ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	**07-BOSA**
NOMBRE DEL PROYECTO	Bosa: más tiempo para vivir, menos tiempo en el trancón
CÓDIGO DEL PROYECTO	**1828**
COMPONENTES	1. Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal. 2. Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural). 3. Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural. 4. Diseño, construcción y conservación de ciclo-infraestructura.

2. CLASIFICACIÓN

PLAN DE DESARROLLO LOCAL	Un nuevo contrato social y ambiental para Bosa 2021-2024.
PROPÓSITO	Hacer de Bogotá-región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible
PROGRAMA	Movilidad segura, sostenible y accesible
META(S) PLAN DE DESARROLLO	1. Intervenir 3.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación 2. Intervenir 7.000 metros cuadrados de puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua 3. Intervenir 4,5 kilómetros de malla vial local 4. Intervenir 4.000 metros lineales de ciclorutas de la localidad de Bosa
AÑO DE VIGENCIA	**Escriba aquí el (los) año (s):** 2022

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?

1.Espacio público peatonal

En lo que refiere al espacio público peatonal, el mismo está compuesto por la red de andenes, las zonas de control ambiental, los separadores, los puentes y túneles peatonales, las plazas y plazoletas, las vías peatonales, los pasos peatonales (cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorutas), los paseos y alamedas, y los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y vías, de lo que se cuenta con un bajo porcentaje de ejecución, siendo una constante que los mayores recursos se inviertan en la malla vial de la ciudad.

Según estudio del Instituto de Desarrollo Urbano IDU 2018, Bogotá cuenta en total con 28 millones de metros cuadrados de andenes y 7 millones de metros cuadrados de separadores. El 48% de las aceras se encuentran en buen estado el 35% en estado regular y el 17% en estado deficiente. La Localidad de la Candelaria tiene los mejores andenes para caminar con el 79% de su espacio público en buen estado, seguida por Santafé con el 61%, Ciudad Bolívar con el 60%, Usme con el 57% y Fontibón con el 57% , San Cristóbal tiene el 54%, Los Mártires 53%, Bosa 53% y Kennedy el 50% y las localidades con menos de la mitad de andenes en buenas condiciones para caminar son Suba 49% Puente Aranda 45% , Chapinero 45%, Usaquén 44%, Tunjuelito 43%, Teusaquillo 43%, Engativá 41%, Rafael Uribe 40% y Barrios Unidos 32%, por último, los peores andenes de Bogotá los tiene Antonio Nariño, con tan solo el 29% de estos en buen estado. La Localidad tiene, según este estudio, el 47% de los andenes en regular y mal estado, lo que no garantiza una adecuada movilidad a los transeúntes locales y visitantes. Para el nuevo Plan de Desarrollo, las comunidades en los encuentros ciudadanos priorizaron la construcción y/o conservación de 3.000 metros cuadrados de espacio público con énfasis en andenes.

2. Puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua

Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural): Según Boletín técnico IDU 2019 Inventario de puentes, a junio de 2019 se tienen inventariadas y georreferenciadas 959 estructuras definidas como puentes de las cuales 554 son vehiculares y 405 peatonales. De los 959 puentes, las localidades de Usaquén, Suba, Engativá, Puente Aranda, Kennedy, Fontibón y Barrios Unidos, contienen 524 Puentes, correspondiente aproximadamente al 55% de la totalidad de los puentes del Distrito. Por otra parte, las localidades de Candelaria (8 Puentes) y los Mártires (7 Puentes) son las localidades que tienen menor número de estructuras. Las localidades que mayor número de puentes presentan son Usaquén y Suba con 94 y 79 estructuras respectivamente De los 405 puentes peatonales inventariados en el Distrito, 213 corresponden a estructuras sobre vías. Las localidades que presentan mayor número de estructuras peatonales son Engativá (28), Fontibón (22), Kennedy (22) y Usaquén (21). De los 554 puentes vehiculares 389 corresponden a estructuras que cruzan cuerpos de agua. Las localidades de Usaquén, Puente Aranda y Engativá, con 20, 18 y 17 estructuras respectivamente, representan las localidades con mayor número de puentes sobre cuerpos de agua.

Los resultados del índice de puentes peatonales por población IDU, básicamente muestran que sí se dividiera la cantidad de puentes peatonales entre la población (2016), las localidades de **Bosa**, Suba, San Cristóbal y Kennedy serían las zonas que tendrían mayor concentración de personas alrededor de un (1) puente.

Un ejemplo de la lectura del resultado del indicador es que cada puente correspondería a **47.269** personas en la localidad de **Bosa** y en la localidad de Suba a 39.085 habitantes. Caso contrario, en las localidades de Chapinero (7.053 personas), Puente Aranda (6.624 personas) y Teusaquillo (5.631 personas).

A continuación, se presenta el listado de los puentes vehiculares y peatonales existentes en la localidad con su dirección correspondiente.

CODIGO	TIPO DE PUENTE	DIRECCION
24124790	PPC Peatonal sobre Agua	Calle 59 Sur por KR 100A Bosa
24124787	PPC Peatonal sobre Agua	Calle 59 Sur por KR 100A

24119473	PPC Peatonal sobre Agua	KR 86J por CL 70 S (Rio Tunjuelito)
24119477	PPC Peatonal sobre Agua	KR 82A por CL 65A
24119472	PPC Peatonal sobre Agua	CL 58CBIS S por KR 82 (Rio Tunjuelito)
24119474	PPC Peatonal sobre Agua	CL 58A S por KR 80H (Rio Tunjuelito)
22155486	PPE Peatonal sobre Vía	Autopista del Sur y Avenida Ferrocarril por Limite Distrito
22146880	PPE Peatonal sobre Vía	Avenida del Sur por KR 71
22153688	PPE Peatonal sobre Vía	Autopista del Sur y Avenida Ferrocarril por KR 76A
22155691	PPE Peatonal sobre Vía	Avenida Villavicencio por Avenida del Sur (costado Norte)
22142700	PPE Peatonal sobre Vía	Avenida del Sur por TV 73I
24118909	PPE Peatonal sobre Vía	Autopista del Sur Y Avenida Ferrocarril por KR 77D
24119431	PPC Peatonal sobre Agua	Avenida San Bernandino (CL 82A S) por KR 81C
24119448	PPC Peatonal sobre Agua	CL 59 S por KR 94A
22145011	PPE Peatonal sobre Vía	Avenida del Sur por KR 72 D
22142768	PVE Vehicular sobre Vía	Autopista Sur por Avenida Villavicencio (costado norte)
22153658	PVE Vehicular sobre Vía	Avenida del Sur por KR 72
24119267	PVE Vehicular sobre Vía	Avenida del Sur por KR 73I
24119270	PVC Vehicular sobre Agua	Avenida Agoberto Mejía Cifuentes por CL 58 S
24119287	PVC Vehicular sobre Agua	Avenida Ciudad de Villavicencio por CL 53A
24119336	PVC Vehicular sobre Agua	Avenida Santa Fe x Avenida San Bernandino (CL 75A S)
24119348	PVC Vehicular sobre Agua	CL 48B S por KR 77H
24119350	PVC Vehicular sobre Agua	CL 62 S por KR 81I
24119353	PVC Vehicular sobre Agua	CL 70A S por Avenida Santa Fe
24119354	PVC Vehicular sobre Agua	CL 70A S por KR 100
24119355	PVC Vehicular sobre Agua	CL 70A S por KR 102
24119356	PVC Vehicular sobre Agua	CL 70A S por KR 97C
24119359	PVC Vehicular sobre Agua	CL 88 S por KR 86
24119367	PVC Vehicular sobre Agua	KR 105B por CL 70A S
24119378	PVC Vehicular sobre Agua	KR 77G por TV 88ª

Dada la presencia principalmente del Rio Tunjuelito, se hace importante dar inversión al mejoramiento de la infraestructura de Puentes, en el entendido de que este constituye un fuerte borde urbano que limita la movilidad tanto peatonal como vehicular. Esto implica que su intervención afectará de manera significativa la conectividad de los ciudadanos en la Localidad, además de suponer una mejoría significativa en términos de seguridad que implica su mantenimiento en buen estado de conservación.

