Gestión General</p> <p>Posición: Cooperante</p> <p>Intereses o Expectativas: Asesora y contribuye en la ejecución de las fases del proyecto.</p>	
<p>Actor: Municipal</p> <p>Entidad: Ibagué - Tolima</p> <p>Posición: Cooperante</p> <p>Intereses o Expectativas: Toma las decisiones en la planificación de la red de infraestructura para ciclistas.</p>	
<p>Actor: Otro</p> <p>Entidad: Secretaría de Tránsito, Transporte y de la Movilidad</p> <p>Posición: Cooperante</p> <p>Intereses o Expectativas: Planifica y ejecuta las acciones.</p>	
<p>Actor: Otro</p> <p>Entidad: Secretaría de Infraestructura</p> <p>Posición: Cooperante</p> <p>Intereses o Expectativas: Diseña y construye la infraestructura necesaria para el desplazamiento en bicicleta como medio de tr</p>	
<p>Actor: Otro</p> <p>Entidad: Colectivo y usuarios de la bicicleta como medio de transporte</p> <p>Posición: Beneficiario</p> <p>Intereses o Expectativas: Demanda potencial del proyecto.</p>	
<p>Actor: Otro</p> <p>Entidad: Concesionarios y empresas habilitadas para la venta de vehículos</p> <p>Posición: Oponente</p> <p>Intereses o Expectativas: Dependiendo de la socialización del proyecto pueden apoyar o rechazar la realización del mismo.</p>	

Actor: Otro

Entidad: Ciudadanía, usuarios de otros modos de transporte

Posición: Beneficiario

Intereses o Expectativas: Conforme al trazado de la red y a la consciencia ciudadana pueden apoyar o rechazar el proyecto.

02 - Análisis de los participantes

La población afectada y la población objetivo comprenden los habitantes de la ciudad y actores del sistema de movilidad de la ciudad, así como a los demás usuarios que utilizan el mismo. No existe un estimativo específico del número de personas que se ven afectadas porque no hay información regular y actualizada sobre los flujos de tránsito en todas las vías de la Ciudad.

Población afectada y objetivo

01 - Población afectada por el problema

Tipo de población

Personas

Número

223.144

Fuente de la información

Encuesta de movilidad – Universidad Nacional de Colombia 2008.

Localización

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

02 - Población objetivo de la intervención

Tipo de población

Personas

Número

245.000

Fuente de la información

Encuesta de movilidad – Universidad Nacional de Colombia 2008.

Localización

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

03 - Características demográficas de la población objetivo

Características demográficas de la población objetivo

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de la información
Género	Masculino	0	
	Femenino	0	
Grupos étnicos	Población Indígena	0	
	Población Afrocolombiana	0	
	Pueblo Rom	0	
Etarrea (Edad)	0 a 14 años	0	
	15 a 19 años	0	
	20 a 59 años	0	
	Mayor de 60 años	0	
Población Vulnerable	Desplazados	0	
	Discapacitados	0	

5. Objetivos específicos

01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

Problema central

Es innegable que la movilidad se ha convertido en un gran reto para las ciudades, e Ibagué no es la excepción. Desde la segunda mitad del siglo pasado se ha favorecido desproporcionadamente el automóvil como medio de transporte, en una tendencia cada vez más notoria en la última década en las ciudades colombianas. Esta inclinación ha fortalecido la concepción errada de que la movilidad se refiere principalmente a la facilidad de moverse rápido y en carro. Por esta razón, muchas veces, los problemas asociados a la movilidad tienden a reducirse casi que exclusivamente a la congestión vehicular.

El Plan de Desarrollo por Ibagué con todo el corazón busca la transformación de ese paradigma y por lo tanto entiende la movilidad como los desplazamientos, de las personas y sus cosas, que derivan de la atención de necesidades como el trabajo, el estudio, la recreación, la alimentación, la integración, etc. En ese sentido, las alternativas de transporte y las vías (y en general la infraestructura de transporte), entendidas como soportes para satisfacer las necesidades de movilidad, son componentes esenciales para construir una ciudad diferente. Así, el ejercicio de planeación de las vías, el transporte y la movilidad implica asumir una ciudad para la gente y dejar de suponer que, en esta, los carros son la prioridad.

