



TOD NAMA MANIZALES

RENACE EL CENTRO



www.findeter.gov.co



findetercol
@Findeter
findetercol



El emprendimiento
es de todos

Mi hacienda

Comprometidos con Colombia

TOD NAMA MANIZALES EL CENTRO RENACE

01

LA COLOMBIA TOD-NAMA

02

CONTEXTO

03

PROYECTO "EL CENTRO RENACE"

04

MEDICIÓN DE IMPACTOS

05

PROYECTOS DETONANTES

06

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

07

DETALLE INTERVENCIONES

08

EQUIPO DE TRABAJO

CONTENIDO



COLOMBIA TOD-NAMA

La Colombia TOD - NAMA es una NAMA de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS - TOD por sus siglas en inglés) que tiene por objetivo transformar el modelo de estructura urbana y de movilidad en las ciudades del país. Este nuevo modelo pretende mejorar la calidad de vida urbana, ayudar en la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte, generar eficiencia en el uso de la infraestructura y generar una disminución de las emisiones de gases efecto invernadero relacionadas con el uso de combustibles fósiles para los desplazamientos. El principal objetivo de la Colombia TOD NAMA es adaptar la política de desarrollo urbano a nivel nacional, por medio de la implementación de modelos TOD que sean técnica y financieramente viables.

Para lograr esto, CIUDAT, con recursos de cooperación internacional dentro de los cuales se destaca la contribución de: USAID, AFD-FFEM, WRI, WWF y de la NAMA Facility, realiza estudios de política nacional que permiten cerrar las brechas económicas, legales y logísticas frente a desarrollos urbanos no convencionales en el país.

Se pretende desarrollar como mínimo tres proyectos piloto en ciudades colombianas para demostrar el potencial de la iniciativa, y así servir de plataforma para la replicación de este tipo de iniciativas en todo el marco nacional.

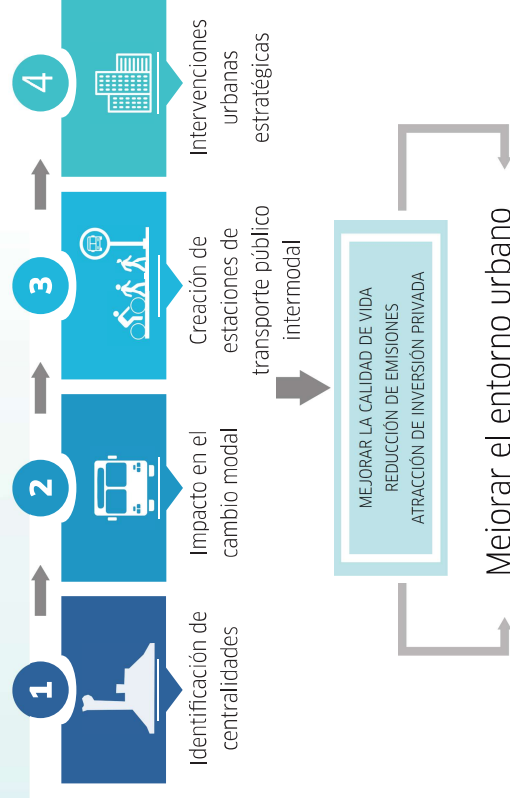
1 NAMA: Las NAMAs son acciones voluntarias realizadas en el país para reducir emisiones de GEI. Deben estar alineadas con políticas nacionales y sectoriales y generar cobeneficios. Cualquier acción debe realizarse en el contexto de un desarrollo sostenible, de manera medible, reportable y verificable, y debe estar soportada por financiamiento, tecnología y desarrollo de capacidades

El modelo de cooperación financiera de la Colombia TOD-NAMA, específico para la implementación de tres proyectos piloto, cuenta con recursos no reembolsables para financiar parte de los estudios de factibilidad, y con recursos para subsidiar la tasa de interés de los proyectos, ofreciendo opciones de crédito mucho más favorables que las que ofrece el mercado convencional.