3.Malla vial Local

La ciudad ha enfrentado históricamente una baja oferta y una alta demanda de infraestructura vial, derivada del crecimiento de la tasa de motorización y la desarticulación de los procesos urbanísticos de densificación y de expansión urbana y el desarrollo de la infraestructura requerida. Lo anterior se manifiesta en la existencia de puntos críticos de movilidad caracterizados por la confluencia de varias vías, la demora en el tránsito, la congestión y el alto riesgo para la seguridad vial tanto para peatones como para usuarios del espacio público, así como los usuarios del transporte público. Estas problemáticas se profundizan debido a los altos niveles de contaminación del aire; la contaminación por ruido, el deterioro del paisaje urbano y el detrimento en la libre movilización de las personas, que convierte este asunto en un problema estratégico para la ciudad. La Malla Vial de Bogotá D.C., está conformada por el Subsistema Vial y Subsistema de Transporte. El Subsistema Vial está compuesto por la malla vial arterial, intermedia y local y rural; el subsistema de transporte se estructura alrededor de los modos de transporte masivo (como el sistema Transmilenio). A diciembre 31 de 2018, la Malla Vial de Bogotá D.C., alcanza 12.752,7 Km-carril, de los cuales el 91.2% (11.640,9 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 8.8% (1.111,8 km/carril) al Subsistema de Transporte (Troncales).

El deterioro de la malla vial crece de manera exponencial, entre otras razones, por factores como (i) dificultades en

las etapas de planeación y ejecución de la conservación de la malla vial de la ciudad, (ii) demasiados actores (empresas de servicios públicos, UAERMV, FDL, entre otros) que no se coordinan entre sí, y (iii) deficiencia en el control de su operación. Este deterioro de la malla vial tiene consecuencias negativas en los costos de la Administración Distrital (mayores recursos destinados a reconstrucción y rehabilitación) y los usuarios de la red.

Este problema es de carácter estructural e histórico. En los últimos 5 años, el parque automotor de automóviles ha crecido un 24%, el de las camionetas un 62% y el de las motos, un 23%. En contraste, los vehículos para servicio público apenas han crecido un 2%. Hoy, en Bogotá, circulan cerca de 2'400.000 vehículos. De estos, el 50% son automóviles, el 20% motocicletas y el 14%, camionetas. Solo un 5% corresponde a transporte de servicio público y un 2%, a taxis amarillos. Esto significa que, por cada 3 habitantes, hay un vehículo a motor y por cada motocicleta, 4 carros.

Producto de lo anterior, se relaciona la composición y estado de la malla vial de la Ciudad para junio de 2020:

Vías

A junio 30 de 2020, la Malla Vial de Bogotá D.C., alcanza aproximadamente 15.217 Km-carril, de los cuales el 91.8% (13.967 km-carril) corresponden a malla vial urbana y el 8.2% (1.250 km-carril) a malla vial rural.

EXTENSIÓN DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ



FUENTE: SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO –SIGIDU, JUNIO DE 2020.

De los 15.217 Km-carril que conforman la malla vial de la ciudad, el 93% (14.103 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 7% (1.114 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales).

EXTENSIÓN DE LA MALLA VIAL

SUBSISTEMA TRANSPORTE	TOTALES
Malla Vial Arterial Troncal (Incluye carriles mixtos)	**1.113,91 Km-carril**

SUBISTEMA VIAL	TOTALES
Malla Vial Arterial	2.638,32 Km-carril
Malla Vial Intermedia	3.218,15 Km-carril
Malla Vial Local	6.997,10 Km-carril
Malla Vial Rural	1.249,52 Km-carril
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	**14.103,09 Km-carril**

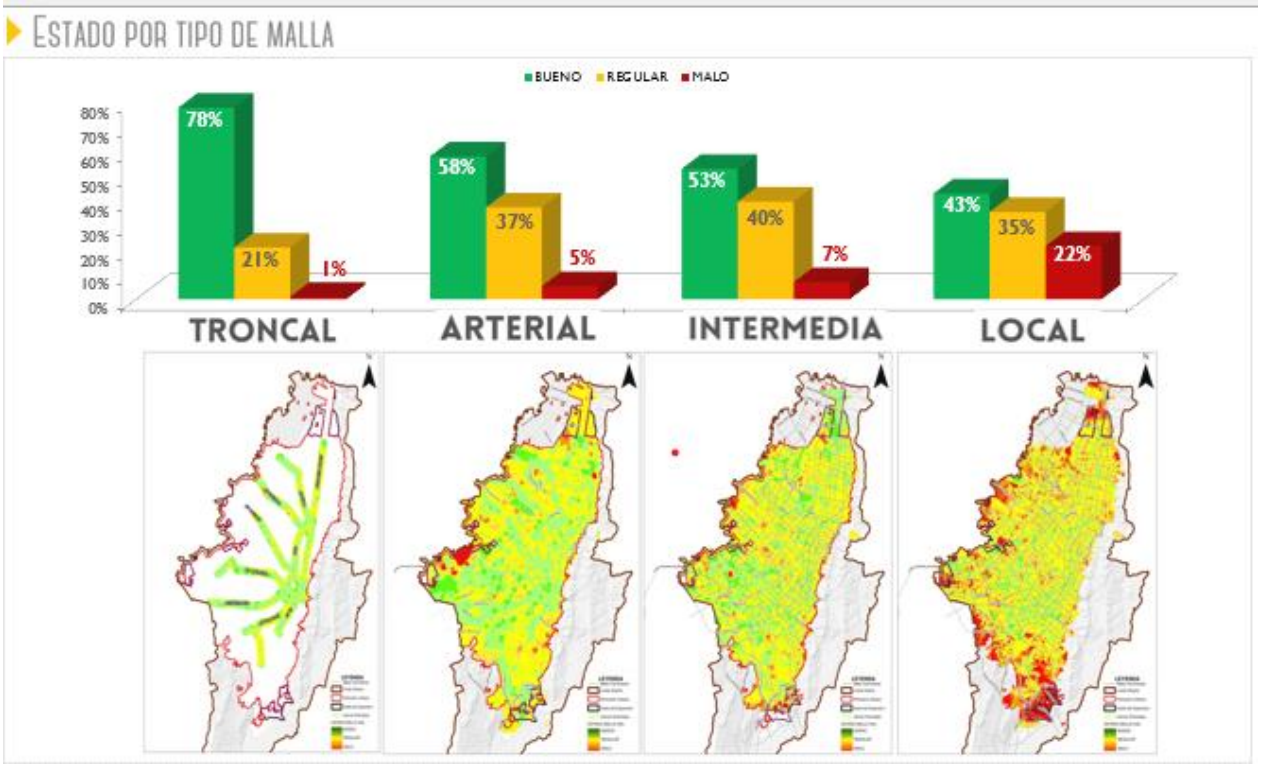
TOTAL GENERAL	15.217 Km-carril

FUENTE: CREACIÓN PROPIA A PARTIR DEL VISOR DEL ESTADO DE LA MALLA VIAL URBANA Y RURAL, 2020-II.

EXTENSIÓN DE LA MALLA VIAL POR LOCALIDAD, EN KM-CARRIL

Encontrándose la malla vial con las siguientes condiciones de estado:

Respecto al estado en el cual se encuentra la malla vial troncal, arterial, intermedia y local se cuenta con la siguiente información:



FUENTE: SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO –SIGIDU, JUNIO DE 2020.

