

ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	SAN CRISTÓBAL
NOMBRE DEL PROYECTO	Obras para la movilidad en San Cristóbal
CÓDIGO DEL PROYECTO	1871
COMPONENTES	• CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN • INTERVENCIÓN PUENTES • INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL • CICLO INFRAESTRUCTURA

2. CLASIFICACIÓN

PLAN DE DESARROLLO LOCAL	UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA SAN CRISTÓBAL
PROPÓSITO	Hacer de Bogotá-región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y Sostenible
PROGRAMA	Movilidad segura, sostenible y accesible
META(S) PLAN DE DESARROLLO	• Intervenir 8.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación. • Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación. • Intervenir 2,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación. • Intervenir 3.000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.
AÑO DE VIGENCIA	Escriba aquí el (los) año (s): 2021, 2022, 2023 y 2024

3. PROBLEMA O NECESIDAD

PROBLEMA O NECESIDAD

Responda aquí las siguientes preguntas: ¿Cuál es el problema que se pretende solucionar?, ¿Por qué se va a hacer el proyecto?

Situación actual

La malla vial local construida se encuentra en permanente proceso de deterioro debido al tránsito permanente de vehículos y deficiencias con las redes sanitarias, por lo que se hace necesario realizar acciones para su mejoramiento que permitan mantener o prolongar la vida útil de los pavimentos existentes

Por otro lado, debido al flujo de vehículos de transporte público por la malla vial local, vías que no fueron construidas para soportar estas cargas, la malla vial se encuentra en alto grado de deterioro y se deben tomar medidas de rehabilitación y en algunos casos de reconstrucción con la finalidad de recuperar la malla vial y que sea apta para el uso que se le está dando.

Así mismo, el espacio público y andenes, no son accesibles para personas adultas mayores y aquellas que presentan algún tipo de discapacidad, así como en algunos casos para la construcción de vías y espacios públicos por la topografía y geografía de la localidad 4 de San Cristóbal, requieren realizar obras complementarias como muros de contención y obras de mitigación del riesgo.

Por esta razón se pretende realizar la intervención de la malla vial deteriorada por el tránsito permanente y diferentes factores, con el fin de alargar la vida útil de la malla Vial local.

Antecedentes

De acuerdo a lo registrado anteriormente en los antecedentes, con relación a las intervenciones realizadas por la Administración local de San Cristóbal, bajo el plan de inversión Local BOGOTÁ HUMANA (2013-2016), se disminuyeron los índices diagnosticados del estado de la malla vial local, obteniendo el siguiente estado:

De los 476,44 Km-Carril de Malla Local en San Cristóbal;

- 68,32 Km-Carril se encuentran en Buen Estado
- 84,20 Km-Carril se encuentran en Regular Estado
- 323,92 Km-Carril se encuentran en Mal Estado

De otra parte, según la clasificación del estado de la malla vial local, las cifras son como se muestran a continuación:

De los 585,44 Km-Carril de Malla Local en San Cristóbal;

- 270.66 Km-Carril se encuentran en Buen Estado
- 232.09 Km-Carril se encuentran en Regular Estado
- 82.69 Km-Carril se encuentran en Mal Estado

De lo anterior se puede concluir que el 53,77% de la Malla Local se encuentra en Regular y Mal Estado, cifras que representan grandes oportunidades de mejoramiento en cuanto a este aspecto se refiere.

Durante el periodo de Bogotá Mejor Para Todos (2017-2020), la administración local de San Cristóbal en las metas pactadas en el plan de desarrollo, invirtió en el mantenimiento de la malla vial local y espacio público bajo las metas

detalladas en el plan, atendiendo las solicitudes aportadas por la comunidad bajo los cabildos ciudadanos llevados a cabo en el 2018, obteniendo las siguientes cifras:

- ✓ Mantuvo 38.25 Km/carril de Malla vial de la Localidad.
- ✓ Construyó 8.6 Km/carril de Malla Vial de la Localidad.
- ✓ Construyó 34200 M2 de espacio público.
- ✓ Intervino 15 puentes vehiculares y/o peatonales de Escala Local.