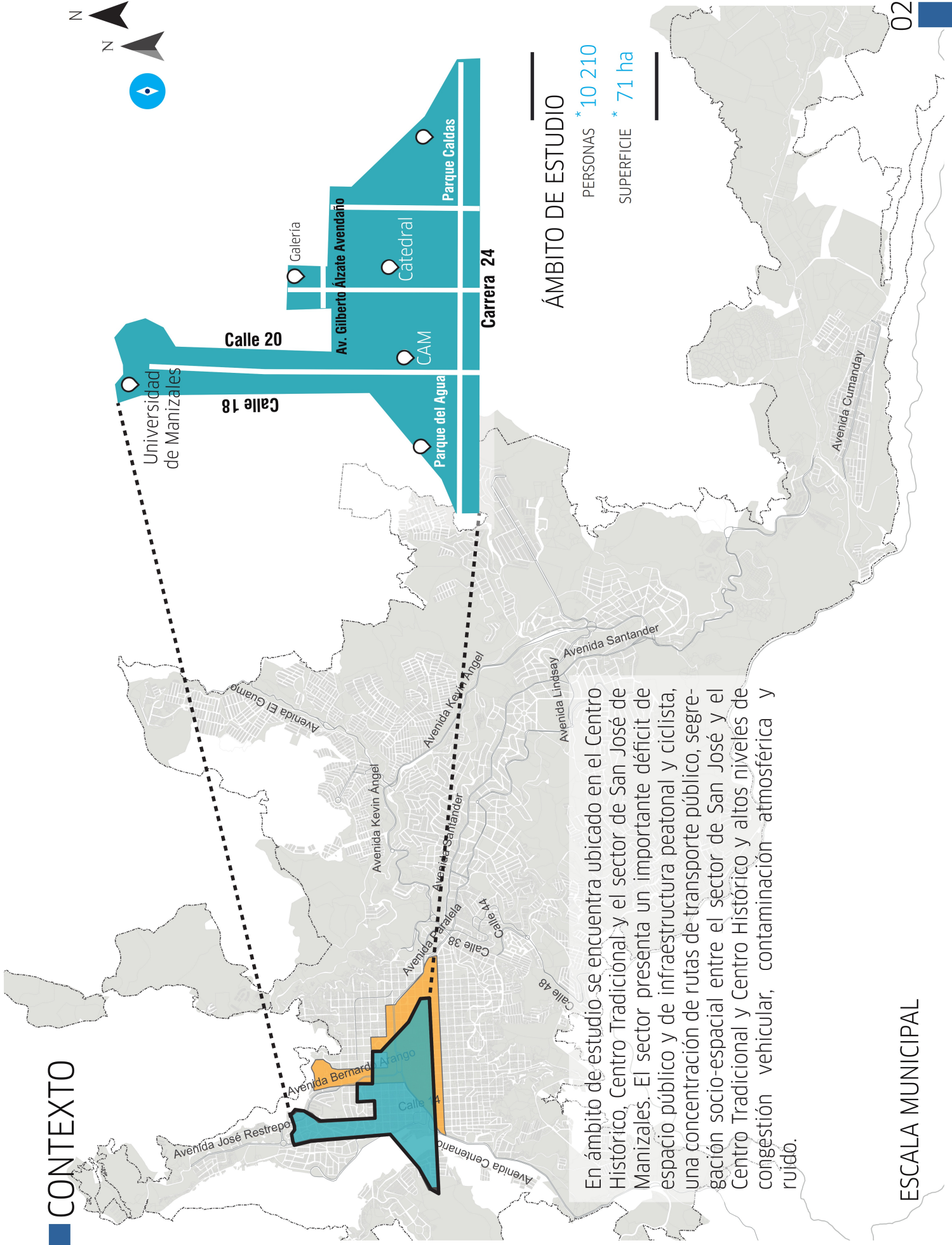
El modelo establecido, se divide en dos:

1. Cooperación Técnica: Recursos no reembolsables para el desarrollo de la prefactibilidad.
2. Cooperación financiera: Recursos no reembolsables para financiar parte de los estudios de factibilidad, y con recursos para subsidiar la tasa de interés de los proyectos piloto.