De igual manera el Plan de Desarrollo por Ibagué con todo el corazón busca desarrollar una ciudad para la gente y que promueva la vida y la armonía con la naturaleza como elementos esenciales para que se construya un presente y un futuro para todos. En ese sentido, el transporte no motorizado es una opción de movilidad que debe ser prioritaria para la Ciudad, pues representa beneficios insuperables en términos de contaminación, salud, eficiencia, accesibilidad y asequibilidad, inclusión y seguridad vial.

Objetivo general – Propósito

Promover practicas de movilidad sostenible, particularmente el uso de modos no motorizados para viajes regulares en la ciudad

Indicadores para medir el objetivo general

Indicador objetivo	Descripción	Fuente de verificación
Total de viajes promedio diarios realizados en modos no motorizados (a pie y en bicicleta)	Medido a través de: Número Meta: 245.000 Tipo de fuente:	
Concentración de material particulado en el aire atribuible a emisiones del transporte que contribuyen al calentamiento global	Medido a través de: Número Meta: 50 Tipo de fuente:	

02 - Relaciones entre las causas y objetivos

Causa relacionada	Objetivos específicos
Causa directa 1 Falta de acciones administrativas tendientes a proporcionar e incentivar modos alternativos de transporte no motorizados (bicicleta) contribuyentes a la solución de temas concernientes con la movilidad y el medio ambiente.	Ajustar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad con énfasis en movilidad no motorizada.
Causa directa 2 Carencia de proyectos para la implementación de infraestructura para el tránsito de ciclistas.	Desarrollar 1 Plan Piloto de Bicicletas públicas.
Causa directa 3 Altos niveles de congestión vehicular.	Habilitar 40 zonas para el estacionamiento de bicicletas en puntos de gran demanda de la ciudad.
Causa directa 4 Aumento en las emisiones de partículas y gases contaminantes de combustibles fósiles.	Desarrollar 1 plan de ecomovilidad dirigido a las empresas privadas e instituciones públicas.

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 programas de campañas y estrategias de capacitación a la ciudadanía con el propósito de fomentar cultura ciudadana para la seguridad vial.	No	Completo
Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.	Si	Completo

Evaluaciones a realizar

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

Alternativa 1. Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Estudio de necesidades

01 - Bien o servicio

Bien o servicio

Dispositivos de control y señalización instalada

Medido a través de

Metros

Descripción

Auditorias ejecutadas, dispositivos de control y señalización horizontal y vertical instalada

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2015	0,00	1,00	-1,00

Alternativa: Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Análisis técnico de la alternativa

01 - Análisis técnico de la alternativa

Análisis técnico de la alternativa

La alternativa 1 no genera los resultados esperados. Ha sido la opción habitual para tratar de fomentar comportamientos adecuados que mejoren la cultura ciudadana para la seguridad vial del sistema de movilidad de la ciudad, no obstante no resulta siendo la más eficaz y eficiente puesto que las acciones ejecutadas en el marco de esta campañas no tienen el impacto esperado en la población objetivo, destinando gran parte de los recursos asignado en papelería, estrategias de comunicación y personal de apoyo en vía, sin obtener los resultados previstos.

La alternativa 2 ayuda a ejercer control en vía del comportamiento de los diferentes actores del sistema vial de la ciudad, de manera que se pueden aplicar de manera efectiva control al tránsito. El uso de personal manual permite controlar más efectivamente los comportamientos indebidos de los usuarios. A medida que los usuarios se vayan acostumbrando al modelo de control del tránsito se esperan comportamientos adecuados de los actores que componen el sistema vial de la ciudad.

La alternativa 3 tiene el potencial de mejorar las condiciones de la vía en materia de señalización y dispositivos de control de tránsito que de manera directa contribuye en la cultura ciudadana para la seguridad vial.