COMPOSICION Y ESTADO DE LA MALLA VIAL LOCALIDAD DE BOSA

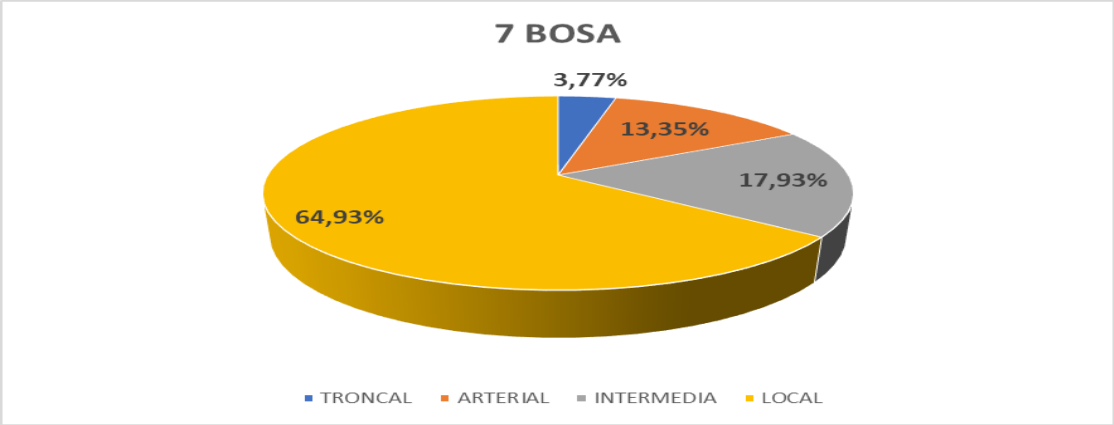
La extensión total de la malla vial de la localidad es 757.20 Km-carril, distribuidos de la siguiente manera:

COMPOSICIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD DE BOSA

LOCALIDAD	TRONCAL	ARTERIAL	INTERMEDIA	LOCAL	TOTAL, Km-carril
Bosa	28.59	101.13	135.81	491.67	757.20

FUENTE: SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO –SIGIDU, JUNIO DE 2020.

FIGURA 1- COMPOSICIÓN MALLA VIAL LOCALIDAD DE BOSA



La extensión de malla vial de la localidad que cuenta con diagnóstico es 693.11 Km-carril, distribuidos de la siguiente manera:

LOCALIDAD	TRONCAL	ARTERIAL	INTERMEDIA	LOCAL	TOTAL, Km-carril
Bosa	28,59	101,13	135,27	428,12	693,11
	4,12%	14,59%	19,51%	61,76%	100%

FUENTE: BASE DE DATOS DEL INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL IDU, JUNIO 30 DE 2020, DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA SIGIDU.

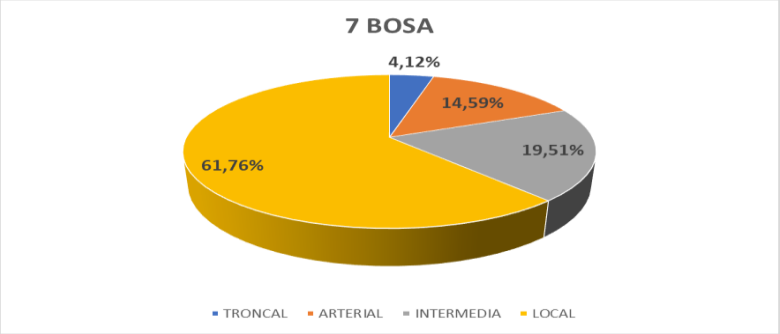
SUBSISTEMA TRANSPORTE	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
Malla Vial Arterial Troncal (Incluye carriles mixtos)	**28.59**	**100%**	**0.0**	**0%**	**0.0**	**0%**	**28.59**

COMPONENTES DEL SUBISTEMA VIAL	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
Malla Vial Arterial	74.25	74%	18.46	18%	8.42	8%	101.13
Malla Vial Intermedia	86.80	64%	33.81	25%	14.66	11%	135.27
Malla Vial Local	193.33	45%	115.49	27%	119.30	28%	428.12
TOTAL, SUBSISTEMA VIAL	**354.38**	**53%**	**167.76**	**25%**	**142.38**	**22%**	**664.52**
TOTAL, GENERAL	**382.97**	**55%**	**167.76**	**24%**	**142.38**	**21%**	**693.11**

Fuente: Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano –SIGIDU, Junio 30 de 2020.

El estado de condición de la malla vial urbana de la localidad de Bosa es el siguiente:

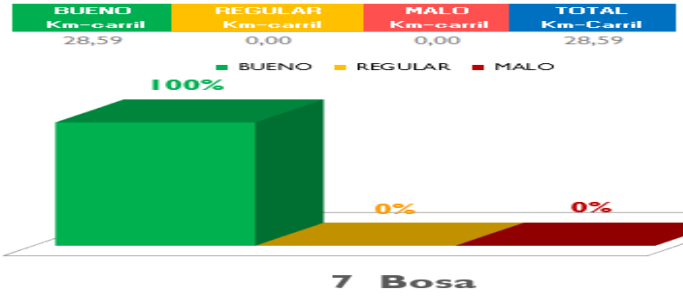
FIGURA 3- PORCENTAJES DEL ESTADO MALLA VIAL LOCALIDAD DE BOSA



El estado de cada una de las mallas que conforman la malla vial urbana de la localidad de Bosa se aprecia en las siguientes gráficas:

FIGURA 4- PORCENTAJES DEL ESTADO MALLA VIAL LOCALIDAD POR COMPONENTE

TRONCAL:

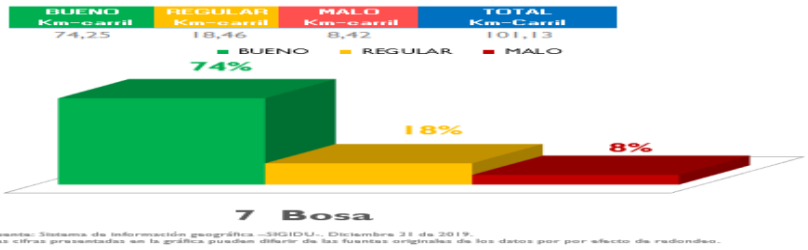


I.

Fuente: Sistema de información geográfica –SIGIDU-. Diciembre 31 de 2019.
Las cifras presentadas en la gráfica pueden diferir de las fuentes originales de los datos por por efecto de redondeo.

II.

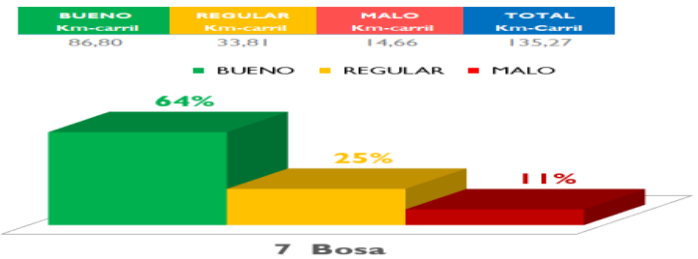
ARTERIAL:



III.

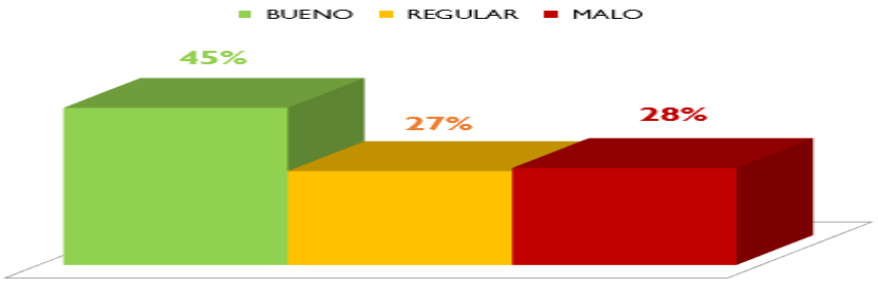
Fuente: Sistema de información geográfica –SIGIDU-. Diciembre 31 de 2019.
Las cifras presentadas en la gráfica pueden diferir de las fuentes originales de los datos por por efecto de redondeo.

INTERMEDIA:



Fuente: Sistema de información geográfica –SIGIDU-. Diciembre 31 de 2019.
Las cifras presentadas en la gráfica pueden diferir de las fuentes originales de los datos por por efecto de redondeo.

LOCAL:



BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
193,33	115,49	119,30	428,12

Fuente: Sistema de información geográfica –SIGIDU-. Diciembre 31 de 2019.
Las cifras presentadas en la gráfica pueden diferir de las fuentes originales de los datos por por efecto de redondeo.