Al evidenciar la presencia de población que reside en zonas de riesgo, y que en algunas ocasiones los inmuebles, estructura y vías de acceso, son intervenidas por la misma comunidad afectada y por no contar con un estudio técnico, dicha intervención aumenta el riesgo en dichas zonas, debido a que hay presencia de rellenos antrópicos sin control, acometidas de servicios públicos con deficiencias, entre otros procesos que pueden generar mayores riesgos para falla e inestabilidad de los taludes. De igual forma, generan riesgo las urbanizaciones desarrolladas sin planificación alguna, y sin conocer que se encuentran dentro de terrenos que presentan alta vulnerabilidad y alto riesgo, y en donde, el Instituto de Gestión del Riego y Cambio Climático IDIGER, realiza atención a estas zonas, donde por medio de conceptos o diagnósticos técnicos se determina si la zona es de alto riesgo no mitigable, alto riesgo, riesgo medio o riesgo bajo de amenaza de fenómenos de remoción en masa, los cuales requieren acciones que den cumplimiento por parte de las Entidades Distritales por medio del desarrollo del Programa de Reasentamiento.

Con base en lo anterior, es importante realizar estrategias integrales que permitan desarrollar proyectos de mitigación de riesgos, en los sitios determinados por el IDIGER que se encuentran en zonas de riesgo por fenómenos de remoción en masa, en los cuales se deben realizar actividades de estabilización de taludes y obras de contención.

Situación actual

Las múltiples solicitudes de los representantes comunitarios y la comunidad en general, quienes requieren la intervención de las diferentes vías locales que se encuentran en mal estado y que por lo tanto perturban el tráfico vehicular y peatonal, solicitudes con las que esta alcaldía posee el registro de requerimientos de la comunidad a partir del año 2010, y lo que hace aún más evidente las necesidades apremiantes de los residentes de la Localidad, ya que afecta la movilidad tanto de peatones como de automóviles y adicional afecta la seguridad de quienes habitan y transitan por las calles de esta Localidad.

La información de la extensión de la malla vial de la ciudad versus la localidad, es la siguiente:

- ✓ Bogotá, D.C. cuenta con 2.638,32 Km-Carril de Malla Arterial, de los cuales 62,01 Km-Carril corresponden a la Localidad de San Cristóbal.
- ✓ Bogotá, D.C. cuenta con 3.218,15 Km-Carril de Malla Intermedia, de los cuales 161,89 Km-Carril corresponden a la Localidad de San Cristóbal.
- ✓ Bogotá, D.C. cuenta con 6.997,10 Km-Carril de Malla Local, de los cuales 320,53 Km-Carril corresponden a la Localidad de San Cristóbal.
- ✓ Bogotá, D.C. cuenta con 1.113,91 Km-Carril de Malla Troncal, de los cuales 32,58 Km-Carril corresponden a la Localidad de San Cristóbal.

Fuente: Dirección Técnica Estratégica – DTE, marzo de 2020.

4. DIAGNÓSTICO POR LÍNEA DE BASE

LÍNEA DE BASE

Describa las características sociales, económicas y/o urbanísticas del sector poblacional o espacio al que está dirigido el proyecto, es decir, el universo. Esta información constituye la línea de base para la formulación del proyecto y el posterior seguimiento de su ejecución.

a. Descripción del Universo

El sistema de malla vial está conformado principalmente por la Avenida Ciudad de Villavicencio, la carretera a Oriente y la Avenida La Victoria. Las vías locales parten de estas vías mencionadas limitando cada uno de los barrios y limitando por la accidentada topografía de la zona, hacen que exista un sistema vial secundario se componga de unidades sueltas que conectan cada barrio por lo cual se menciona en el siguiente párrafo el estado actual de la malla vial:

b. Cuantificación del universo

De los 585,44 Km-Carril de Malla Local en San Cristóbal;

- 270.66 Km-Carril se encuentran en Buen Estado
- 232.09 Km-Carril se encuentran en Regular Estado
- 82.69 Km-Carril se encuentran en Mal Estado

c. Localización del universo

Localidad de San Cristóbal con las 5 UPZ (La gloria, San Blas, Sosiego, 20 de Julio, Los Libertadores), pertenecer a estrato 1, 2 y 3

5. LÍNEA DE INVERSIÓN

LÍNEA(S) DE INVERSIÓN

Identifique laS (S) línea(S) de inversión por sector, en la que se enmarca el proyecto.