MODELO DE REPLICABILIDAD



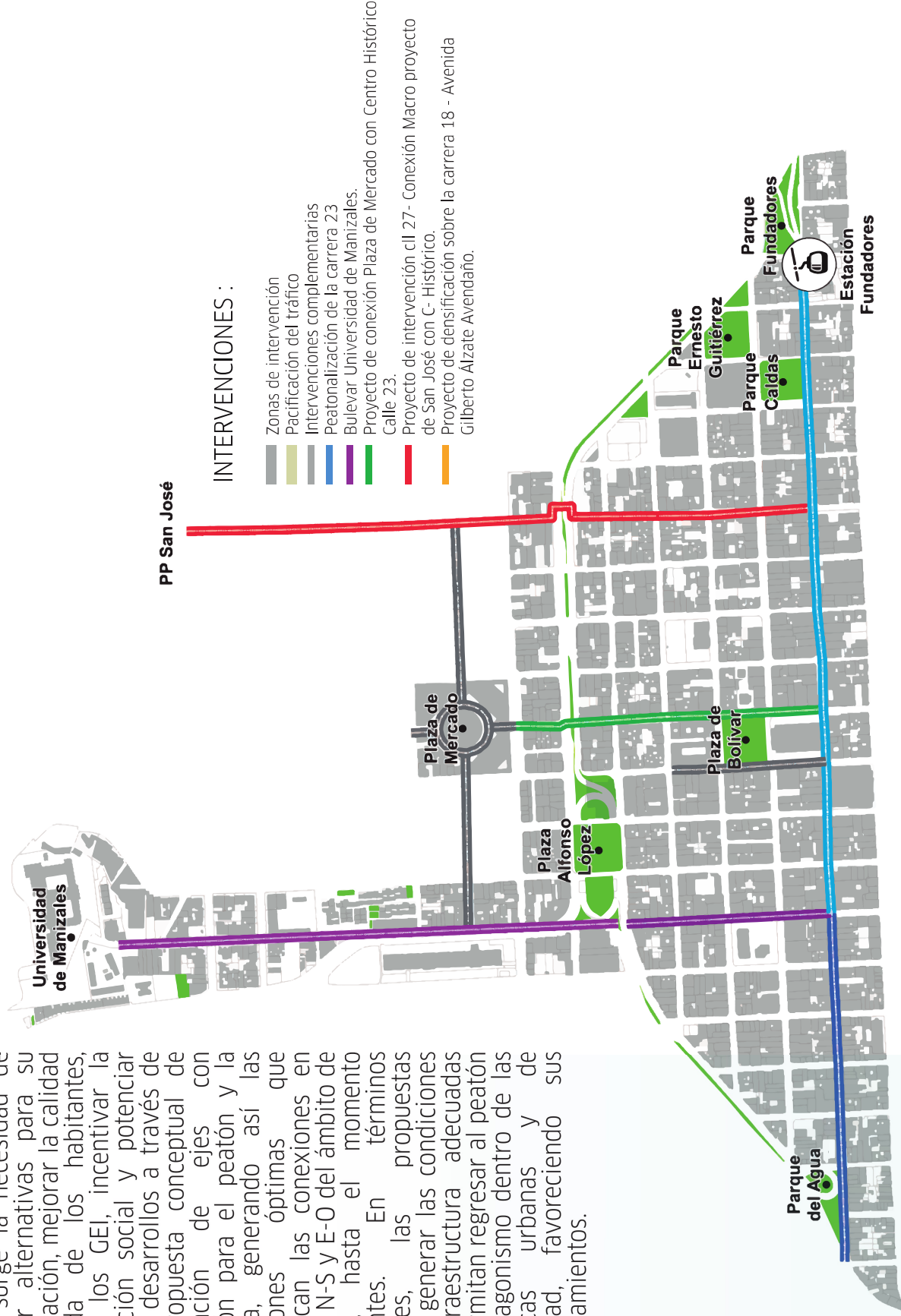
CONTEXTO



En ámbito de estudio se encuentra ubicado en el Centro Histórico, Centro Tradicional y el sector de San José de Manizales. El sector presenta un importante déficit de espacio público y de infraestructura peatonal y ciclista, una concentración de rutas de transporte público, segregación socio-espacial entre el sector de San José y el Centro Tradicional y Centro Histórico y altos niveles de congestión vehicular, contaminación atmosférica y ruido.