En consecuencia, la alternativa escogida es la número 3: Desarrolla un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Alternativa: Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Localización de la alternativa

01 - Localización de la alternativa

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

02 - Factores analizados

Aspectos administrativos y políticos,
Cercanía a la población objetivo,
Cercanía de fuentes de abastecimiento,
Comunicaciones,
Disponibilidad y costo de mano de obra,
Estructura impositiva y legal,
Impacto para la Equidad de Género

Alternativa: Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Cadena de valor de la alternativa

Costo total de la alternativa: \$3.230.000.000,00

1 - Objetivo específico 1 Costo: \$1.500.000.000,00

Ajustar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad con énfasis en movilidad no motorizada.

Producto	Actividad
1.1 Estudio de ajuste y Plan Maestro de Movilidad actualizado Medido a través de: Unidad Cantidad: 1,00 Costo: \$1.500.000.000,00	1.1.1 Ajustar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad Costo: \$1.500.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si

2 - Objetivo específico 2 Costo: \$1.300.000.000,00

Desarrollar 1 Plan Piloto de Bicicletas públicas.

Producto	Actividad
2.1 Plan piloto del Sistema de Bicicleta Pública desarrollado Medido a través de: Unidad Cantidad: 1,00 Costo: \$1.300.000.000,00	2.1.1 Desarrollar 1 Plan Piloto de bicicletas públicas Costo: \$1.300.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si

3 - Objetivo específico 3 Costo: \$80.000.000,00

Habilitar 40 zonas para el estacionamiento de bicicletas en puntos de gran demanda de la ciudad.

Producto	Actividad
3.1 Zonas de cicloparqueaderos habilitadas Medido a través de: Unidad Cantidad: 40,00 Costo: \$80.000.000,00	3.1.1 Habilitar 40 zonas para el estacionamiento de bicicletas Costo: \$80.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si

4 - Objetivo específico 4 Costo: \$350.000.000,00

Desarrollar 1 plan de ecomovilidad dirigido a las empresas privadas e instituciones públicas.

Producto	Actividad
<p>4.1 Plan de ecomovilidad desarrollado</p> <p>Medido a través de: Unidad</p> <p>Cantidad: 1,00</p> <p>Costo: \$350.000.000,00</p>	<p>4.1.1 Desarrollar 1 Plan de ecomovilidad</p> <p>Costo: \$350.000.000,00</p> <p>Etapas: Inversión</p> <p>Ruta crítica: Si</p>

Alternativa: Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Actividad 1.1.1 Ajustar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad

Periodo	Mano de obra calificada
0	\$1.500.000.000,00
Total	\$1.500.000.000,00

Periodo	Total
0	\$1.500.000.000,00
Total	

Actividad 2.1.1 Desarrollar 1 Plan Piloto de bicicletas públicas

Periodo	Mano de obra calificada	Mantenimiento maquinaria y equipo
0	\$300.000.000,00	
1		\$350.000.000,00
2		\$350.000.000,00
3		\$300.000.000,00
Total	\$300.000.000,00	\$1.000.000.000,00

Periodo	Total
0	\$300.000.000,00
1	\$350.000.000,00
2	\$350.000.000,00
3	\$300.000.000,00
Total	

Actividad 3.1.1 Habilitar 40 zonas para el estacionamiento de bicicletas

Periodo	Materiales
0	\$10.000.000,00
1	\$30.000.000,00
2	\$30.000.000,00
3	\$10.000.000,00
Total	\$80.000.000,00

Periodo	Total
0	\$10.000.000,00
1	\$30.000.000,00
2	\$30.000.000,00
3	\$10.000.000,00
Total	

Actividad 4.1.1 Desarrollar 1 Plan de ecomovilidad

Periodo	Mano de obra calificada	Mantenimiento maquinaria y equipo
0	\$50.000.000,00	
1		\$100.000.000,00
2		\$100.000.000,00
3		\$100.000.000,00
Total	\$50.000.000,00	\$300.000.000,00