Relacione la línea(s) de inversión local:

INFRAESTRUCTURA

Escriba aquí el concepto al cual hace referencia la línea de inversión:

- Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.
- Diseño, construcción y conservación de ciclo infraestructura.
- Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.
- Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural).

6. OBJETIVOS

OBJETIVOS

Defina el objetivo general y los específicos que espera cumplir con el proyecto.

Objetivo General

- Garantizar la movilidad y conectividad de la localidad de San Cristóbal, fortaleciendo la construcción integral de las obras de conservación de malla vial Local y la promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red de metro regional, de buses y a la red de ciclo rutas como ejes articuladores de la movilidad tanto de la ciudad como de la región”

Objetivos Específicos

- Realizar la construcción, el mantenimiento y señalización del espacio público priorizado.
- Realizar la construcción, el mantenimiento y señalización de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua que sean priorizados.
- Realizar acciones de construcción, mantenimiento y señalización en la malla vial local e intermedia priorizada
- Realizar acciones asociadas a la intervención de metros lineales de ciclo-infraestructura.

7. METAS

Registre los resultados concretos, medibles, realizables y verificables que se esperan obtener con la ejecución del proyecto, representados en productos (bienes y servicios) finales o intermedios.

Metas de proyecto

PROCESO	MAGNITUD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCIÓN
Intervenir	8.000	Metros cuadrados	de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	800	Metros Cuadrados	de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	2.5	Kilómetros-carril	de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	3.000	Metros Lineales	de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.

8. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**DESCRIPCION DEL PROYECTO**

Establezca las acciones a desarrollar para dar solución al problema, relacione los componentes y sus correspondientes actividades, especificando sus aportes en el cumplimiento de los objetivos.

COMPONENTES:

COMPONENTE 1 - Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES				
1. Conservación: Definiendo el Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la malla vial local e intermedia, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable, la administración realiza un diagnóstico de las vías que han sido reportadas por la comunidad ante la alcaldía, ya que se encuentran en una base de datos la cual es consultada para revisar la factibilidad de su intervención, posteriormente se realiza una visita a los segmentos viales, estudiando cuales se deben priorizar, que deben tener en común que se ajusten al presupuesto y apliquen como vías destinadas a entrar a un proceso de conservación. Tiempo de ejecución				
DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS (valores expresados en millones)			
	2021	2022	2023	2024
LAS 5 UPZ DE LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL San Blas, Sosiego, 20 de Julio, La Gloria, Los Libertadores.	\$1.879	\$1.866	\$1.866	\$1.867
Selección de beneficiarios Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios de diagnóstico con el objetivo de priorizar aquellos segmentos viales que se van a intervenir: • Elementos de la malla vial local e intermedia requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención. • Elementos de la malla vial local e intermedia que cuenten con estudios y diseños realizados en vigencias anteriores. • Mejorar la movilidad de la zona ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en corredores de la malla vial local e intermedia que soporten rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP -. • Mejorar la movilidad de la zona ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en vías que conduzcan a la malla vial arterial y a corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí. • Malla vial local e intermedia que cuenten con nodos importantes como equipamiento de carácter público (servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos y de bienestar social), paraderos de rutas del SITP, etc. • Malla vial local e intermedia ubicada en zonas de alto déficit definidas como Territorios Priorizados de Mejoramiento Integral de Barrios, así como de proyectos de vivienda nueva (de acuerdo con el diagnóstico aportado para la respectiva Localidad por la Secretaría Distrital del Hábitat).				

- Elementos de la malla vial local e intermedia que se articulen y/o complementen con proyectos con las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, o para la salud, o para recreación, entre otros).
- Intervenciones en vías locales o de acceso a unidades de vivienda.
- Malla vial rural que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
- Malla vial rural que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.
- Malla vial rural que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
- Malla vial rural que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
- Malla vial rural que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-. Malla vial rural que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
- Malla vial rural que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA-. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
- Malla vial rural que NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
- Cumplir con los criterios técnicos disponibles en la página web del IDU, link sobre especificaciones técnicas de materiales y construcción: <https://www.idu.gov.co/page/siipviales/portafolio-especificaciones-tecnicas>

LOCALIZACION

Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2021	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2022	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2023	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2024	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia

COMPONENTE 2 –Diseño, construcción y conservación de ciclo infraestructura.**DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES**

1. **Conservación:** Definiendo el Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre las ciclorrutas, para que brinden condiciones de uso aceptable, la administración realiza un diagnóstico de los tramos que han sido reportadas por la comunidad ante la alcaldía, ya que se encuentran en una base de datos la cual es consultada para revisar la factibilidad de su intervención, posteriormente se realiza una visita a los tramos, estudiando cuales se deben priorizar, que deben tener en común que se ajusten al presupuesto y apliquen como vías destinadas a entrar a un proceso de conservación atendiendo el Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la cicloinfraestructura una vez puesta en operación, para que brinde condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.
 - **Mantenimiento Periódico:** Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.
 - **Mantenimiento Rutinario:** Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.

- **Reconstrucción:** Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto.

- **Rehabilitación:** Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.

2. **Estudios y diseños:** Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de ciclo infraestructura. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, inclusive si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.

3. **Construcción:** Corresponde a la generación de una nueva ciclo infraestructura. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS (valores expresados en millones)			
	2021	2022	2023	2024
LAS 5 UPZ DE LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL San Blas, Sosiego, 20 de Julio, La Gloria, Los Libertadores	\$392	\$390	\$390	\$390

Selección de beneficiarios

Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios de diagnóstico con el objetivo de priorizar aquellos tramos que se van a intervenir, por lo cual hacen parte de objeto de evaluación cada uno de las siguientes observaciones:

- Elementos de la cicloinfraestructura requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.
- Elementos de la cicloinfraestructura que cuenten con diseños aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en cicloinfraestructura que conduzca a la malla vial arterial y a corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí.
- Intervenir cicloinfraestructura que conecte zonas atractoras, con equipamiento de carácter público (servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos y de bienestar social, ciclo parqueaderos).
- Desarrollar proyectos de ciclo infraestructura que se articulen y complementen con proyectos de las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, para la salud o para recreación, entre otros).
- Cicloinfraestructura que cuente con el aval de la Secretaría Distrital de Movilidad - Dirección de la Bicicleta y el Peatón.
- Cicloinfraestructura que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes. Cicloinfraestructura que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
- Cicloinfraestructura que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.

- Cicloinfraestructura que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
- Cicloinfraestructura que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
- Cicloinfraestructura que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
- Cicloinfraestructura que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA- (malla vial urbana) o la entidad competente (red vial rural). En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo
- Cicloinfraestructura que NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
- Cumplir con los criterios técnicos disponibles en la página web del IDU, link sobre especificaciones técnicas de materiales y construcción: <https://www.idu.gov.co/page/siipviales/portafolio-especificaciones-tecnicas>

LOCALIZACION

Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

		Barrio/vereda	Localización específica
2021	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2022	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2023	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2024	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia

COMPONENTE 3 – Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural).**DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES**

1. **Conservación:** Definiendo el Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre puentes peatonales y/o vehiculares, para que brinden condiciones de uso aceptable, la administración realiza un diagnóstico de los puentes que han sido reportadas por la comunidad ante la alcaldía, ya que se encuentran en una base de datos, la cual es consultada para revisar la factibilidad de su intervención, posteriormente se realiza una visita a los puentes, estudiando cuales se deben priorizar, que deben tener en común que se ajusten al presupuesto y apliquen como estructuras destinadas a entrar a un proceso de conservación atendiendo el Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua, una vez puestos en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.
 - Mantenimiento periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que, por lo tanto, no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio y constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.
 - Mantenimiento rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.
 - Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes, en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto.

- **Rehabilitación:** Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.
- 2. **Estudios y diseños:** Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización, que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, inclusive si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.
- 3. **Construcción:** Corresponde a la generación de una nueva estructura de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS (valores expresados en millones)			
	2021	2022	2023	2024
LAS 5 UPZ DE LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL San Blas, Sosiego, 20 de Julio, La Gloria, Los Libertadores	\$420	\$418	\$418	\$418

Selección de beneficiarios

Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios de diagnóstico con el objetivo de priorizar aquellos puentes peatonales o Vehiculares, que se van a intervenir, por lo cual hacen parte de objeto de evaluación cada uno de las siguientes observaciones:

- Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua requeridos por Acciones Populares interpuestas, que exijan su inmediata intervención.
- Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua que cuenten con estudios y diseños realizados en vigencias anteriores.
- Puentes peatonales y/o vehiculares en zonas de alto déficit, definidas como Territorios Priorizados de Mejoramiento Integral de Barrios, así como de proyectos de vivienda nueva (de acuerdo con el diagnóstico aportado para la respectiva Localidad por la Secretaría Distrital del Hábitat).
- Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua que generen mayor beneficio, con el fin de permitir la continuidad de la movilidad colectiva de los usuarios y la eliminación de conflictos entre trayectorias, sobre la malla vial urbana y/o la red vial rural.
- Puentes peatonales y/o vehiculares que se articulen y complementen con proyectos de las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, para la salud o para recreación, entre otros).
- Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana, en barrios legalizados por la Secretaría Distrital de Planeación.
- Construcción de nuevos puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana, que cuenten previamente con la aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad y/o de la Secretaría Distrital de Planeación, según corresponda.
- Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que generen conectividad entre vías pertenecientes al inventario de la malla vial local e intermedia o rural de la Localidad.
- Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que NO cuenten con pólizas de estabilidad vigentes.
- Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que NO cuenten con reserva por parte de otra entidad para intervención.

- Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que se encuentren en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
- Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana, que NO se encuentren en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
- Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana, que NO se encuentren en polígonos de Planes Parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
- La intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua que se encuentren en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá - EAB-ESP o la Secretaría Distrital de Ambiente, debe contar con el permiso respectivo por parte de la entidad competente.
- Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que NO hagan parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.

LOCALIZACION

Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

		Barrio/vereda	Localización específica
2021	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local y intermedia
2022	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local y intermedia
2023	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local y intermedia
2024	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local y intermedia

COMPONENTE 4 – Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.**DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES**

1. **Conservación:** Definiendo el Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre el espacio público asociado, para que brinden condiciones de uso aceptable, la administración realiza un diagnóstico de los espacios públicos que han sido reportados por la comunidad ante la alcaldía, ya que se encuentran en una base de datos, la cual es consultada para revisar la factibilidad de su intervención, posteriormente se realiza una visita a los sitios, estudiando cuáles se deben priorizar, que deben tener en común que se ajusten al presupuesto y apliquen como estructuras destinadas a entrar a un proceso de conservación atendiendo el Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre el espacio público peatonal, una vez puesto en operación, para que brinde condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.
 - **Mantenimiento periódico:** Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.
 - **Mantenimiento rutinario:** Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.
 - **Reconstrucción:** Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto.
 - **Rehabilitación:** Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.

2. **Estudios y diseños:** Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de espacio público peatonal. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, inclusive si desarrolló actividades de pre-factibilidad y/o factibilidad.
3. **Construcción:** Corresponde a la generación de un nuevo espacio público peatonal. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS (valores expresados en millones)			
	2021	2022	2023	2024
LAS 5 UPZ DE LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL San Blas, Sosiego, 20 de Julio, La Gloria, Los Libertadores	\$715	\$711	\$711	\$711

Selección de beneficiarios

Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios de diagnóstico con el objetivo de priorizar el espacio público Asociado, que se van a intervenir, por lo cual hacen parte de objeto de evaluación cada uno de las siguientes observaciones:

- Elementos de la infraestructura de espacio público peatonal requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.
- Elementos de la infraestructura de espacio público peatonal, que cuenten con estudios y diseños realizados en vigencias anteriores.
- Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en el espacio público asociado a corredores de movilidad que soporten rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP
- Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en el espacio público peatonal asociado a vías que conduzcan a la malla vial arterial y a corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí.
- Espacio público peatonal en Nodos importantes como equipamiento de carácter público (servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos y de bienestar social), paraderos de rutas del SITP, etc.
- Espacio público peatonal en zonas de alto déficit, definidas como Territorios Priorizados de Mejoramiento Integral de Barrios, así como de proyectos de vivienda nueva (de acuerdo con el diagnóstico aportado para la respectiva Localidad por la Secretaría Distrital del Hábitat).
- Elementos del espacio público peatonal, relacionados con procesos de articulación y complementación de proyectos con las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, o para la salud, o para recreación, entre otros).
- Intervenciones en espacio público peatonal, asociado a malla vial que conecte bordes urbano - rurales.
- Intervenciones en espacio público peatonal, asociado a vías locales o de acceso a unidades de vivienda (zona urbana).

