ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Local EBI-L

1. IDENTIFICACION

Localidad	011 Suba
Proyecto	1506 Hacia una movilidad sostenible
Versión	13 del 04-ABRIL-2019

Banco	BDPP-L (LOCALIDADES DEL DISTRITO CAPITAL)
Estado	INSCRITO el 09-Noviembre-2016, REGISTRADO el 14-Febrero-2017
Tipo de proyecto	Infraestructura Mantenimiento
Etapa del proyecto	Inversión Ejecución
Origen iniciativa local	Encuentro Ciudadano
Número del Acta	1 del 01-Julio-2016
Descripción iniciativa	Ninguna
Observaciones iniciativa	Ninguna

2. CLASIFICACION EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO

Plan de Desarrollo	5 Bogotá mejor para todos
Pilar o Eje transversal	02 Pilar Democracia urbana
Programa	18 Mejor movilidad para todos

3. LINEA DE INVERSION

Sector	Línea de inversión
Sector Movilidad	Malla vial, espacio público y peatonal

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

Antecedentes

Los niveles deficitarios de la malla vial en la localidad de Suba ha sido una problemática recurrente, pese a que anualmente se realiza inversión en la mejora de la malla vial, no ha sido posible lograr mejorar significativamente la calidad de las vías y el mantenimiento de las mismas.

De igual manera es vital considerar todas las dinámicas ambientales, casos de emergencias viales, fenómenos de remoción en masa y cuidado a cuerpos de agua que son inherentes a la operación diaria de la localidad, y que igualmente requieren de asistencia e inversión. Lo anterior se refleja en casos como desbordamiento de canales, deslizamientos en ladera, accidentes vehiculares por realización de maniobras evasivas a huecos, contaminación de humedales y colmatación en estructuras de drenaje, entre otros.

Situación actual

Los participantes de los Encuentros Ciudadanos expresaron que la falta de vías y andenes o el mal estado de los mismos, es una problemática que requiere urgente solución. Dado que, en muchas ocasiones esto impide el acceso de los habitantes a sus respectivos barrios y la inexistencia o mal estado de andenes dificulta el ingreso a sus hogares.

De igual manera, se expresó que a causa de estas problemáticas ya mencionadas, la movilidad se ve seriamente afectada por la congestión vehicular continua. Particularmente en UPZ como Casablanca, Rincón III sector, Nueva Colombia y La Alhambra .

El alto deterioro de la malla vial local por lo general obedece a una serie de factores tales como: Falta de mantenimiento, presupuesto escaso para la atención de la malla vial existente en la localidad, en comparación con las necesidades, un alto índice de crecimiento de diversos desarrollos urbanísticos, vías que han cumplido su vida útil e incremento del tránsito en las mismas entre otros.

Específicamente en la Localidad de Suba objeto del presente proyecto que posee la mayor longitud de vías locales en Bogotá, el 52% de sus vías se encuentran en mal estado y el 21% muestran un estado regular. La localidad de Suba cuenta con 1.335 Km/Carril de malla vial distribuidos de la siguiente manera: Arterial: 129 Km/Carril, Intermedia: 335

IDENTIFICACION

Localidad	011 Suba
Proyecto	1506 Hacia una movilidad sostenible
Versión	13 del 04-ABRIL-2019

Km/Carril y Local: 871 Km/Carril, cuya recuperación total se estima en aproximadamente 450 mil millones de pesos (Datos de Dirección Técnica de Planeación del IDU).

Con el fin de mejorar las condiciones de movilidad y conectividad y de esta manera disminuir los tiempos de desplazamiento de la comunidad, mediante el mejoramiento integral para la malla vial intermedia y local de la localidad de Suba, la Alcaldía Local plantea el presente proyecto para llevar a cabo el mejoramiento integral de una serie de vías que hacen parte de la malla vial local. Adicionalmente se expresa que la malla vial local construida se encuentra en permanente proceso de deterioro debido al tránsito continuo de vehículos por lo que se hace necesario realizar acciones para su mejoramiento que permitan mantener o prolongar la vida útil de los pavimentos existentes.

5. DIAGNOSTICO POR LINEA BASE

Descripción del universo	Cuantificación	Localización
Hombres y mujeres de Suba de todos los estratos socioeconómicos y condiciones sociales.	1.250.734	Suba

6. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

COMPONENTE 1: CONSTRUCCION DE MALLA VIAL LOCAL La construcción de Malla vial local: Hace referencia a la intervención profunda en aquellos sectores de la localidad en donde nunca ha existido una vía en condiciones óptimas de circulación o la reconstrucción de aquellas que por efecto del paso continuo de vehículos o por deterioros de otra índole, se encuentran en una condición tal que amerite la plena reconstrucción. ¿Población beneficiada: La totalidad de la población de la localidad, de acuerdo a los criterios presentados en el aparte de Universo. ¿Criterios de selección: Los criterios mediante los cuales se determinarán los segmentos viales objeto de intervención y por ende la población más directamente beneficiada, serán establecidos de acuerdos a los resultados de los Encuentros ciudadanos adelantados en cada una de las UPZ de la localidad, siendo estos el resultado del ejercicio de consenso que cada una de las poblaciones estableció como el listado más inmediato y crítico en términos de necesidad de mejoramiento de malla vial en la localidad. De igual manera se contemplarán las zonas y segmentos viales con riesgo potencial por efecto del deterioro. ¿Localización: Las intervenciones están proyectadas de acuerdo a lo obtenido en cada una de las UPZ de la localidad y la ubicación de los segmentos se determina de acuerdo lo consensuado en los ejercicios de Encuentros Ciudadanos. ¿Como soporte y estructura en la proyección de intervención se adjuntan a la presente ficha los resultados de los segmentos viales priorizados por la comunidad en cada uno de los ejercicios de Encuentros Ciudadanos adelantados en las diferentes UPZ de la localidad.
Actividades: ¿ Constante monitoreo a las vías de la localidad con el fin de dar atención inmediata a las emergencias viales que puedan presentarse. ¿ Ejecución de diagnósticos. ¿ Ejecución de estudios y diseños. ¿ Realización de actividades de obra, interventoría y adquisición de insumos ¿ Evaluación de factores adicionales que conlleven a la correcta operación y conservación de los segmentos viales. ¿ Acciones de mantenimiento y conservación