Por tanto, la Localidad de Bosa debe continuar con Diagnostico y mantenimiento de vías en condición de afirmado o con intervenciones previas en material de fresado, con el empleo de bases estabilizadas con aditivos químicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas del IDU. Diagnóstico mejoramiento y rehabilitación de vías construidas en carpetas flexibles, rígidas, o articuladas e intervenciones puntuales en la malla vial que garanticen la conectividad Local. y de acuerdo con la priorización de las comunidades de las UPZ en los Encuentros Ciudadanos. Realizar estudios y diseños para la construcción de vías que aumenten la malla vial local mejorando la accesibilidad de los ciudadanos de Bosa a sus sitios de residencia.

4.Ciclorutas

En lo que corresponde a la red de ciclorutas, uno de los inconvenientes que presenta el sistema es la falta de conectividad entre algunos de sus tramos, la red en varias ocasiones se ve interrumpida o descontinuada, lo cual genera confusión y desanimo en los usuarios. De acuerdo con la información del IDU, para 2021-II, la Ciudad cuenta con un total de 593 kilómetros de Red de Ciclo Rutas.

Bosa es la localidad en la ciudad con más usuarios que se movilizan en bicicleta. Y es a su vez la primera Localidad en tener un centro de aprendizaje de mecánica de bicicletas de forma profesional y es el primer centro de aprendizaje en Latinoamérica.

- El Centro de la Bici está articulado por 4 entidades distritales: Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría de Educación Distrital, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD)
- El proyecto se ha enriquecido de experiencias internacionales de países como Holanda, Dinamarca, Alemania y Reino Unido.
- En el Centro de la Bici se dictan clases de mecánica de bicicletas de gama baja, media y alta y se ofrece apoyo a emprendedores que tienen iniciativas alrededor de la bicicleta.
- El Colegio Técnico de la Bici en Bosa será el primer centro de formación especializado sobre la bicicleta en Latinoamérica y el primero en Colombia.

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

Espacio Público con énfasis en andenes, Puentes Peatonales sobre Cuerpos de Agua, en especial sobre el rio Tunjuelito. Malla Vial Local, Ciclo Rutas.

b. Cuantificación del universo

Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal:

En lo que refiere al espacio público peatonal, el mismo está compuesto por la red de andenes, las zonas de control ambiental, los separadores, los puentes y túneles peatonales, las plazas y plazoletas, las vías peatonales, los pasos peatonales (cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorrutas), los paseos y alamedas, y los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y vías, de lo que se cuenta con un bajo porcentaje de ejecución, siendo una constante que los mayores recursos se inviertan en la malla vial de la ciudad. El espacio público existente no es sostenible sin un plan de administración, mantenimiento y preservación. Las dificultades de accesibilidad y la inseguridad en los recorridos de los ciudadanos para el uso del transporte público, las áreas de servicio y equipamientos, las conexiones con las centralidades y la Estructura Ecológica principal generan Inequidad y afectan el cumplimiento de las metas propuestas en los Planes Maestros de Movilidad y Espacio Público. De los 36.211.830 m2 de extensión de espacios públicos en la ciudad, reportados con corte a 30 de junio de 2018, se dispone del estado de condición, para 35.304.647 m2

Según estudio del Instituto de Desarrollo Urbano IDU 2018, Bogotá cuenta en total con 28 millones de metros cuadrados de andenes y 7 millones de metros cuadrados de separadores. El 48% de las aceras se encuentran en buen estado, el 35% en estado regular y el 17% en estado deficiente. La Localidad de la Candelaria tiene los mejores andenes para caminar con el 79% de su espacio público en buen estado, seguida por Santafé con el 61%, Ciudad Bolívar con el 60%, Usme con el 57% y Fontibón con el 57% , San Cristóbal tiene el 54%, Los Mártires 53%, **Bosa 53%** y Kennedy el 50% y las localidades con menos de la mitad de andenes en buenas condiciones para caminar son Suba 49% Puente Aranda 45% , Chapinero 45%, Usaquén 44%, Tunjuelito 43%, Teusaquillo 43%, Engativá 41%, Rafael Uribe 40% y Barrios Unidos 32%, por último, los peores andenes de Bogotá los tiene Antonio Nariño, con tan solo el 29% de estos en buen estado. La Localidad tiene según este estudio el 47% de los andenes en regular y mal estado lo que no garantiza una adecuada movilidad a los transeúntes locales y visitantes. En el cuatrienio anterior se recuperaron 8.000 metros cuadrados de espacio público, por lo que es necesario que, por lo menos, se plantee para el nuevo Plan de Desarrollo la construcción y/o conservación de 8.000 metros cuadrados de espacio público con énfasis en andenes de acuerdo con la priorización que realicen las comunidades en los encuentros ciudadanos.

Los indicadores de espacio público que se toman para la ciudad de Bogotá D.C., de acuerdo con lo establecido en el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, fueron recopilados por el Observatorio de Espacio Público del DADEP, validando su consistencia lógica y proyección cartográfica. Se tuvo en cuenta exclusivamente la porción de suelo del Distrito Capital, clasificado como suelo urbano y de expansión urbana. Se presentan los resultados de los indicadores a nivel localidad y ciudad. Los índices de espacio público se obtuvieron con el

análisis de los diferentes componentes del sistema de espacio público de la ciudad (zonas verdes, parques, plazas y plazoletas, estructura ecológica principal y sistema vial), garantizando la consistencia topológica (cubrimiento del área de estudio y eliminación de traslapes entre coberturas de diferentes fuentes) y de atributos (creación de campos relacionados con localidad, UPZ y área final).

De acuerdo con este indicador, las localidades que presentan mayor déficit de espacio público efectivo son **Bosa** y Los Mártires, que cuentan con menos de **2,5 m2/hab**. Las localidades que presentan valores entre 2,5 m 2/hab. y 4,0 m 2/hab., se encuentran localizadas hacia el sur de la ciudad y requieren ser monitoreadas constantemente, tanto en su dinámica de construcción como en su dinámica poblacional, con el fin de evidenciar si su indicador tiende a mejorar o empeorar debido a los procesos urbanísticos de la ciudad.

Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural):

Según Boletín técnico del IDU del año 2019 *"Inventario de puentes a junio de 2019*", se tienen inventariadas y georreferenciadas 959 estructuras definidas como puentes, de las cuales 554 son vehiculares y 405 peatonales. De los 959 puentes, las localidades de Usaquén, Suba, Engativá, Puente Aranda, Kennedy, Fontibón y Barrios Unidos contienen 524 Puentes, correspondiente aproximadamente al 55% de la totalidad de los puentes del Distrito. Por otra parte, las localidades de Candelaria (8 Puentes) y los Mártires (7 Puentes) son las localidades que tienen menor número de estructuras. Las localidades que mayor número de puentes presentan son Usaquén y Suba con 94 y 79 estructuras respectivamente De los 405 puentes peatonales inventariados en el Distrito, 213 corresponde a estructuras sobre vías. Las localidades que presentan mayor número de estructuras peatonales son Engativá (28), Fontibón (22), Kennedy (22) y Usaquén (21). De los 554 puentes vehiculares 389 corresponde a estructuras que cruzan cuerpos de agua. Las localidades de Usaquén, Puente Aranda y Engativá, con 20, 18 y 17 estructuras, respectivamente representan las localidades con mayor número de puentes sobre cuerpos de agua

Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural:

La localidad de Bosa cuenta con un total de 50,9 kilómetros lineales que equivalen a 223,1 kilómetros carril en vías de diferentes tipologías. Según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), las vías urbanas están clasificadas en cuatro mallas jerarquizadas y relacionadas funcionalmente por las intersecciones generadas entre ellas. Estas son las características técnicas de cada una:

- Malla vial arterial principal: son las vías de mayor jerarquía; actúan como soporte de la movilidad y accesibilidad metropolitana y regional. Se clasifican en V-0 y V-1.
- Malla vial arterial complementaria: son las vías que articulan operacionalmente la malla vial arterial principal, lo que facilita la movilidad de mediana y larga distancia como articulación a escala urbana. Se clasifican en V-2, V-3 y V3E
- Malla vial intermedia: son los tramos viales que conectan la retícula que conforma las mallas arteriales principal y complementaria, y sirven como alternativa de circulación. Permiten el acceso y fluidez de la ciudad a escala zonal. Se designan como V-4R (Vías rurales).
- Malla vial local: Está conformada por l los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

Diseño, construcción y conservación de ciclo-infraestructura:

En lo que corresponde a la red de ciclorrutas, uno de los inconvenientes que presenta el sistema es la falta de conectividad entre algunos de sus tramos, la red en varias ocasiones se ve interrumpida o descontinuada, lo cual genera confusión y desanimo en los usuarios. De acuerdo con la información del IDU para 2021-II la Ciudad cuenta con un total de 593 kilómetros de Red de Ciclo Rutas.