Periodo	Total
0	\$50.000.000,00
1	\$100.000.000,00
2	\$100.000.000,00
3	\$100.000.000,00
Total	

Alternativa: Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

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)		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 en la ejecución de las medidas enmarcadas en este proyecto definirá el éxito o fracaso del mismo	Realizar los trámites contractuales en los tiempos y términos establecidos que garanticen el éxito de cada uno de estos procesos.
		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.	Probabilidad: 2. Improbable Impacto: 4. Mayor	Limitación en la disponibilidad de recursos destinados para el cumplimiento de las metas enmarcadas en este proyecto	Prever y planificar cada vigencia la disponibilidad de recursos conforme a la ejecución de las metas propuestas en el proyecto.
2-Componente (Productos)	Administrativos	Demora en la selección del operador del Sistema Piloto de Bicicletas Publicas puede llevar a detrimento de las bicicletas otorgadas por el Ministerio de Transporte.	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	Retrasa la consecución de resultados y el buen estado de las bicicletas.	Contar con el personal calificado para analizar a tiempo las propuestas de operación del sistema y agilizar los tiempos de selección y contratación.
3-Actividad	De mercado	No contar con el proveedor de servicios experimentado en el tema y que presente diferentes opciones.	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	Incumplimiento en el cronograma y retraso en los resultados esperados del proyecto	Contar un registro de proponentes

Alternativa: Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Ingresos y beneficios alternativa

01 - Ingresos y beneficios

Comparendos

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Unidad

Bien producido: Transporte

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.75

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
0	10,00	\$490.000.000,00	\$4.900.000.000,00
1	0,00	\$0,00	\$0,00
2	0,00	\$0,00	\$0,00
3	0,00	\$0,00	\$0,00

02 - Totales

Periodo	Total beneficios	Total
0	\$4.900.000.000,00	\$4.900.000.000,00
1	\$0,00	\$0,00
2	\$0,00	\$0,00
3	\$0,00	\$0,00

Alternativa: Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Créditos, amortización y pagos a capital alternativa

01 - Créditos, amortización y pagos a capital

Crédito

Concepto: Credito

Tipo de crédito: Moneda Extranjera

Tasa de cambio: 0

Tasa de interés: 1 %

Valor del crédito (COP): \$0,00

Amortización anual (COP): \$0,00

Valor del crédito (Moneda extranjera): \$1,00

Amortización (Moneda extranjera): \$0,00

Comportamiento anual de la amortización

Periodo	Saldo inicial	Cuota	Interés	Amortización	Saldo final
0	\$1,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00
1	\$1,00	\$0,00	\$1,01	\$0,00	\$0,00

Saldo total de los créditos

Periodo	Saldo final	Periodo	Saldo final
		Total:	\$0,00

Alternativa: Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Depreciación de activos alternativa

01 - Depreciación de activos

Descripción	Valor del activo	Periodo de adquisición	Concepto	Valor de salvamento
Maquinaria y equipo	\$490.000.000,00	0,00	Maquinaria y equipo	\$392.000.000,00
			Total:	\$392.000.000,00

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	\$3.675.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$1.857.900.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$1.817.100.000,0
1	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$343.200.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,7	\$0,0	-\$343.200.000,7
2	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$343.200.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	-\$343.200.000,0
3	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$291.900.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$392.000.000,0	\$100.100.000,0

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 plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.					
\$1.308.323.691,96	No aplica	\$1,48	\$10.798,75	\$2.645.694.165,18	\$430.745.213,23

Costo por capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Estudio de ajuste y Plan Maestro de Movilidad actualizado	\$1.500.000.000,00
Plan piloto del Sistema de Bicicleta Pública desarrollado	\$871.586.871,36
Zonas de cicloparqueaderos habilitadas	\$1.339.431,83
Plan de ecomovilidad desarrollado	\$220.530.020,04

03 - Decisión

Alternativa

Desarrollar un plan de acción para la implementación de dispositivos de control, señalización y demás acciones necesarias para el control del tránsito en la ciudad.