COMPONENTE 2: MANTENIMIENTO DE MALLA VIAL LOCAL: La Rehabilitación o mantenimiento de la malla vial existente: Radica en la atención y mejoramiento de las condiciones de las vías existentes con el fin de restituir de manera óptima la circulación peatonal y vehicular, atendiendo deterioros menores y previniendo daños futuros de mayor escala

COMPONENTE 3: CONSTRUCCION DE ESPACIO PÚBLICO: La Adecuación de zonas de espacio público: Es el alcance que se da para la intervención de aquellos sectores como: Andenes, plazoletas, zonas comunales, bahías de parqueo entre otros, y que puedan ser mejoradas mediante trabajos Adoquinamiento y acciones de menor envergadura, que faciliten las condiciones de circulación de peatones y de vehículos de bajo peso para el caso de sectores de circulación vehicular restringida.

COMPONENTE 4: MANTENIMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO: La adecuación de rutas de aproximación: Se proyecta como el desarrollo de todas aquellas actividades de mejoramiento del entorno de un centro de aglomeración (colegios, centros médicos, centros de cultos, centros comerciales, salones comunales entre otros) y que se constituyan como

IDENTIFICACION

Localidad 011 Suba
Proyecto 1506 Hacia una movilidad sostenible
Versión 13 del 04-ABRIL-2019

indispensables para los ciudadanos de determinados sectores, facilitando el acceso a dichos centros y mejorando las condiciones de transitabilidad hasta los mismos. Implica entonces las rutas de acceso, adecuación para personas en condición de discapacidad, mantenimiento de zonas existentes y demás que sean identificadas como necesarias para el mejoramiento del entorno del centro de aglomeración seleccionado, asi como de aquellas areas de vallados que requieren mantenimiento.

COMPONENTE 5: INTERVENCION PUENTES: Además, se resalta la importancia de la realización de intervención para la construcción de puentes vehiculares y/o peatonales sobre zonas identificadas que requieran atención por parte de la Alcaldía Local.

7. OBJETIVOS

Objetivo general

1 Mejorar los niveles de calidad de la malla vial de la localidad de Suba, con el fin de reducir los tiempos de desplazamiento de los Habitantes de la Localidad, mejorando así su calidad de vida.

Objetivo(s) específico(s)

1 Realizar la construcción de malla vial en la Localidad de Suba
2 Realizar mantenimiento con acciones de movilidad en la malla vial de la localidad de Suba
3 Realizar Acciones de construcción de espacio público en la Localidad de Suba
4 Realizar mantenimiento al espacio público de la Localidad de Suba
5 Construir puentes de escala local que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba

6. METAS

(La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción - Componente de inversión de la Entidad)

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Construir	46.00	Km/carril	de malla vial en la Localidad de Suba
2	Mantener	62.00	Km/carril	con acciones de movilidad en la malla vial de la Localidad de Suba
3	Construir	55,000.00	metros cuadrados	de espacio público en la Localidad de Suba
4	Mantener	25,000.00	metros cuadrados	de espacio público en la Localidad de Suba
5	Construir	2.00	puentes de escala local	que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba

9. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2017

Descripción	Presupuesto					
	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Construcción malla vial local	0	5,780	528	33,300	14,583	54,191
Mantenimiento malla vial local	0	34,765	37,379	0	16,498	88,642
Construcción espacio público	0	2,289	0	1,498	2,583	6,370
Mantenimiento espacio público	0	4,366	278	1,100	902	6,646

10. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2017 HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 4

Ejecutado Planes anteriores	2017	2018	2019	2020	Total Proyecto
$0	$47,200	$38,185	$35,898	$34,566	$155,849

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Local EBI-L

IDENTIFICACION

Localidad 011 Suba
Proyecto 1506 Hacia una movilidad sostenible
Versión 13 del 04-ABRIL-2019

11. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2017	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	1,250,734	Toda la poblacion

12. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código Descripción localización
11 Suba
Barrio(s)
Todos los barrios de la localidad
Unidad de planeamiento zonal - UPZ

13. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 Diagnostico sectorial	Secretaria de Movilidad	15-01-2016

14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS

POT - Decreto 190/2004
Estructura funcional y de servicios - EFS
Sistema de movilidad

15. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

POT - Decreto 190/2004
Plan maestro de espacio público
Plan maestro de movilidad y estacionamientos

16. OBSERVACIONES

(09/10/2018): ACTUALIZACIONES ¿ Se actualiza la Prospectiva Financiera y de Cobertura para el año 2 en todos los componentes de acuerdo con la formulación de los proyectos y la actualización del Plan Anual de Adquisiciones, así como los responsables del proyecto.
(02/11/2018): ACTUALIZACIONES ¿ Se actualiza la Prospectiva Financiera y de Cobertura para el año 2 en todos los componentes de acuerdo con la formulación de los proyectos y la actualización del Plan Anual de Adquisiciones a 2 de noviembre de 2018.
(21/01/2019): Se actualizan Prospectiva Financiera y de Cobertura para todos los componentes del año 3 de acuerdo al Plan Anual de Adquisiciones aprobado.
(04/04/2019): Se actualiza la Prospectiva Financiera y de Cobertura para todos los componentes, con los Informes Ejecutivos de Avance de Metas del PDL de 2017 y 2018 y el Plan de Adquisiciones actualizado a la fecha.

17. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre Adolfo Bernal - Javier Gouzy - Emilse Pachón
Area Oficina de infraestructura
Cargo Ingeniero
Correo adolfo.bernal@gobiernobogota.gov.co
Teléfono(s) 6620222 ext 1157

18. CONCEPTO DE VIABILIDAD

ASPECTOS A REVISAR:

¿Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"?	SI
¿Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar?	SI
¿Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos?	SI
¿Es concordante el proyecto con los lineamientos y politicas del Plan de Desarrollo Distrital?	SI

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Local EBI-L

IDENTIFICACION		
Localidad	011	Suba
Proyecto	1506	Hacia una movilidad sostenible
Versión	13	del 04-ABRIL-2019

ASPECTOS A REVISAR:

¿Reúne los aspectos y/o requisitos establecidos en las líneas de inversión? SI

CONCEPTO Y SUSTENTACIÓN:

¿El concepto es favorable? SI

Sustentación:

El proyectos cumple con las especificaciones tecnicas y financieras

RESPONSABLE CONCEPTO:

Nombre	Carlos Alberto Castro
Area	Coordinacion Administrativa y Financiera
Cargo	CAF
Correo	alberto.castro@gobiernobogota.gov.co
Teléfono	6620222
Fecha del concepto	14-FEB-2017

OBSERVACIONES DEL CONCEPTO:

Ninguna

23-04-2019

ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	SUBA
NOMBRE DEL PROYECTO	Hacia una movilidad sostenible
CÓDIGO DEL PROYECTO	1506
COMPONENTES	1. CONSTRUCCIÓN MALLA VIAL LOCAL 2. MANTENIMIENTO MALLA VIAL LOCAL 3. CONSTRUCCIÓN ESPACIO PÚBLICO 4. MANTENIMIENTO ESPACIO PÚBLICO 5. INTERVENCIÓN PUENTES

2. CLASIFICACIÓN

PLAN DE DESARROLLO LOCAL	**"SUBA MEJOR PARA TODOS; XUA CHIE, GUECHAS"**
EJE O OBJETIVO ESTRUCTURANTE	**DEMOCRACIA URBANA**
PROGRAMA	**MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS**
META(S) PLAN DE DESARROLLO	1. Construir cuarenta y seis (46) km/carril de malla vial en la Localidad de Suba. 2. Mantener sesenta y dos (62) km/carril con acciones de movilidad en la malla vial de la Localidad de Suba. 3. Construir cincuenta y cinco mil (55.000) m2 de espacio público en la Localidad de Suba. 4. Mantener veinticinco mil (25.000) m2 de espacio público en la Localidad de Suba. 5. Construir dos (2) puentes de escala local que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba.
AÑO DE VIGENCIA	2017, 2018, 2019 y 2020

3. PROBLEMA O NECESIDAD

PROBLEMA O NECESIDAD

Niveles deficitarios en la calidad de la malla vial de la localidad de Suba, los cuales afectan directamente los tiempos de desplazamiento de los subanos y subanas.

Antecedentes

Los niveles deficitarios de la malla vial en la localidad de Suba ha sido una problemática recurrente, pese a que anualmente se realiza inversión en la mejora de la malla vial, no ha sido posible lograr mejorar significativamente la calidad de las vías y el mantenimiento de las mismas.

De igual manera es vital considerar todas las dinámicas ambientales, casos de emergencias viales, fenómenos de remoción en masa y cuidado a cuerpos de agua que son inherentes a la operación diaria de la localidad, y que igualmente requieren de asistencia e inversión. Lo anterior se refleja en casos como desbordamiento de canales, deslizamientos en ladera, accidentes vehiculares por realización de maniobras evasivas a huecos, contaminación de humedales y colmatación en estructuras de drenaje, entre otros.

Situación actual

Los participantes de los Encuentros Ciudadanos expresaron que la falta de vías y andenes o el mal estado de los mismos, es una problemática que requiere urgente solución. Dado que, en muchas ocasiones esto impide el acceso de los habitantes a sus respectivos barrios y la inexistencia o mal estado de andenes dificulta el ingreso a sus hogares.

De igual manera, se expresó que, a causa de estas problemáticas ya mencionadas, la movilidad se ve seriamente afectada por la congestión vehicular continua. Particularmente en UPZ como Casablanca, Rincón III sector, Nueva Colombia y La Alhambra[1].

El alto deterioro de la malla vial local por lo general obedece a una serie de factores tales como: Falta de mantenimiento, presupuesto escaso para la atención de la malla vial existente en la localidad, en comparación con las necesidades, un alto índice de crecimiento de diversos desarrollos urbanísticos, vías que han cumplido su vida útil e incremento del tránsito en las mismas entre otros.