Bosa es la localidad en la ciudad con más usuarios que se movilizan en bicicleta. Y es a su vez la primera

Localidad en tener un centro de aprendizaje de mecánica de bicicletas de forma profesional y es el primer centro de aprendizaje en Latinoamérica

- El Centro de la Bici está articulado por 4 entidades distritales: Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría de Educación Distrital, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD)
- El proyecto se ha enriquecido de experiencias internacionales de países como Holanda, Dinamarca, Alemania y Reino Unido.
- En el Centro de la Bici se dictan clases de mecánica de bicicletas de gama baja, media y alta y se ofrece apoyo a emprendedores que tienen iniciativas alrededor de la bicicleta.
- El colegio técnico de la bici en Bosa será el primer centro de formación especializado sobre la bicicleta en Latinoamérica y el primero en Colombia.

En el Plan de Desarrollo Local "Un nuevo contrato social y ambiental para Bosa", se priorizó el diseño y construcción de ciclorruta por el centro histórico de Bosa en una dimensión de 2000 metros cuadrados de intervención. Es necesario continuar ampliando la red de ciclorrutas de la Localidad para optimizar las ventajas comparativas que le dan ser la Localidad con más bici usuarios y además de contar con el primer centro educativo especializado en formación de mecánica de bicicletas. Se debe priorizar, mediante estudios y diseños, la intervención de por lo menos 2500 metros cuadrados nuevos de ciclorrutas que se articulen a las existentes y mejorar la movilidad y el tiempo de desplazamiento de los bici usuarios.

c. Localización del universo

Todas las UPZ de la Localidad:

- UPZ 49 Apogeo.
- UPZ 85 Bosa Central
- UPZ 84 Bosa Occidental
- UPZ 86 Porvenir.
  UPZ 87 Tintal sur

5. LÍNEA DE INVERSIÓN

LÍNEA(S) DE INVERSIÓN

*Identifique la*S (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 cicloinfraestructura.
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

Mejorar las condiciones de movilidad, conectividad y transitabilidad vehicular y peatonal con el fin de disminuir los tiempos de desplazamiento de la comunidad, mediante el mejoramiento integral de la malla vial, el espacio público, puentes y ciclo rutas de la Localidad.

Objetivos Específicos

- Desarrollar la Construcción de espacio público bajo parámetros de accesibilidad universal en pro del desarrollo de una mejor movilidad, incluyente para todos los actores sociales de la Localidad.
- Fortalecer la conectividad transversal de la localidad a través de la intervención de Puentes peatonales sobre los cuerpos de agua en especial sobre el rio Tunjuelito.
- Mejorar las condiciones de movilidad de la localidad a través del mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial pensada con base en parámetros de conectividad incluyente que beneficie a la mayor parte de la comunidad de Bosa.
- Fortalecer el uso de la Bicicleta a través de la construcción y /o mantenimiento de ciclo rutas, que generen circuitos de movilidad destinados a los Bici Usuarios.

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
Construcción	3.000	Metros cuadrados	Elementos del sistema de espacio público peatonal intervenidos con acciones de construcción y/o conservación
Conservación	7.000	Metros cuadrados	Mantenimiento de puentes peatonales sobre cuerpos de agua
Rehabilitación	4.5	Kilómetros	Realizar rehabilitación y mantenimiento a la malla vial local
Intervenir	4.000	Metros lineales	Intervenir con construcción y/o mantenimiento la cicloinfraestructura local

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

Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.

Este componente está encaminado al desarrollo de las actividades necesarias para llevar a cabo la construcción y optimización del estado del espacio público de la localidad de Bosa mediante labores orientadas a intervenciones integrales sobre Andenes, Plazas, Plazoletas y alamedas, para lo cual se requiere la elaboración de ESTUDIOS TÉCNICOS Y DISEÑOS CUMPLIENDO CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE, y la ejecución de labores de mantenimiento de pisos, dotación y/o reemplazo de mobiliario (Bolardos, Canecas, Sillas, etc.), reemplazo de piezas prefabricadas (Sardineles, Adoquines, Losetas, etc.), Mejoramiento de Fachadas encaminado a la conservación, cuidado y recuperación de fachadas como parte de la imagen urbana y parte integral del espacio público.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2022

1. **DIAGNÓSTICO:** DESARROLLO DEL DIAGNÓSTICO TÉCNICO Y SOCIAL LOCAL DE ESPACIO PÚBLICO, PARA DETERMINAR EL ESPACIO PÚBLICO A INTERVENIR A TRAVÉS DE LA **MODALIDAD DE CONSTRUCCIÓN.**

2. **ESTUDIOS Y DISEÑOS:** REALIZACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS Y DISEÑOS DEL ESPAC IO PÚBLICO A CONSTRUIR CUMPLIENDO CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE.

3. **CONSTRUCCIÓN:** LLEVAR A CABO LA CONSTRUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO A PARTIR DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS.

4. **INTERVENTORIAS:** LLEVAR A CABO LA CONTRATACIÓN DE LAS INTERVENTORÍAS NECESARIAS PARA LA VIGILANCIA DE LOS PROCESOS DE DESARROLLO DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA.

5. **DIAGNÓSTICO:** DESARROLLO DEL DIAGNÓSTICO LOCAL DE ESPACIO PÚBLICO, PARA DETERMINAR LOS COMPONENTES A INTERVENIR A TRAVÉS DE LA **MODALIDAD MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN.**

6. **INTERVENCIÓN:** DESARROLLO DE ACTIVIDADES DE **MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO** A PARTIR DE LAS ACCIONES ESTABLECIDAS PREVIAMENTE EN EL DIAGNÓSTICO.

7. **INTERVENCIÓN DE FACHADAS:** DESARROLLO DE ACTIVIDADES DE **MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN DE FACHADAS SOBRE LOS PREDIOS BIC** LOCALIZADOS EN EL NÚCLEO FUNDACIONAL DE LA LOCALIDAD DE BOSA Y APROBACIÓN

POR PARTE DE LAS ENTIDAD COMPETENTE **INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL - IDPC.**

8. **INTERVENTORIAS:** LLEVAR A CABO LA CONTRATACIÓN DE LAS INTERVENTORÍAS NECESARIAS PARA LA VIGILANCIA DE LOS PROCESOS DE DESARROLLO DE LAS OBRAS DE MANTENIMIENTO E INFRAESTRUCTURA.