- Intervenciones en espacio público peatonal, asociado a centros poblados y centros de equipamientos y servicios (zona rural).
- Espacio público peatonal asociado a la malla vial local e intermedia de la Localidad, que cuenten con redes de servicios públicos.
- Infraestructura de espacio público peatonal que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.
- Infraestructura de espacio público peatonal que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
- Infraestructura de espacio público peatonal que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
- Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-
- Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
- Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EABESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
- Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA- (malla vial urbana) o la entidad competente (red vial rural). En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
- Espacio público peatonal que NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
- Cumplir con los criterios técnicos disponibles en la página web del IDU, link sobre especificaciones técnicas de materiales y construcción: <https://www.idu.gov.co/page/siipviales/portafolio-especificaciones-tecnicas>

LOCALIZACION

Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

		Barrio/vereda	Localización específica
2021	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2022	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2023	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia
2024	32, 33, 34, 50 y 51	Localidad de San Cristóbal	Malla vial Local e intermedia

9. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES**a. Acciones normativas y de control de cumplimiento de normas que acompañarán el proyecto**

NORMATIVIDAD	
MARCO GENERAL	
DECRETO 308 DE 2006	Plan Maestro de Equipamientos Deportivos y Recreativos
DECRETO 484 DE 2007	Por el cual se modifican los Decretos Distritales 308 de 2006 (Plan Maestro de equipamientos Deportivos y Recreativos) y 897 de 2000 (Planes de Reordenamiento).
PAGO COMPENSATORIO ZONAS DE CESIÓN PARA PARQUE	
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. Ordenamiento Territorial.
DECRETO 190 DE 2004	Compila los Decretos 619 de 2000 y 469 de 2003 Plan de Ordenamiento Territorial
DECRETO 603 DE 2007	Por el cual se actualiza la Cartilla de Mobiliario Urbano.
DECRETO 602 DE 2007	Por el cual se actualiza la Cartilla de Andenes del Distrito Capital.
CARTILLA DE LINEAMIENTOS PARA EL DISEÑO DE PARQUES v4	Lineamientos para el Diseño de Parques - IDRD. Subdirección Técnica de Construcciones. Área Técnica.
ACUERDO 433 DE 2010	Por el cual se establecen medidas para garantizar la seguridad del espacio público en los parques de escala vecinal y de bolsillo y se ordena su reglamentación.
RESOLUCIÓN IDRD 725 DE 2011	Por la cual se establece el procedimiento para resolver las solicitudes de adecuación del amoblamiento existente en los parques vecinales y de bolsillo.
ARBORIZACIÓN EN PARQUES DISTRITALES	
ACUERDO 435 DE 2010	Lineamientos para ampliar la cobertura arbórea en parques y zonas verdes.
ACUERDO 327 DE 2008	Normas para la planeación, generación y sostenimiento de zonas verdes en el D.C.
CONSTRUCCIÓN DE PARQUES Y ESCENARIOS	
MANUAL DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS IDRD	
RESOLUCIÓN 180398 DE 2004	Por la cual se expide el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas - RETIE, que fija las condiciones técnicas que garantizan la seguridad en los procesos de Generación, Transmisión, Transformación, Distribución y Utilización de la energía eléctrica en la República de Colombia y se dictan otras disposiciones.
RESOLUCIÓN 181419 DE 2005	Por la cual se aclara algunos aspectos del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE.
RESOLUCIÓN 180466 DE 2007	Por lo cual se modifica el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE.
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.
DECRETO 470 DE 2007	Adopta la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital.
DECRETO 364 DE 2013 Plan de Ordenamiento Territorial POT	Por el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D. C.
INTERVENTORIA	
RESOLUCIÓN CONJUNTA 00456 DE 2014	Resolución 456 de 2014 Por medio del cual se establecen lineamientos y procedimientos para la compensación por endurecimiento de zonas verdes por desarrollo de obras de infraestructura.
DECRETO 484 DE 2007	Por el cual se modifican los Decretos Distritales 308 de 2006 (Plan Maestro de Equipamientos Deportivos y Recreativos) y 897 de 2000 (Planes de Reordenamiento)
DECRETO 602 DE 2007	Por el cual se actualiza la "Cartilla de Andenes para Bogotá D.C.", adoptada mediante Decreto Distrital 1003 de 2000, y se dictan otras disposiciones.
DECRETO 603 DE 2007	Por el cual se actualiza la "Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá D.C.", adoptada mediante Decreto Distrital 170 de 1999, y se dictan otras disposiciones.
DECRETO 145 DE 2005	Por el cual se reglamenta el artículo 282 del Decreto Distrital 190 de 2004, en cuanto a parques de escala vecinal y de bolsillo.