Indicadores de producto

01 - Objetivo 1

1. Ajustar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad con énfasis en movilidad no motorizada.

Producto

1.1. Estudio de ajuste y Plan Maestro de Movilidad actualizado

Indicador

1.1.1 Documentos de planeación realizados

Medido a través de: Unidad

Meta total: 1,00

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
1	1,00		

02 - Objetivo 2

2. Desarrollar 1 Plan Piloto de Bicicletas públicas.

Producto

2.1. Plan piloto del Sistema de Bicicleta Pública desarrollado

Indicador

2.1.1 Documentos de lineamientos técnicos realizados

Medido a través de: Unidad

Meta total: 1,00

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Programación de indicadores

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

03 - Objetivo 3

3. Habilitar 40 zonas para el estacionamiento de bicicletas en puntos de gran demanda de la ciudad.

Producto

3.1. Zonas de cicloparqueaderos habilitadas

Indicador

3.1.1 Documentos de lineamientos técnicos realizados

Medido a través de: Unidad

Meta total: 40,00

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	5,00	1	15,00
2	15,00	3	5,00
Total:			40,00

04 - Objetivo 4

4. Desarrollar 1 plan de ecomovilidad dirigido a las empresas privadas e instituciones públicas.

Producto

4.1. Plan de ecomovilidad desarrollado

Indicador

4.1.1 Documentos de lineamientos técnicos realizados

Medido a través de: Unidad

Meta total: 1,00

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
1	1,00		

Indicadores de gestión

01 - Indicador por proyecto

Esquema financiero

01 - Clasificación presupuestal

Programa presupuestal

2401 - Infraestructura red vial primaria

Subprograma presupuestal

0604 RED URBANA

02 - Fuentes de financiación

Fuente de financiación

Entidad: IBAGUÉ

Tipo de entidad: Municipios

Etapa: Inversión

Tipo de recurso: Propios

Periodo	Valor	Periodo	Valor
0	\$1.860.000.000,00	1	\$480.000.000,00
2	\$480.000.000,00	3	\$410.000.000,00
		Total:	\$3.230.000.000,00

Resumen del proyecto

Resumen del proyecto

Resumen narrativo	Descripción	Indicadores	Fuente	Supuestos
Componentes (Productos)	1.1 Estudio de ajuste y Plan Maestro de Movilidad actualizado	Documentos de planeación realizados	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Radicado del documento, físico del documento, certificado de recibido a satisfacción por parte del supervisor o la secretaria responsable.	
	2.1 Plan piloto del Sistema de Bicicleta Pública desarrollado	Documentos de lineamientos técnicos realizados	Tipo de fuente: Inspección Fuente: Sistema Piloto de Bicicletas publicas operando y certificado del supervisor o secretaria responsable	No contar con personal que tenga experiencia en el tema
	3.1 Zonas de cicloparqueaderos habilitadas	Documentos de lineamientos técnicos realizados	Tipo de fuente: Inspección Fuente: ciclo-parqueaderos operando de acuerdo a lo estipulado en la norma, certificado del supervisor o secretario responsable.	
	4.1 Plan de ecomovilidad desarrollado	Documentos de lineamientos técnicos realizados	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Certificado por parte del supervisor	
Actividades	1.1.1 - Ajustar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad(*)		Tipo de fuente:	
			Fuente:	
	2.1.1 - Desarrollar 1 Plan Piloto de bicicletas públicas(*)		Tipo de fuente:	
			Fuente:	
3.1.1 - Habilitar 40 zonas para el estacionamiento de bicicletas(*)		Tipo de fuente:	baja oferta de este tipo de operadores en el país	
		Fuente:		
4.1.1 - Desarrollar 1 Plan de ecomovilidad (*)		Tipo de fuente:		
		Fuente:		

(*) Actividades con ruta crítica