Tiempo de ejecución Construcción: 1 año
Tiempo de ejecución Mantenimiento: 1 año

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Entendiendo la intervención de Espacio público como un ejercicio de Movilidad segura, sostenible y accesible que afecta favoreciendo a la comunidad en general, la población que se beneficiará a través del desarrollo de este componente corresponde a toda la ciudadanía de la localidad de Bosa entre Niños, niñas, jóvenes, personas en condición de discapacidad y adultos mayores.	**823.041**	**846.606**	**870.279**	**893.987**

FUENTE: SDP PROYECCIÓN DE POBLACIONES 2021-2024
http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/ProyeccionPoblacion

Selección de beneficiarios

Los Lineamientos Determinados para la Priorización de la construcción de Espacio público que buscan garantizar la distribución equitativa de la inversión se establecen a partir de diagnóstico técnico y Social adelantado por la Alcaldía de Bosa, buscando identificar aspectos que determinen una calificación cuya equivalencia establezca el grado de priorización y afectación general del espacio público a intervenir, evidenciando:

- **Aspectos generales:** Distribución espacial de los andenes con el fin de definir intervenciones de mayor impacto en la imagen urbana y la movilidad para la ciudadanía identificando necesidades por UPZ, perfil socio económico de los sectores con mayor y menor infraestructura, localización de recursos en sectores con mayor necesidad de conectividad a través de la red de aceras, presencia de equipamientos públicos, entre otros.
- **Aspectos Técnicos:** Criterios de Accesibilidad y conectividad peatonal, necesidad de intervención de redes, grado de deterioro o inexistencia de espacio público.
- **Aspectos Institucionales y de Planeación:** Elementos de espacio público con posibilidad de reserva y viabilidad por parte del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, espacio público localizado en sectores legalizados, aprobación de permisos de intervención por parte del IDPC, posibilidad de gestión y establecimiento de corresponsabilidad entre propietarios de predios BIC y el FDLB.
- Atención a solicitudes comunitarias.

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ de la localidad	Barrio	Localización específica
2021	Todas las UPZ de la Localidad: • UPZ 49 Apogeo. • UPZ 85 Bosa Central	Todos los Ubicados en las 5 UPZ	Serán determinados los barrios a afectar por vigencia y se actualizarán por proyecto en los anexos correspondientes.
2022			
2023			

2024	• UPZ 84 Bosa Occidental • UPZ 86 Porvenir. • UPZ 87 Tintal sur.		

COMPONENTE 2

Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural)

Este componente está encaminado en el mejoramiento de las condiciones de conectividad de la localidad a través de la intervención referida al **MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN, REESTRUCTURACIÓN Y/O RECUPERACION DE PUENTES VEHICULARES Y/O PEATONALES SOBRE CUERPOS DE AGUA.**

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2022

1. **DIAGNÓSTICO:** DESARROLLO DEL DIAGNÓSTICO LOCAL DE **PUENTES VEHICULARES Y/O PEATONALES SOBRE CUERPOS DE AGUA**, PARA DETERMINAR TIPOLOGÍA DE INTERVENCIÓN Y ELEMENTOS A INTERVENIR.

2. **ESTUDIOS Y DISEÑOS:** CONTRATACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS Y DISEÑOS EN DONDE HAYA LUGAR DE ACUERDO A LO DETERMINADO EN EL DIAGNÓSTICO.

3. **INTERVENCIÓN:** DESARROLLO DE ACTIVIDADES DE **MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN, REESTRUCTURACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE PUENTES VEHICULARES Y/O PEATONALES SOBRE CUERPOS DE AGUA.**

4. **INTERVENTORIAS:** LLEVAR A CABO LA CONTRATACIÓN DE LAS INTERVENTORÍAS NECESARIAS PARA LA VIGILANCIA DE LOS PROCESOS DE DESARROLLO DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA.

Tiempo de ejecución: 1 Año

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Entendiendo la intervención de Espacio público como un ejercicio de Movilidad segura, sostenible y accesible que afecta favoreciendo a la comunidad en general, la población que se beneficiará a través del desarrollo de este componente corresponde a toda la ciudadanía de la localidad de Bosa entre Niños, niñas, jóvenes, personas en condición de discapacidad y adultos mayores.	**823.041**	**846.606**	**870.279**	**893.987**

FUENTE: SDP PROYECCIÓN DE POBLACIONES 2021-2024
http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/ProyeccionPoblacion

Selección de beneficiarios

Los Lineamientos Determinados para la Priorización de la construcción de Espacio público que buscan garantizar la distribución equitativa de la inversión se establecen a partir de diagnóstico técnico y Social adelantado por la Alcaldía de Bosa, buscando identificar aspectos que determinen una calificación cuya equivalencia establezca el grado de priorización y afectación general del espacio público a intervenir, evidenciando:

- **Aspectos generales:** Distribución espacial de los andenes con el fin de definir intervenciones de mayor impacto en la imagen urbana y la movilidad para la ciudadanía identificando necesidades por UPZ, perfil socio económico de los sectores con mayor y menor infraestructura, localización de recursos en sectores con mayor necesidad de conectividad a través de la red de aceras, presencia de equipamientos públicos, entre otros.
- **Aspectos Técnicos:** Criterios de Accesibilidad y conectividad peatonal, necesidad de intervención de redes, grado de deterioro o inexistencia de espacio público.
- **Aspectos Institucionales y de Planeación:** Elementos de espacio público con posibilidad de reserva y viabilidad por parte del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, espacio público localizado en sectores legalizados, aprobación de permisos de intervención por parte del IDPC, posibilidad de gestión y establecimiento de corresponsabilidad entre propietarios de predios BIC y el FDLB.
- Atención a solicitudes comunitarias.

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ de la localidad	Barrio	Localización específica
2021	Todas las UPZ de la Localidad: • UPZ 49 Apogeo. • UPZ 85 Bosa Central • UPZ 84 Bosa Occidental • UPZ 86 Porvenir. UPZ 87 Tintal sur.	Todos los Ubicados en las 5 UPZ	Serán determinados los barrios a afectar por vigencia y se actualizarán por proyecto en los anexos correspondientes.
2022			
2023			
2024			

COMPONENTE 3

Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.

Este componente consiste en el desarrollo de las actividades necesarias para llevar a cabo la construcción y a optimizar el estado de Malla vial Local e Intermedia cuya priorización y diagnóstico Local técnico determine la necesidad de llevar acabo Estudios técnicos y Diseños con su respectiva aprobación por parte del Fondo de Desarrollo Local y Entidades Distritales Competentes y el mantenimiento Bosa mediante labores orientadas a intervenciones integrales.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2022

DIAGNÓSTICO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE VÍAS CONSTRUIDAS EN CARPETAS FLEXIBLES, RÍGIDAS O ARTICULADAS E INTERVENCIONES PUNTUALES EN LA MALLA VÍAL Y/O QUE APLIQUEN EN LOS CRITERIOS DEL DECRETO DISTRITAL No. 064 de 2015, QUE DEFINE LOS LINEAMIENTOS PARA EJECUTAR ACCIONES DE MOVILIDAD.

Conservación: Actividades que se ejecutan sobre la infraestructura de los Sistemas de movilidad y espacio público peatonal construido, orientadas a garantizar que se cumpla el periodo de vida útil considerado en el diseño, o ampliarlo. En el primer caso hablamos de mantenimiento que puede ser rutinario o periódico y en el segundo de rehabilitación o reconstrucción.

Construcción: Corresponde a la generación de una nueva infraestructura, en su detalle, se deben hacer los estudios y diseños necesarios para garantizar el periodo de vida útil previsto.

-Intervenciones para rehabilitación, mantenimiento, mejoramiento, adecuación de espacios, mobiliario urbano y demás temas alusivos a la recuperación y embellecimiento del espacio público e infraestructura vial.

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 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 garantizar el periodo 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 periodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.