Específicamente en la Localidad de Suba objeto del presente proyecto que posee la mayor longitud de vías locales en Bogotá, el 52% de sus vías se encuentran en mal estado y el 21% muestran un estado regular. La localidad de Suba cuenta con 1.335 Km/Carril de malla vial distribuidos de la siguiente manera: Arterial: 129 Km/Carril, Intermedia: 335 Km/Carril y Local: 871 Km/Carril, cuya recuperación total se estima en aproximadamente 450 mil millones de pesos (Datos de Dirección Técnica de Planeación del IDU).

Con el fin de mejorar las condiciones de movilidad y conectividad y de esta manera disminuir los tiempos de desplazamiento de la comunidad, mediante el mejoramiento integral para la malla vial

[1] Diagnóstico Local y Sectorial, Encuentros Ciudadanos 2016.

intermedia y local de la localidad de Suba, la Alcaldía Local plantea el presente proyecto para llevar a cabo el mejoramiento integral de una serie de vías que hacen parte de la malla vial local. Adicionalmente se expresa que la malla vial local construida se encuentra en permanente proceso de deterioro debido al tránsito continuo de vehículos por lo que se hace necesario realizar acciones para su mejoramiento que permitan mantener o prolongar la vida útil de los pavimentos existentes.

4. DIAGNÓSTICO POR LÍNEA DE BASE

LÍNEA DE BASE
a. Descripción del Universo Hombres y mujeres de Suba de todos los estratos socioeconómicos y condiciones sociales.
b. Cuantificación del universo 1.250.734 Habitantes de la Localidad de Suba. Fuente Secretaria Distrital de Planeación.
c. Localización del universo Todas las 12 UPZ de la Localidad de Suba

5. LÍNEA DE INVERSIÓN

LÍNEA(S) DE INVERSIÓN
• Malla vial, espacio público y peatonal
CONCEPTO: • Construcción y/o mantenimiento de malla vial, espacio público y peatonal, y puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural) *

6. OBJETIVOS

OBJETIVOS

Objetivo General

Mejorar los niveles de calidad de la malla vial de la localidad de Suba, con el fin de reducir los tiempos de desplazamiento de los Habitantes de la Localidad, mejorando así su calidad de vida.

Objetivos Específicos

1. Realizar la construcción de malla vial en la Localidad de Suba.
2. Realizar mantenimiento con acciones de movilidad en la malla vial de la localidad de Suba
3. Realizar Acciones de construcción de espacio público en la Localidad de Suba.
4. Realizar mantenimiento al espacio público de la Localidad de Suba.
5. Construir puentes de escala local que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba.

6. METAS

Metas de proyecto

PROCESO	MAGNITUD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCIÓN
Construir	Cuarenta y seis (46)	Km/Carril	De malla vial en la Localidad de Suba
Mantener	Sesenta y dos (62)	Km/Carril	Con acciones de movilidad en la malla vial de la Localidad de Suba
Construir	Cincuenta y cinco mil (55.000)	M^2	De espacio público en la Localidad de Suba
Mantener	Veinticinco mil (25.000)	M^2	De espacio público en la Localidad de Suba
Construir	Dos (2)	Puentes de escala local	Que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

DESCRIPCION DEL PROYECTO

Se busca atender las demandas de mejoramiento de la malla vial de la localidad a través de los diferentes mecanismos tècnicos de intervenciòn, en funciòn de los conceptos especializados obtenidos para tal fin. Se prevè entonces el mejoramiento integral de la malla vial a fin de generar, conservar o restituir la mayor cantidad de segmentos en la localidad, teniendo en cuenta las condiciones de seguridad y comodidad en el espacio pùblico relacionado con los ejes viales y el manejo de los factores externos que puedan afectar la correcta operaciòn de los mismos.

De igual manera se tendrán como referentes aquellas zonas en las cuales se presenten fenómenos de riesgo a la población por efecto del deterioro concentrado y las necesidades de adecuación de espacios complementarios a la circulaciòn peatonal vehicular, asegurando un mayor nivel de integralidad en las intervenciones

COMPONENTE 1: CONSTRUCCION DE MALLA VIAL LOCAL

Descripción General del Componente

La construcción de Malla vial local: Hace referencia a la intervención profunda en aquellos sectores de la localidad en donde nunca ha existido una vía en condiciones óptimas de circulación o la reconstrucción de aquellas que por efecto del paso continuo de vehículos o por deterioros de otra índole, se encuentran en una condición tal que amerite la plena reconstrucción.

- Población beneficiada: La totalidad de la población de la localidad, de acuerdo a los criterios presentados en el aparte de Universo.
- Criterios de selección: Los criterios mediante los cuales se determinarán los segmentos viales objeto de intervención y por ende la población más directamente beneficiada, serán establecidos de acuerdos a los resultados de los Encuentros ciudadanos adelantados en cada una de las UPZ de la localidad, siendo estos el resultado del ejercicio de consenso que cada una de las poblaciones estableció como el listado más inmediato y crítico en términos de necesidad de mejoramiento de malla vial en la localidad. De igual manera se contemplarán las zonas y segmentos viales con riesgo potencial por efecto del deterioro.
- Localización: Las intervenciones están proyectadas de acuerdo a lo obtenido en cada una de las UPZ de la localidad y la ubicación de los segmentos se determina de acuerdo lo consensuado en los ejercicios de Encuentros Ciudadanos.
- Como soporte y estructura en la proyección de intervención se adjuntan a la presente ficha los resultados de los segmentos viales priorizados por la comunidad en cada uno de los ejercicios de Encuentros Ciudadanos adelantados en las diferentes UPZ de la localidad

Actividades:

- Constante monitoreo a las vías de la localidad con el fin de dar atención inmediata a las emergencias viales que puedan presentarse.
- Ejecución de diagnósticos.