PROYECTO “EL CENTRO RENACE”

Producto del deterioro del centro, surge la necesidad de plantear alternativas para su recuperación, mejorar la calidad de vida de los habitantes, reducir los GEI, incentivar la integración social y potenciar nuevos desarrollos a través de una propuesta conceptual de priorización de ejes con prelación para el peatón y la bicicleta, generando así las condiciones óptimas que favorezcan las conexiones en sentido N-S y E-O del ámbito de estudio, hasta el momento deficientes. En términos generales, las propuestas buscan generar las condiciones de infraestructura adecuadas que permitan regresar al peatón su protagonismo dentro de las dinámicas urbanas y de movilidad, favoreciendo sus desplazamientos.



MEDICIÓN DE IMPACTOS

A través de una matriz multicriterio, se evalúan los proyectos teniendo en consideración su nivel de cumplimiento de tres componentes: (1) Cumplimiento de principios DOTS (2) Financiero y (3) Gobernanza. A continuación se describen los criterios evaluados para cada uno de los componentes:

DOTS

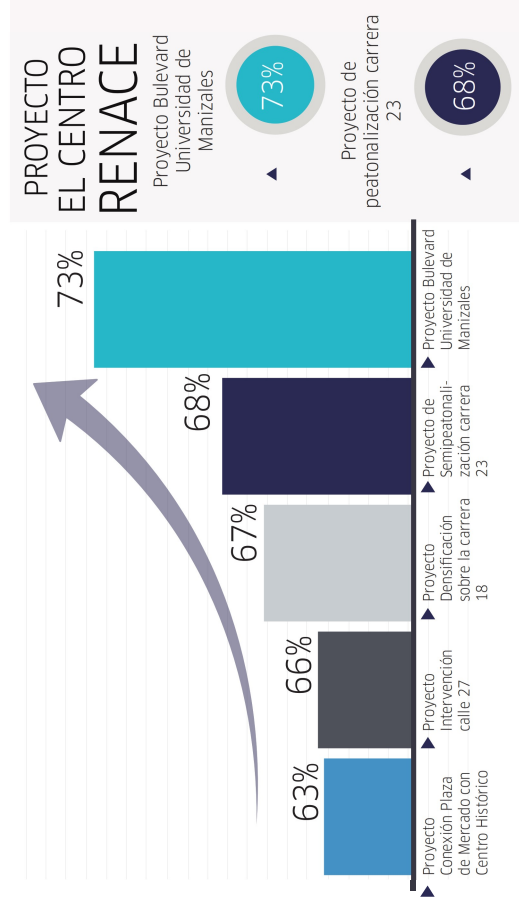
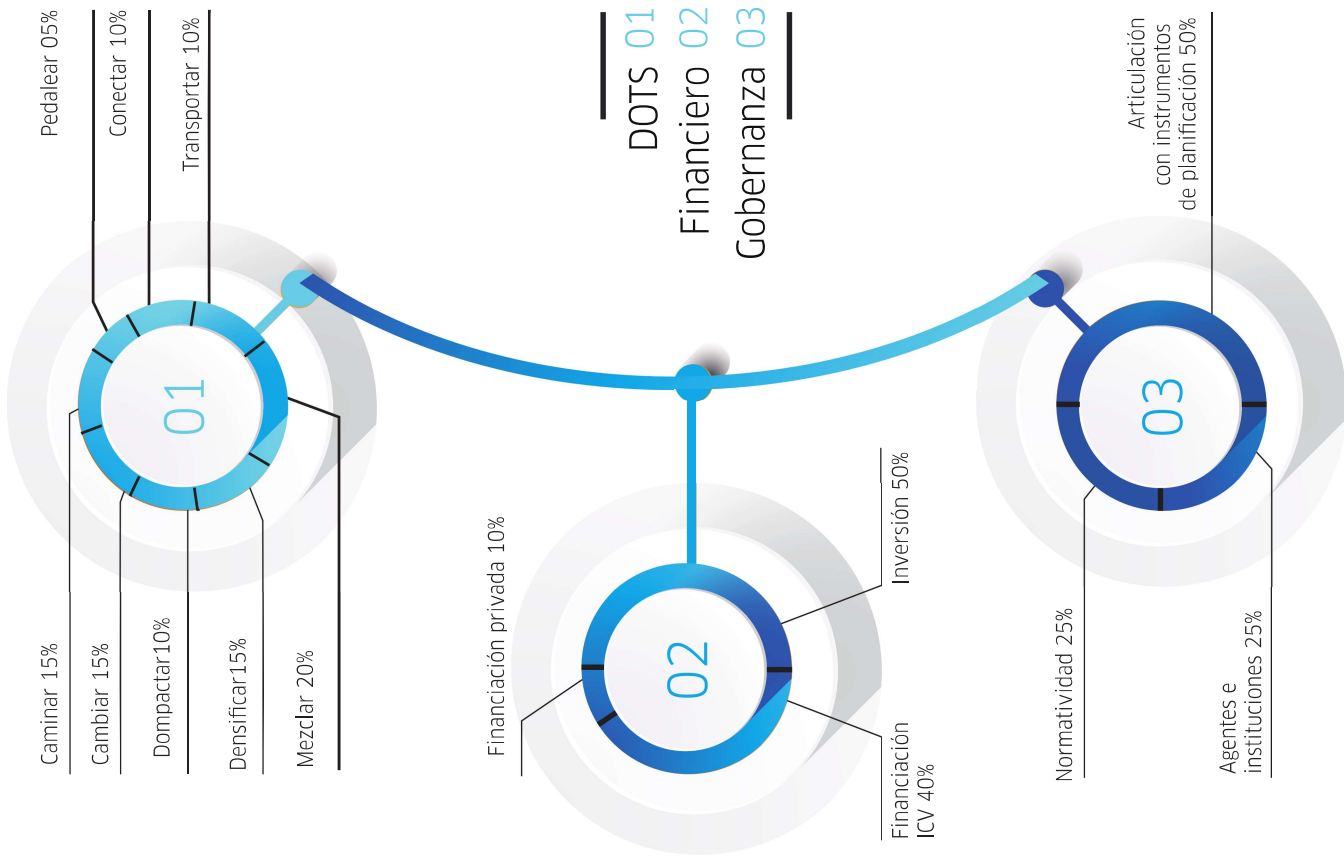
Mide el grado de la alineación del proyecto para incentivar y facilitar el transporte sostenible a partir de 8 criterios

Financiero

Evaluar la viabilidad de los proyectos desde el punto de vista de disponibilidad de recursos a partir de 3 criterios

Gobernanza

Evalúa la alineación de los proyectos con el Plan de Desarrollo urbana del municipio con base en el desempeño en 3 criterios



A partir de la evaluación, se prioriza el Proyecto Peatonalización de la carrera 23 y el Bulevard de la Universidad de Manizales.

PROYECTOS DETONANTES

El proyecto de Peatonalización de la carrera 23 entre calles 12 y 19 y de semi peatonalización entre calles 19 y 32, busca garantizar la conexión completa en sentido oriente-occidente del ámbito de estudio y a su vez, permitir la articulación entre el Parque del Agua y el Parque los Fundadores.

El proyecto se articula con el Bulevar universidad de Manizales (calle 19), cuyo objetivo es lograr el mejoramiento de este eje por medio de la creación de ciclo rutas y senderos peatonales, introduciendo un sistema de transporte público con carril preferencial.