- Atender con acciones de movilidad (actividades superficiales y temporales como bacheos, parcheos) daños puntuales del pavimento de la malla vial arterial e intermedia que generen un alto riesgo para la vida, la seguridad y/o la integridad de las personas en virtud de la facultad otorgada a los Fondos de Desarrollo Local -FDL- mediante del Decreto Distrital 064 del 24 de febrero de 2015, “por el cual se adoptan las medidas para ejecutar acciones de movilidad en la malla vial del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

Tiempo de ejecución

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Entendiendo la intervención de Espacio público como un ejercicio de Movilidad segura, sostenible y accesible que afecta favoreciendo a la comunidad en general, la población que se beneficiará a través del desarrollo de este componente corresponde a toda la ciudadanía de la localidad de Bosa entre Niños, niñas, jóvenes, personas en condición de discapacidad y adultos mayores.	**823.041**	**846.606**	**870.279**	**893.987**

FUENTE: SDP PROYECCIÓN DE POBLACIONES 2021-2024
http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/ProyeccionPoblacion

Selección de beneficiarios

Los Lineamientos Determinados para la Priorización de la construcción de Espacio público que buscan garantizar la distribución equitativa de la inversión se establecen a partir de diagnóstico técnico y Social adelantado por la Alcaldía de Bosa, buscando identificar aspectos que determinen una calificación cuya equivalencia establezca el grado de priorización y afectación general del espacio público a intervenir, evidenciando:

- **Aspectos generales:** Distribución espacial de los andenes con el fin de definir intervenciones de mayor impacto en la imagen urbana y la movilidad para la ciudadanía identificando necesidades por UPZ, perfil socio económico de los sectores con mayor y menor infraestructura, localización de recursos en sectores con mayor necesidad de conectividad a través de la red de aceras, presencia de equipamientos públicos, entre otros.
- **Aspectos Técnicos:** Criterios de Accesibilidad y conectividad peatonal, necesidad de intervención de redes, grado de deterioro o inexistencia de espacio público.
- **Aspectos Institucionales y de Planeación:** Elementos de espacio público con posibilidad de reserva y viabilidad por parte del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, espacio público localizado en sectores legalizados, aprobación de permisos de intervención por parte del IDPC, posibilidad de gestión y establecimiento de corresponsabilidad entre propietarios de predios BIC y el FDLB.
- Atención a solicitudes comunitarias.

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ de la localidad	Barrio	Localización específica
2021 **2022** **2023** **2024**	Todas las UPZ de la Localidad: • UPZ 49 Apogeo. • UPZ 85 Bosa Central • UPZ 84 Bosa Occidental • UPZ 86 Porvenir. UPZ 87 Tintal sur.	Todos los Ubicados en las 5 UPZ	Serán determinados los barrios a afectar por vigencia y se actualizarán por proyecto en los anexos correspondientes.

COMPONENTE 4

Diseño, construcción y conservación de ciclo-infraestructura.

Este Componente está orientado a incentivar el transporte no motorizado estimulando el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en la localidad de Bosa, a través del mantenimiento entendido como mejoramiento de superficies, señalización horizontal y vertical, reemplazo de elementos prefabricados, entre otras acciones sobre ciclo rutas existentes y la construcción de nuevos ejes constituidos como circuitos de movilidad dirigidos a los Bici usuarios.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2022

1. **DIAGNÖSTICO:** ELABORACIÓN DE DIAGNÓSTICO CON EL FIN DE ESTABLECER EL GRADO DE DAÑO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA LOCALIDAD, ASÍ COMO DE DETERMINAR LA VIABILIDAD TÉCNICA PARA LA EJECUCIÓN DE NUEVAS CICLO RUTAS.

2. **ESTUDIOS Y DISEÑOS:** CONTRATACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CICLO RUTAS.

3. **INTERVENCIÓN:** CONTRATACIÓN PARA LA INTERVENCIÓN DE CICLORUTAS BAJO LAS SIGUIENTES MODALIDADES:

   3.1 CONSTRUCCIÓN DE CICLORUTAS A PARTIR DE ESTUDIOS TÉCNICOS Y DISEÑOS.
   3.2 MANTENIMIENTO Y/O REHABILITACIÓN DE CICLO RUTAS A PARTIR DEL DIAGÓSTICO Y PRIORIZACIONES ESTABLECIDAS POR EL FDLB.

4. **INTERVENTORIA:** LLEVAR A CABO LA CONTRATACIÓN DE LAS INTERVENTORÍAS NECESARIAS PARA LA VIGILANCIA DE LOS PROCESOS DE DESARROLLO DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA.

Tiempo de ejecución: 5 meses

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Entendiendo la intervención de Espacio público como un ejercicio de Movilidad segura, sostenible y accesible que afecta favoreciendo a la comunidad en general, la población que se beneficiará a través del desarrollo de este componente corresponde a toda la ciudadanía de la localidad de Bosa entre Niños, niñas, jóvenes, personas en condición de discapacidad y adultos mayores.	**823.041**	**846.606**	**870.279**	**893.987**

FUENTE: SDP PROYECCIÓN DE POBLACIONES 2021-2024
http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/ProyeccionPoblacion

Selección de beneficiarios

El Proceso para la priorización de la intervención de este componente a partir de la modalidad de **MANTENIMIENTO Y/O REHABILITACIÓN** se dará a partir del análisis del estado de las Ciclo vías de la localidad, estableciendo el mayor grado de deterioro y necesidad de intervención.

En cuanto al proceso de **CONSTRUCCIÓN** de ciclo rutas en concordancia con el proyecto estratégico del Plan de Desarrollo Local "Un nuevo contrato social y ambiental para Bosa" la intervención tendrá impacto directo sobre el sector de Bosa Centro, teniendo en cuenta que el proyecto está encaminado a la generación de un circuito de movilidad dirigido a los bici usuarios generando la conexión entre centro histórico, Ciclo ruta Autopista Sur y Ciclo ruta Av. Bosa, garantizando continuidad en los recorridos de los Bici-usuarios y la recuperación de espacio público dirigido al Peatón y la Bicicleta.

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ de la localidad	Barrio	Localización específica
2021	Todas las UPZ de la Localidad: • UPZ 49 Apogeo. • UPZ 85 Bosa Central • UPZ 84 Bosa Occidental • UPZ 86 Porvenir. UPZ 87 Tintal sur.	Todos los Ubicados en las 5 UPZ	Serán determinados los barrios a afectar por vigencia y se actualizarán por proyecto en los anexos correspondientes.
2022			
2023			
2024			

9. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

a. Acciones normativas y de control de cumplimiento de normas que acompañarán el proyecto

- Normas que es necesario **expedir**
  - El presupuesto anual local.
- Normas cuyo cumplimiento hay que **vigilar**:
  - Acuerdo Local No. 003 del 18 de Septiembre de 2016, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras públicas para la localidad de Bosa, D.C 2017-2020**"BOSA MEJOR PARA TODOS, INNOVADORA, EDUCADA Y COMPETITIVA"**
  - Acuerdo 645 de 2016, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras públicas para Bogotá, D.C 2016-2020 - **" BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS"**
  - Ley 80 de Octubre 28 de 1993, por el cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
  - Ley 1150 de julio 16 del 2007, por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.

- Decreto Reglamentario No. 2474 de julio 7 del 2008 por el cual se reglamentan parcialmente la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007 sobre las modalidades de selección, publicidad, selección objetiva, y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 101de Marzo 11 del 2010, "Por medio del cual se fortalece institucionalmente a las Alcaldías Locales, se fortalece el esquema de gestión territorial de las entidades distritales en las localidades se desarrollan instrumentos para una mejor gestión administrativa y se determinan otras disposiciones".
- Decreto Distrital 544 de 2012 y sus modificaciones.
- Decreto 190-2004. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales **619** de 2000 y **469** de 2003, referente al POT del Distrito.
- IDU, Especificaciones y manuales técnicos generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio público en bogotá.2009.[1]
- CARTILLA DE ANDENES DE BOGOTÁ DECRETO 561-2015.[2]
- CARTILLA DE MOBILIARIO URBANO DE BOGOTÁ – 2007.[3]
- Manual del Biciusuario.
- Especificaciones Técnicas de Materiales y Construcción IDU-ET-2011 o la que se encuentre vigente durante la ejecución del proyecto.
- Manual de Interventoría vigente del IDU, y cumplir con los procedimientos en él estipulados, en los diversos eventos que se presenten.
- Programa de conservación para la conservación de la malla vial y el espacio público asociado para la ciudad de Bogotá D.C. Fase IV, 2016 o la que se encuentre vigente durante la ejecución, del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

Para lo anterior, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU cuenta con las siguientes herramientas técnicas, en ellas, se encuentran los parámetros de calidad y control de algunos materiales y actividades de obra que permiten dar cumplimiento a lo exigido por las normas ambientales:

- Sección 450-11. Reciclaje de Pavimento Asfáltico en el Sitio con Emulsión Asfáltica.
- Sección 451-11. Reciclaje de Pavimento Asfáltico en el Sitio con Asfalto Espumado.
- Sección 452-11. Empleo de agregados pétreos a partir de Concreto Hidráulico reciclado.
- Sección 454-11. Reciclaje de Pavimento Asfáltico en el Sitio con Cemento Portland.
- Sección 540-11. Fresado de pavimentos asfálticos.
- Sección 560-11. Mezclas asfálticas en caliente con asfaltos modificados con caucho por vía húmeda.