- Ejecución de estudios y diseños.
- Realización de actividades de obra, interventoría y adquisición de insumos
- Evaluación de factores adicionales que conlleven a la correcta operación y conservación de los segmentos viales.
- Acciones de mantenimiento y conservación

La intervención integral de la malla vial de la localidad será de carácter permanente en período de la presente administración es decir que se proyecta atender durante los años 2017, 2018, 2019 y 2020.

COMPONENTE 2: MANTENIMIENTO DE MALLA VIAL LOCAL

Descripción General del Componente

La Rehabilitación o mantenimiento de la malla vial existente: Radica en la atención y mejoramiento de las condiciones de las vías existentes con el fin de restituir de manera óptima la circulación peatonal y vehicular, atendiendo deterioros menores y previniendo daños futuros de mayor escala.

Dado que la intervención de la malla vial de localidad se debe proyectar de modo integral, una de las acciones específicas contempladas para dar alcance a las metas del plan de desarrollo es la rehabilitación y mantenimiento de malla vial existente.

- Población beneficiada: La totalidad de la población de la localidad, de acuerdo a los criterios presentados en el aparte de Universo.
- Criterios de selección: Los criterios mediante los cuales se determinarán los segmentos viales objeto de intervención y por ende la población más directamente beneficiada, serán establecidos en cada una de las UPZ de la localidad, siendo estos el resultado del ejercicio de consenso que cada una de las poblaciones estableció como el listado más inmediato y crítico en términos de necesidad de mejoramiento de malla vial en la localidad. De igual manera se contemplarán las zonas y segmentos viales con riesgo potencial por efecto del deterioro.
- Localización: Las intervenciones están proyectadas de acuerdo a lo obtenido en cada una de las UPZ de la localidad y la ubicación de los segmentos se determina de acuerdo lo consensuado en los ejercicios de Encuentros Ciudadanos.
- Como soporte y estructura en la proyección de intervención se adjuntan a la presente ficha los resultados de los segmentos viales priorizados por la comunidad en cada uno de los ejercicios de Encuentros Ciudadanos adelantados en las diferentes UPZ de la localidad.

Actividades:

- Identificar vías con alto flujo vehicular y peatonal dentro de la localidad que requieran obras de mantenimiento y/o rehabilitación de la malla vial existente.
- Identificar también vías y andenes con deterioros menores, a fin de evitar daños de mayor escala a futuro.
- Ejecución de diagnósticos.
- Ejecución de estudios y diseños.

- Realización de actividades de obra, interventoría y adquisición de insumos.
- Constante monitoreo de la obra y de otras vías que puedan necesitar intervención.
- Atención inmediata de emergencias viales.
- Realización de actividades de obra, interventoría y adquisición de insumos

La intervención integral de la malla vial de la localidad será de carácter permanente en período de la presente administración es decir que se proyecta atender durante los años 2017, 2018, 2019 y 2020.

COMPONENTE 3: CONSTRUCCION DE ESPACIO PÚBLICO

Descripción General del Componente

La Adecuación de zonas de espacio público: Es el alcance que se da para la intervención de aquellos sectores como: Andenes, plazoletas, zonas comunales, bahías de parqueo entre otros, y que puedan ser mejoradas mediante trabajos Adoquinamiento y acciones de menor envergadura, que faciliten las condiciones de circulación de peatones y de vehículos de bajo peso para el caso de sectores de circulación vehicular restringida.

Dado que la intervención de la malla vial de la localidad se debe proyectar de modo integral, una de las acciones específicas contempladas para dar alcance a cada las metas del plan de desarrollo es la adecuación de zonas de espacio público

- Población beneficiada: La totalidad de la población de la localidad, de acuerdo a los criterios presentados en el aparte de Universo.
- Criterios de selección: Los criterios mediante los cuales se determinarán los segmentos viales objeto de intervención y por ende la población más directamente beneficiada, en cada una de las UPZ de la localidad, siendo estos el resultado del ejercicio de consenso que cada una de las poblaciones estableció como el listado más inmediato y crítico en términos de necesidad de mejoramiento de malla vial en la localidad. De igual manera se contemplarán las zonas y segmentos viales con riesgo potencial por efecto del deterioro.
- Localización: Las intervenciones están proyectadas de acuerdo a lo obtenido en cada una de las UPZ de la localidad y la ubicación de los segmentos se determina de acuerdo lo consensuado en los ejercicios de Encuentros Ciudadanos.
- Como soporte y estructura en la proyección de intervención se adjuntan a la presente ficha los resultados de los segmentos viales priorizados por la comunidad en cada uno de los ejercicios de Encuentros Ciudadanos adelantados en las diferentes UPZ de la localidad

RECURSO HUMANO:

Para la ejecución y seguimiento del proyecto se contratará el equipo profesional requerido para la ejecución del servicio, el cual deberá estar conformado por talento humano con formación profesional relacionada con el objeto del presente proyecto, encargándose de prestar servicios profesionales para apoyar los proyectos de construcción, mantenimiento, adecuación y rehabilitación de obras de infraestructura en la localidad de Suba.

Actividades:

- Identificación de zonas en las que se ejecutará la obra
- Ejecución de estudios y diseños para la realización de la obra
- Realizar un cronograma de obra, para las intervenciones en la localidad de Suba.
- Realizar las intervenciones programas, coordinando maquinaria y operarios.
- Realizar el seguimiento en campo de los procesos constructivos que le sean solicitados

La intervención integral de la malla vial de la localidad será de carácter permanente en período de la presente administración es decir que se proyecta atender durante los años 2017, 2018, 2019 y 2020.