<u>DECRETO 215 DE 2005</u>	Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones.
<u>DECRETO 523 DE 2010</u>	Por el cual se adopta la Micro zonificación Sísmica de Bogotá D.C.
<u>DIRECTIVA 005 DE 2008</u>	Directrices para prevenir conductas irregulares relacionadas con incumplimiento de los manuales de funciones y de procedimientos y la pérdida de elementos y documentos públicos.
<u>GUÍA DE MANEJO AMBIENTAL PARA EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN</u>	Adoptada por la Resolución 1138 de 2013.
<u>NTC 5600-1 EQUIPAMIENTO DE LAS ÁREAS DE JUEGO. PARTE 1</u>	Equipamientos de las áreas de juegos.
<u>NTC 5600 - 7 EQUIPAMIENTO DE LAS ÁREAS DE JUEGO. PARTE 7</u>	Equipamientos de las áreas de juegos.
<u>RESOLUCIÓN 420 DE 2008</u>	Por medio de la cual se adopta el Manual de Interventoría de Contratos de Obra Pública y Contratos de Consultoría del Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte.
<u>RESOLUCION 8321 DE 1983</u>	Por la cual se dictan normas sobre Protección y conservación de la Audición de la Salud y el bienestar de las personas, por causa de la producción y emisión de ruidos.
<u>RESOLUCIÓN 119 DE 2005</u>	Reglamenta cerramientos en parques vecinales y de bolsillo. DADEP Determina el procedimiento señalado en el Art 6 del Decreto 145 de 2005.
<u>RESOLUCION IDU 591 DE 2002</u>	Por medio de la cual se establecen las disposiciones relacionadas con la expedición, obligaciones, responsabilidades y sanciones en las Licencias de Excavación otorgadas para intervenir con obras de Infraestructura de Servicios Públicos y Telecomunicaciones, el Espacio Público de Bogotá.
<u>DECRETO 1082 DE 2015</u>	Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
<u>ACUERDO 540 DE 2013</u>	Por medio del cual se establecen los lineamientos del programa distrital de compras verdes y se dictan otras disposiciones.
<u>RESOUCION 181331 DE 2009</u>	Por la cual se expide el Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público Retilap y se dictan otras disposiciones.
<u>RESOLUCIÓN 6981 DE 2011</u>	Por la cual se dictan lineamientos para el aprovechamiento de llantas y neumáticos usados, y llantas no conformes en el Distrito Capital.
<u>NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 2050 CÓDIGO ELÉCTRICO COLOMBIANO</u>	Código eléctrico colombiano.

10. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA

Costos del Proyecto (cifras en pesos):

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL	COSTOS			
			2021	2022	2023	2024
Intervenir 8.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	OBRA	\$643.358.700	\$717.216.300	\$711.000.000	\$711.000.000
		INTERVENTORIA	\$71.484.300	79.690.700		
		SUBTOTAL	\$714.843.000	\$ 796.907.000	\$711.000.000	\$711.000.000
Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN PUENTES	OBRA	377.859.600	422.645.400	376200000	376200000
		INTERVENTORIA	41.984.400	46.960.600	41800000	41800000
		SUBTOTAL	\$419.844.000	\$ 469.606.000	\$418.000.000	\$418.000.000
Intervenir 2,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	OBRA	5.165.219.648	1.889.097.300	1679400000	1679400000
		INTERVENTORIA	520.047.041	209.899.700	186600000	186600000
		SUBTOTAL	5.685.266.689	\$ 2.098.997.000	\$1.866.000.000	\$1.866.000.000
Intervenir 3.000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación..	CICLO INFRAESTRUCTURA	OBRA	352.487.700	390.627.000	351000000	351000000
		INTERVENTORIA	39.165.300	43.403.000	39000000	39000000
		SUBTOTAL	\$391.653.000	\$ 434.030.000	\$390.000.000	\$390.000.000
TOTAL ANUAL DE COSTOS			\$7.211.606.689	\$3.799.540.000	\$3.385.000.000	\$3.385.000.000
COSTO TOTAL DEL PROYECTO EN VALOR PRESENTE			\$ 17.781.146.689			

11. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Se debe colocar información textual

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 8.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	Realizar la intervención de 8.000 metros cuadrados de espacio público los cuales serán espacios para el reencuentro de la población y el aprovechamiento del tiempo libre.	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	Intervenir 8.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal.
Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	Realizar la intervención de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN PUENTES	Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	Metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua construidos y/o intervenidos
Intervenir 2,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	Realizar la intervención de 2,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Intervenir 2,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)
Intervenir 3.000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	Realizar la intervención de 3.000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	CICLO INFRAESTRUCTURA	Intervenir 3.000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	Metros lineales construidos y/o conservados de Ciclo-infraestructura

12. RESULTADOS E IMPACTOS DEL PROYECTO

RESULTADOS E IMPACTOS DEL PROYECTO

*Ingrese los **resultados** puntuales que se espera obtener con el proyecto en términos de los beneficios generados.*

Beneficios:

Con la Construcción y/o mantenimiento y/o intervención de 2.5 Kilómetros carril malla vial local, mejorara la calidad de vida de los residentes de la Localidad, garantizando una movilidad segura y eficiente para el desplazamiento a las diferentes actividades de los usuarios, resaltando que con la construcción de ocho mil metros cuadrados espacio público asociado se beneficiara la población en general además de los usuarios que tienen algún tipo de movilidad reducida, adicional a esto con la construcción de 800 metros cuadrados de puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre los cuerpos de agua aumentara las dinámicas de circulación y transporte de las zonas que se encuentran interconectadas por algún tipo de puente. Con el tiempo se ha visto la necesidad del desplazamiento más amable con el medio ambiente, incentivando el recorrido peatonal y en bicicleta de la ciudadanía por esos se propone 3000 metros lineales de Ciclo rutas en el sector, garantizando la interconexión con la infraestructura existente de la ciudad para el desplazamiento en bicicleta.

Impactos (impactos positivos o negativos que se producirán indirectamente):

Los impactos positivos se destacan en Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la localidad 4 de San Cristóbal, Ya que realizando cambios como mejorar la movilidad y la conectividad de sus habitantes y el acceso a sus viviendas de una manera digna y segura; se destacan como cambios que contribuyen a la calidad de vida de un ciudadano.

Con respecto a los impactos negativos se evidencia la afectación indirecta, del comercio y la circulación vehicular y peatonal, durante las etapas de obra de los contratos, impacto que se ha mitigado con los planes de manejo de tránsito y la socialización con la comunidad, proyectando que son acciones que buscan mejorar la calidad de vida de los habitantes.

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO**VIABILIDAD Y ACTUALIZACIONES**

Especifique los aspectos relevantes del proyecto, que deban tenerse en cuenta para la formulación y ejecución del mismo.

(13/11/2020): INSCRITO

(26/01/2021): REGISTRO

ACTUALIZACIONES

05/01/2021: Se ajusta el presupuesto de la vigencia 2021, por traslado de recursos al proyecto 1871 por valor de \$3.806.538.689 a la meta "Intervenir 2,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.". Responsable Estefania Martinez. Equipo de planeación.

05/01/2022: Se ajusta el presupuesto de la vigencia 2022. Responsable Estefania Martinez. Equipo de planeación.

14. OBSERVACIONES**OBSERVACIONES DEL PROYECTO**

Especifique los aspectos relevantes del proyecto, que deban tenerse en cuenta para la formulación y ejecución del mismo.

15. RESPONSABLE DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO

Ingrese la información de la persona responsable de formular el proyecto.

Nombre Frank Jamir Cuadros Guataquira

Cargo Profesional de Infraestructura

Teléfono Oficina 3636660 EXT 22041

Fecha de elaboración (30-10-2020)