Por otra parte, en desarrollo del Proyecto, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en las siguientes disposiciones:

- Decreto 442 del 9 de noviembre de 2015, expedido por la Alcaldía Mayor de Bogotá, Por medio del cual se crea el Programa de aprovechamiento y/o valorización de llantas usadas en el Distrito Capital y se adoptan otras disposiciones
- Decreto 265 de junio 29 de 2016, por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 442 de 2015 y se adoptan otras disposiciones.
- Resolución 1115 del 26 de septiembre de 2012, expedida por la Secretaría Distrital de Ambiente: “Por medio de la cual se adoptan los lineamientos Técnico -

[1] https://www.idu.gov.co/sistema-de-infraestructura-vial-y-espacio-publico/innovacion/portafolio-de-productos
[2] https://www.idu.gov.co/documents/20181/251880/Decreto+561-15.pdf/150fae62-30da-4d35-a27f-2e19083a7b1d
[3] http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/adjuntos_paginas_2014/cartilla_mobiliario-compilada_0.pdf

Ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital".

- Guía de Contratación Sostenible – GCO-GCI-IN001.
- NT-061-ESP- (Anexo Técnico – Plan de Prevención de Daños) Gas Natural ESP.
- Manual Único de Control y seguimiento Ambiental y de SST del IDU 2017.

Así mismo, se tendrán en cuenta las fichas verdes de contratación que se encuentren en la guía verde de la secretaría de gobierno y las fichas con criterios ambientales del ministerio de ambiente y desarrollo sostenible, para establecer los criterios ambientales aplicables a los bienes y/o servicios que necesite el proyecto.

b. Instancias de participación, entidades, sectores, órganos administrativos con las que se puede trabajar el proyecto

- Alcaldía Local de Bosa.
- Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.
- Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV.
- Secretaría Distrital de Movilidad.
- Junta Administradora Local.
- Consejo de Planeación Local.
- Juntas de Acción Comunal.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.

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 3.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.	Intervención de espacio público	2.103	543	1.040	647
		SUBTOTAL	2.103	543	1.040	647
Intervenir 7.000 metros cuadrados de puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua	Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural).	Intervención puentes vehiculares	645	545	500	598
		SUBTOTAL	645	545	500	598

Intervenir 4,5 kilómetros de malla vial local	Mejorar las condiciones de movilidad de la localidad a través del mantenimiento y/o rehabilitación de la infraestructura vial pensada con base en parámetros de conectividad incluyente que beneficie a la mayor parte de la comunidad de Bosa.	Intervención malla vial	2.725	14.629	1.929	1.958
		SUBTOTAL	2.725	14.629	1.929	1.958
Intervenir 4.000 metros lineales de ciclorrutas de la localidad de Bosa	Fortalecer el uso de la Bicicleta a través de la construcción y /o mantenimiento de ciclo rutas, que generen circuitos de movilidad destinados a los Bici Usuarios.	Intervención ciclorutas	600	600	600	607
		SUBTOTAL	600	600	600	607
TOTAL, ANUAL DE COSTOS			**6.073**	**16.317**	**4.069**	**3.810**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO EN VALOR PRESENTE						

11. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 3.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación	Desarrollar la Construcción de espacio público bajo parámetros de accesibilidad universal en pro del desarrollo de una mejor movilidad, incluyente para todos	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.	Intervenir 3.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de	Metros cuadrados intervenidos de elementos del sistema de espacio público peatonal construidos o conservados

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
	los actores sociales de la Localidad		construcción y/o conservación	
Intervenir 7.000 metros cuadrados de puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua	Fortalecer la conectividad transversal de la localidad a través de la intervención de Puentes peatonales sobre los cuerpos de agua en especial sobre el rio Tunjuelito.	Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural).	Intervenir 7.000 metros cuadrados de puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua	Metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua construidos y/o intervenidos
Intervenir 4,5 kilómetros de malla vial local	Mejorar las condiciones de movilidad de la localidad a través del mantenimiento y/o rehabilitación de la infraestructura vial pensada con base en parámetros de conectividad incluyente que beneficie a la mayor parte de la comunidad de Bosa.	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	Intervenir 4,5 kilómetros de malla vial local	Kilómetros-carril construidos o conservados de malla vial urbana (local o intermedia)
Intervenir 4.000 metros lineales de ciclorutas de la localidad de Bosa	Fortalecer el uso de la Bicicleta a través de la construcción y /o mantenimiento de ciclo rutas, que generen circuitos de movilidad destinados a los Bici Usuarios.	Diseño, construcción y conservación de ciclo-infraestructura.	Intervenir 4.000 metros lineales de ciclorutas de la localidad de Bosa	Metros lineales construidos 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:

- Mejoramiento integral de la infraestructura de espacio público generando mejores condiciones de habitabilidad para la ciudadanía de la localidad.
- Disminución en los tiempos de recorrido, tanto vehicular como Peatonal.
- Mejoramiento de la imagen urbana general de la localidad.
- Fortalecimiento del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte.
- Reforzamiento de la apropiación por parte de los habitantes de Bosa y su territorio
- Generación de espacios públicos incluyentes que garantizan la accesibilidad universal dirigida a toda la población de la Localidad.

Resultados:

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

- Disminución en los tiempos de recorrido.
- Disminución de los índices del mal estado de la malla vial Local e Intermedia.
- Transformación de imaginarios de los ciudadanos Bosa y el distrito, respecto a la localidad.
- Mejoramiento de la conectividad vehicular, facilitando el acceso efectivo a los equipamientos y servicios urbanos de la Localidad.

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.

(12/11/2020): INSCRITO

(14/01/2021): REGISTRO

ACTUALIZACIONES:

3/11/2020: Se construye el documento técnico de soporte del proyecto 1345 para la vigencia 2021-2024 conforme al plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para la localidad de bosa 2021-2024 "un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI" un nuevo contrato social y ambiental para bosa, aprobado por la JAL (Junta Administradora Local) mediante acuerdo local número 001 (3 de octubre de 2020).

28/02/2022: Actualización conforme al POAI 2022

14. OBSERVACIONES

OBSERVACIONES DEL PROYECTO *Especifique los aspectos relevantes del proyecto, que deban tenerse en cuenta para la formulación y ejecución del mismo.*
Documento Base para la Formulación: Acuerdo Local Número 001 (3 de octubre de 2020) POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA LA LOCALIDAD DE BOSA 2021-2024 "UN NUEVO CONTUTO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI" UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA BOSA.

15. RESPONSABLE DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO *Ingrese la información de la persona responsable de formular el proyecto.*
Nombre: EDUAR FERNEY MARIN MORA **Cargo: INGENIERO DE APOYO FDLB.** **Teléfono Oficina: 7750434 Ext. 139-150.** **Fecha de elaboración (03/11/2020)**
Nombre: WILMAR ARTURO TINJACÁ PEDRAZA **Cargo: INGENIERO DE APOYO FDLB.** **Teléfono Oficina: 7750434 Ext. 139-150.** **Fecha de elaboración (15/02/2022)**
Nombre: DIEGO ALEXANDER BARRETO **Cargo: INGENIERO DE APOYO FDLB.** **Teléfono Oficina: 7750434 Ext. 139-150.** **Fecha de elaboración (15/02/2022)**
Nombre: EMMA VIVIANA BERMÚDEZ **Cargo: INGENIERO DE APOYO FDLB.** **Teléfono Oficina: 7750434 Ext. 139-150.** **Fecha de elaboración (15/02/2022)**
Nombre: LAURA MUÑOZ **Cargo: INGENIERO DE APOYO FDLB.** **Teléfono Oficina: 7750434 Ext. 139-150.** **Fecha de elaboración (15/02/2022)**