COMPONENTE 4: MANTENIMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO

Descripción General del Componente

La adecuación de rutas de aproximación: Se proyecta como el desarrollo de todas aquellas actividades de mejoramiento del entorno de un centro de aglomeración (colegios, centros médicos, centros de cultos, centros comerciales, salones comunales entre otros) y que se constituyan como indispensables para los ciudadanos de determinados sectores, facilitando el acceso a dichos centros y mejorando las condiciones de transitabilidad hasta los mismos. Implica entonces las rutas de acceso, adecuación para personas en condición de discapacidad, mantenimiento de zonas existentes y demás que sean identificadas como necesarias para el mejoramiento del entorno del centro de aglomeración seleccionado.

Dado que la intervención de la malla vial de la localidad se debe proyectar de modo integral, una de las acciones específicas contempladas para dar alcance a las metas del plan de desarrollo es la adecuación de rutas de aproximación.

Población beneficiada: La totalidad de la población de la localidad, de acuerdo a los criterios presentados en el aparte de Universo.

Criterios de selección: Los criterios mediante los cuales se determinarán los segmentos viales objeto de intervención y por ende la población más directamente beneficiada, serán establecidos de acuerdos a los resultados de los Encuentros Ciudadanos de malla vial adelantados en cada una de las UPZ de la localidad, siendo estos el resultado del ejercicio de consenso que cada una de las poblaciones estableció como el listado más inmediato y crítico en términos de necesidad de mejoramiento de malla vial en la localidad. De igual manera se contemplarán las zonas y segmentos viales con riesgo potencial por efecto del deterioro.

Localización: Las intervenciones están proyectadas de acuerdo a lo obtenido en cada una de las UPZ de la localidad y la ubicación de los segmentos se determina de acuerdo lo consensuado en los ejercicios de Encuentros Ciudadanos.

Actividades:

- Ejecución de diagnósticos para priorización de zonas.
- Priorización de zonas que requieran intervención para la adecuación de rutas de

aproximación.
- Ejecución de estudios y diseños, contemplando zonas priorizadas y la adecuación para personas en condición de discapacidad.
- Realización de las actividades de obra.
- Realización de la interventoría.
- Suministro de gasolina para los vehículos de maquinaria amarilla

La intervención integral de la malla vial de la localidad será de carácter permanente en período de la presente administración es decir que se proyecta atender durante los años 2017, 2018, 2019 y 2020.

COMPONENTE 5: INTERVENCION PUENTES

Descripción General del Componente

Además, se resalta la importancia de la realización de intervención para la construcción de puentes vehiculares y/o peatonales sobre zonas identificadas que requieran atención por parte de la Alcaldía Local

De manera que la intervención de la malla vial de localidad se debe proyectar de modo integral, una de las acciones específicas contempladas para dar alcance a las metas del plan de desarrollo.

- Población beneficiada: La totalidad de la población de la localidad, de acuerdo a los criterios presentados en el aparte de Universo.
- Criterios de selección: Los criterios mediante los cuales se determinarán los segmentos viales objeto de intervención y por ende la población más directamente beneficiada, serán establecidos de acuerdos a los resultados obtenidos de los estudios y diseños vial adelantados en cada una de las UPZ de la localidad, siendo estos el resultado del ejercicio de consenso que cada una de las poblaciones estableció como el listado más inmediato y crítico en términos de necesidad de mejoramiento de malla vial en la localidad. De igual manera se contemplarán las zonas y segmentos viales con riesgo potencial por efecto del deterioro.
- Localización: Las intervenciones están proyectadas de acuerdo a lo obtenido en cada una de las UPZ de la localidad y la ubicación de los segmentos se determina de acuerdo lo consensuado en los ejercicios de Encuentros Ciudadanos.
- Como soporte y estructura en la proyección de intervención se adjuntan a la presente ficha los resultados de los segmentos viales priorizados por la comunidad en cada uno de los ejercicios de Encuentros Ciudadanos adelantados en las diferentes UPZ de la localidad
- Identificación de zonas donde se encuentren riesgos mitigables.
- Priorización de zonas con mayor nivel de vulnerabilidad frente a los riesgos mitigables.
- Ejecución de obras en zonas priorizadas para mitigación del riesgo.
- Monitoreo y mantenimiento a las obras de mitigación con el fin de evitar nuevos riesgos.

Actividades:

- Construcción de puentes peatonales y/o vehiculares
- Ejecución de diagnósticos.

- Ejecución de estudios y diseños.
- Realización de actividades de obra, interventoría y adquisición de insumos

La intervención integral de la malla vial de la localidad será de carácter permanente en período de la presente administración es decir que se proyecta atender durante los años 2017, 2018, 2019 y 2020.

8. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

Como parte integral del presente proyecto se tendrá en cuenta la siguiente normatividad Distrital en lo concerniente al mejoramiento de la malla vial y conducción de agua lluvias:

- Decreto 1541 de 1978
- Proyecto de acuerdo 147 de 2010 "por medio del cual se ordena a las alcaldías locales y a la unidad administrativa especial de mantenimiento y rehabilitación vial adoptar el modelo de priorización técnico unificado en la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial" Y a partir del cual se establecen las competencias para cada una de las entidades relacionadas en la intervención vial en el Distrito y el alcance físico y normativo para cada una de ellas:

Intervención y tipo de malla	Entidad competente	Marco normativo
Construcción de malla arterial principal y malla arterial.	Instituto de desarrollo urbano	Plan de ordenamiento territorial - decreto 190 de 2004 articulo 172
En sectores urbanos desarrollados podrá adelantar la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local		
Construcción y mantenimiento de vías locales e intermedias	Fondos de desarrollo local	Acuerdo 6 de 1992:"articulo 3ro
Rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.	Unidad administrativa especial de rehabilitación y mantenimiento vial	Acuerdo 257 de 2006:"articulo 109
Atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el distrito capital		
Inventario y diagnostico de la malla vial, y el espacio público construido en la ciudad	Instituto de desarrollo urbano	Acuerdo 02 de 1999

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

- Instituto de Desarrollo Urbano
- Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial
- Fondo de Prevención y Atención de emergencias.
- Corporación Autónoma Regional – Cundinamarca.
- Empresa de acueducto y alcantarillado de Bogotá.
- Secretaría Distrital de Movilidad.
- Departamento Administrativo del Espacio Público.
- Secretaría Distrital de Planeación.
- Secretaría Distrital de Ambiente.
- Junta Administración Local.
- Juntas de Acción Comunal.
- Líderes Comunitarios.
- Organizaciones líderes dentro de la localidad.
- Todas las personas, organizaciones, gremios, asociaciones, particulares que tengan interés en participar en las actividades del proyecto.
- Las diversas organizaciones sociales y de control de la localidad, podrán ejercer todo tipo de acción tendiente a garantizar el cumplimiento del objeto del programa.
- La comunidad ejercerá la veeduría del proyecto efectuando verificaciones en los lugares en que se desarrollen las actividades.

9. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA

Costos del Proyecto (cifras en pesos):

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL	COSTOS			
			AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
Construir cuarenta y seis (46) km/carril de malla vial en la Localidad de Suba.	Construcción malla vial local	Actividades de mantenimiento y reconstrucción de la malla vial	5.034.732.034	0	26.652.870.334	14.583.145.869
		Interventoría construcción malla vial	0	0	3.306.007.005	0
		Adición interventoría 2016	155.000.000	0	0	0
		Personal del Área	119.665.317	135.203.335	1.486.034.000	0
		Combustible Maquinaria	0	92.796.665	80.000.000	0
		Mantenimiento Maquinaria	0	0	359.914.433	0
		Interventoría Vallados	0	0	56.508.591	0

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL	COSTOS			
			AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
		Limpieza de Vallados	471.060.229	0	508.577.320	0
		Prefabricados, adoquines y granulares	0	300.000.000	423.814.433	0
		Interventoría Estudios y Diseños 2018	0	0	426.273.884	0
		Subtotal	**5.780.457.580**	**528.000.000**	**33.300.000.000**	**14.583.145.869**
Mantener sesenta y dos (62) km/carril con acciones de movilidad en la malla vial de la Localidad de Suba.	Mantenimiento malla vial local	Actividades de conservación de la malla vial	26.300.000.000	30.277.800.703	0	16.498.480.205
		Estudios y diseños Malla vial	0	3.551.139.400	0	0
		Interventoría actividades de conservación	0	3.040.229.000	0	0
		Actividades de mantenimiento y reconstrucción de la malla vial	8.465.267.966	0	0	0
		Personal del área	0	509.830.897	0	0
		Subtotal	**34.765.267.966**	**37.379.000.000**	**0**	**16.498.480.205**
Construir cincuenta y cinco mil (55.000) m2 de espacio público en la Localidad de Suba.	Construcción espacio público	Intervención y construcción de espacio público y peatonal	0	0	1.498.000.000	2.583.323.366
		Adición 2017	1.550.000.000	0	0	0
		Maquinaria	99.980.000	0	0	0
		Interventoría conservación	638.872.352	0	0	0
		Subtotal	**2.288.852.352**	**0**	**1.498.000.000**	**2.583.323.366**
Mantener veinticinco mil (25.000) m2 de espacio público en la Localidad de Suba.	Mantenimiento espacio público	Mantenimiento del espacio público y peatonal	1.266.939.771	0	1.100.000.000	902.050.560
		Interventoría Mantenimiento Espacio Público	2.516.127.648	0	0	0
		ARL	0	21.065.448	0	0
		Personal	582.648.264	256.935.768	0	0
		Subtotal	**4.365.715.683**	**278.001.216**	**1.100.000.000**	**902.050.560**

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL	COSTOS			
			AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4
Construir dos (2) puentes de escala local que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba.	Intervención puentes	Construcción y/o mantenimiento de malla vial, espacio público y peatonal, y puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua	0	0	0	0
		Subtotal	0	0	0	0
TOTAL ANUAL DE COSTOS			47.200.293.581	38.185.001.216	35.898.000.000	34.567.000.000
COSTO TOTAL DEL PROYECTO EN VALOR PRESENTE			155.850.294.797			

Fuentes de financiación diferentes al Fondo de Desarrollo Local: *Atendiendo a lo descrito en el literal c. Recursos en dinero o en especie que pueden convocarse, a partir del momento en que se tenga confirmado el aporte de recursos de cofinanciación, registrar la información correspondiente.*

10. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Construir cuarenta y seis (46) km/carril de malla vial en la Localidad de Suba.	Realizar la construcción de malla vial en la Localidad de Suba	Construcción malla vial local	Construir cuarenta y seis (46) km/carril de malla vial en la Localidad de Suba.	Km/carril de malla vial local construido
Mantener sesenta y dos (62) km/carril con acciones de movilidad en la malla vial de la Localidad de Suba.	Realizar mantenimiento con acciones de movilidad en la malla vial de la localidad de Suba	Mantenimiento malla vial local	Mantener sesenta y dos (62) km/carril con acciones de movilidad en la malla vial de la Localidad de Suba.	Km/carril de malla vial local mantenido
Construir cincuenta y cinco mil (55.000) m2 de espacio público en la Localidad de Suba.	Realizar Acciones de construcción de espacio público en la Localidad de Suba	Construcción espacio público	Construir cincuenta y cinco mil (55.000) m2 de espacio público en la Localidad de Suba.	m2 de espacio público construidos
Mantener veinticinco mil (25.000) m2 de espacio público en la Localidad de Suba.	Realizar mantenimiento al espacio público de la Localidad de Suba.	Mantenimiento espacio público	Mantener veinticinco mil (25.000) m2 de espacio público en la Localidad de Suba.	m2 de espacio público mantenidos

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Construir dos (2) puentes de escala local que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba.	Construir puentes de escala local que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba.	Intervención puentes	Construir dos (2) puentes de escala local que permitan mejorar las condiciones de movilidad en la Localidad de Suba.	Puentes vehiculares y/o peatonales, de escala local sobre cuerpos de agua intervenidos

1. 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:

- Optimización de las condiciones de movilidad de los ciudadanos.
- Desarrollo vial y de infraestructura de los sectores objeto de intervención.
- Reducción de tiempos de traslado de un punto de la localidad a otro.
- Mejoramiento de entorno de los centros de aglomeración de la localidad.
- Mejoramiento de la calidad de vida mediante la movilización alternativa
- Reducción del riesgo generado por efecto de la inestabilidad en zonas de potencial falla
- Reducción del riesgo generado por efecto de inundación en sectores aledaños a cuerpos de agua
- Contar con una unidad de asistencia local permanente
- Ampliar los horarios efectivos de intervención vial en la localidad

Los **impactos** más inmediatos como resultado de la intervención se concentran en:

- Ampliación de la vida útil de las vías existentes por efecto del mantenimiento.
- Construcción de segmentos viales al interior de sectores poco beneficiados y que hayan priorizado sus vías.
- Ampliar los niveles de uso de transporte alternativo
- Reducción en la concentración de material particulado disperso en el aire.
- Reducción en la cantidad de material particulado transportado a cuerpos de agua o redes de servicios.
- Mejora en las condiciones de vida de los ciudadanos por efecto de la reducción del riesgo en zonas de potencial falla.
- Aumentar el alcance de intervención vial y espacio público en la localidad.

- Potenciar los alcances del programa de gestión compartida
- Mejorar las condiciones de drenaje en canales naturales y limpieza de humedales.

2. 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.

(09/11/2016): INSCRITO

(14/02/2017): REGISTRO

(27/01/2017): Se actualiza Prospectiva Financiera y de Cobertura.

(24/08/2017): Se actualiza Prospectiva Financiera y de Cobertura.

(11/10/2017): Se actualiza Prospectiva Financiera y de Cobertura.

(07/12/2017): Se actualiza Prospectiva Financiera y de Cobertura.

(12/01/2018): ACTUALIZACIONES – Se actualiza la Prospectiva Financiera y de Cobertura para los Componentes 1, 2, 3 y 4, Año 2 de acuerdo con el POAI 2018.

(26/01/2018): ACTUALIZACIONES – Se actualiza la actividad del componente 4 y la Prospectiva Financiera y de Cobertura para el Año 2 de acuerdo con la formulación del contrato.

(08/08/2018): ACTUALIZACIONES – Se actualiza la actividad del componente 4 y la Prospectiva Financiera y de Cobertura para el Año 2 de acuerdo con la formulación del contrato y la actualización del Plan Anual de Adquisiciones.

(09/10/2018): ACTUALIZACIONES – Se actualiza la Prospectiva Financiera y de Cobertura para el año 2 en todos los componentes de acuerdo con la formulación de los proyectos y la actualización del Plan Anual de Adquisiciones, así como los responsables del proyecto.

(02/11/2018): ACTUALIZACIONES – Se actualiza la Prospectiva Financiera y de Cobertura para el año 2 en todos los componentes de acuerdo con la formulación de los proyectos y la actualización del Plan Anual de Adquisiciones a 2 de noviembre de 2018.

(21/01/2019): Se actualizan Prospectiva Financiera y de Cobertura para todos los componentes del año 3 de acuerdo al Plan Anual de Adquisiciones aprobado.

(01/02/2019): Se actualiza Prospectiva Financiera y de Cobertura para el componente 1, año 3 de acuerdo con la formulación de los procesos y la actualización del Plan Anual de Adquisiciones con corte a 1 de febrero.

(04/04/2019): Se actualiza la Prospectiva Financiera y de Cobertura para todos los componentes, con los Informes Ejecutivos de Avance de Metas del PDL de 2017 y 2018 y el Plan de Adquisiciones actualizado a la fecha.

3. OBSERVACIONES

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

4. RESPONSABLE DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO
Ingrese la información de la persona responsable de formular el proyecto.
Nombre: Adolfo Bernal, Javier Gouzy, Emilse Pachón
Cargo: Ingeniero Oficina Infraestructura y Planeación
Teléfono Oficina: 6620222 ext 1157
Fecha de elaboración: 02/11/2016