CARACTERÍSTICAS DE LAS INTERVENCIONES

Bulevar Universidad de Manizales (calle 19):

- Creación de nuevas zonas verdes.
- 3.169 m² de mejoramiento de andenes.
- 1,14 km de construcción de ciclo rutas.
- Mobiliario urbano y arborización.

Costo total de la intervención:
1.088,74 MM

Costo total de la intervención: 2115 MCOP
Proyecto peatonalización de la carrera 23 entre
entre cll 12 y 19 y semi - peatonalización
entre cll 19 y 32.

- 5.696 m² de mejoramiento de andenes.
- 4.272 m² de franjas de amoblamiento.
- 823 m² de nuevas zonas verdes.
- Mobiliario urbano y arborización.
- 4.706,24 MM

Costo total de la intervención:

Tramo 1- Entre calle 12 y 19 : 4.661 MCOP
Tramo 2- Entre calle 19 y 32 : 6.782 MCOP



JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

FINANCIERO



El proyecto cuenta con un alto potencial de financiación a través de instrumentos de captura de valor al tratarse de una intervención de alto impacto a nivel de ciudad. Asimismo, se estima en el sector, un potencial de inversión privada asociada a las intervenciones propuestas de alrededor de 1,7 billones de pesos (566 M USD).

MOVILIDAD



El proyecto de Peatonalización de la carrera 23 y el Bulevar de la Universidad de Manizales tiene el potencial de consolidarse como el proyecto catalítico que permita fomentar el uso de modos no motorizados y de transporte público, a la vez que garantice la conexión en sentido N-S y E-O del ámbito de estudio y garantice la articulación del sector con los corredores principales que brindan conexión con el resto de la ciudad.



FUENTE IDOM



FUENTE IDOM

AMBIENTAL



El proyecto influirá en el cambio modal de vehículos motorizados a no-motorizados, generando un impacto de aproximadamente el 7,75% en la reducción de emisiones de gases efecto invernadero (GEI). Además, al incluir barreras naturales como la arborización, se van a disminuir los niveles de ruido de 5 a 8 dBA en un buffer de 100 ft aproximadamente.

URBANO



El proyecto se plantea como una solución al problema de segregación socio-espacial identificado en el sector a través de una propuesta de articulación y conexión de los equipamientos y espacios públicos existentes y proyectados. La intervención consiste en la generación de corredores inclusivos con prioridad para ciclistas y peatones que fomenten la integración social y espacial del sector.

DETALLE INTERVENCIONES



01 SITUACIÓN ACTUAL CARRERA 23 (ENTRE CALLE 19 Y 32)



02 SITUACIÓN ACTUAL BULEVAR DE LOS ESTUDIANTES (CALLE 19)



01 PROPUESTA SEMIPEATONALIZACIÓN CARRERA 23 (ENTRE CALLE 19 Y 32)



02 PROPUESTA INTERVENCIÓN BULEVAR UNIVERSIDAD DE MANIZALES (CALLE 19)

EQUIPO DE TRABAJO

IDOM

Ibai Corera Director del Proyecto
Camila Londoño Codirección Paola Moreno
Robinson Planificación y Territorial
Francisco Burgos Planificación de transporte
Esteban Uribe Experto en Transporte
Hanae Tanaka Arquitecto
Víctor Ramírez Experto en GIS
Claudia Patricia Dávila Experta Ambiental
Camilo Soto Experto Financiero

ASESORES EXTERNOS

Magda Montaña Asesora Legal
Oscar Borrero Asesor Financiero

CCAP

Chuck Kooshian Senior Transportation Policy Analyst
Steve Winke Ima Project Manager/Transportation

FINDETER-CIUDAD

Juan Manuel Robledo Director de Ciudad
Jean Francisco Duque Urbanista/Coordinador
Pablo Montenegro Experto en Transporte
María Angélica Guerra Experta Social
Luis Miguel Berrocal Experto Financiero
Juan Carlos Duque Experto Ambiental

