ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	La Candelaria
NOMBRE DEL PROYECTO	La Candelaria sostenible: espacio público e infraestructura para la movilidad
CÓDIGO DEL PROYECTO	2020
COMPONENTES	1. Construcción y conservación 2. Intervención puentes 3. Intervención malla vial local 4. Ciclo-infraestructura

2. CLASIFICACIÓN

PLAN DE DESARROLLO LOCAL	Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para La Candelaria
PROPÓSITO	Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.
PROGRAMA	Movilidad segura, sostenible y accesible.
META(S) PLAN DE DESARROLLO	1. Intervenir 600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de conservación que fomente el acceso de las personas con discapacidad. 2. Intervenir 50 metros cuadrados de puentes peatonales de escala local con acciones de conservación. 3. Intervenir 0.5 kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de conservación. 4. Intervenir 150 metros lineales de Ciclo- infraestructura con acciones de construcción y/o conservación, incluyendo mobiliarios para ciclo-parqueadero.
AÑO DE VIGENCIA	2021- 2024

3. PROBLEMA O NECESIDAD

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

Escriba aquí el problema:

De acuerdo al documento del año 2020 de la Secretaria Distrital de Planeación*: "DIAGNOSTICO DE LA LOCALIDAD DE LA CANDELARIA: La infraestructura vial de la localidad de La Candelaria cuenta con un total de 14,5 kilómetros lineales, que equivalen, 58,1 kilómetros carril en vías de diferentes tipologías.*

Según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) la red vial está conformada por todas las franjas del espacio público para la movilidad que contribuyen a la interconexión de las cuatro estructuras territoriales y permite a los usuarios de la ciudad el acceso a los servicios y actividades que el territorio ofrece y se clasifica en:

1.Malla vial local: Conformada por las calles locales que permiten el desarrollo de viajes de proximidad en las Unidades de Planeamiento Local. Según las necesidades del contexto, se permite la circulación de todos los modos, con prioridad a la circulación peatonal y los vehículos para la micromovilidad y el transporte de último kilómetro. Da soporte a las dinámicas de movilidad local, conectándolas con los sistemas de transporte de alta y media capacidad.

2.Malla vial intermedia: Conformada por calles por las que circulan el componente flexible del sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local, da soporte a la vida local y de proximidad y complementan la operación de las mallas arterial y de integración regional

La identificación y caracterización de la malla vial intermedia podrá ser precisada durante la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, de acuerdo con la identificación que realice la Secretaría Distrital de Planeación o la priorización que resulte de los estudios técnicos que, para el efecto, realice la Secretaría Distrital de Movilidad durante los (24) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Las precisiones e incorporaciones producto de estos procesos serán agregadas a la Base de Datos Geográfica Corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación para efectos de la aplicación de las normas contenidas en este.

3.Malla arterial: Son las calles que permiten el desarrollo de viajes de alcance urbano, dan soporte a la operación de todos los modos y es el sustrato para la localización de infraestructuras de la red de transporte público de alta y media capacidad. Dentro de esta malla se encuentran las calles que conforman los anillos y corredores que conectan con la región, dan acceso a los flujos de transporte y permiten los viajes de largas distancias al igual que soportan la actividad logística en la ciudad.

4.Enlaces: Están conformados por los pasos a nivel, deprimidos y elevados que interconectan las mallas viales, permitiendo la operación continua y segura de todos los modos de transporte. Todas las intervenciones para enlazar el sistema vial deben garantizar la seguridad de peatones y biciusuarios, para lo cual deberán privilegiar, para estos modos más vulnerables, los enlaces a nivel.

Parágrafo. la red vial, su trazado y clasificación se encuentra en el Mapa CU-4.4.3 "Sistema de movilidad-espacio público para la movilidad -Red Vial". El trazado de las calles que conforman la red vial son indicativos; La administración distrital podrá precisar los trazados e intervenciones a partir de estudios técnicos de movilidad, ambientales, socioeconómicos o urbanísticos desarrollados para cada proyecto, los cuales estarán sujetos a los permisos aplicables para cada caso. Cuando se requiera el desarrollo de proyectos, obras, o actividades del Sistema de Movilidad en el suelo urbano en áreas que tengan superposición con áreas de la Estructura Ecológica Principal –EEP-se debe cumplir con los trámites y requisitos ambientales a que haya lugar, según lo definan las autoridades competentes y las normas ambientales vigentes.

Cuadro 1. Referenciación de Km lineales y carril de La Candelaria

Kilómetros lineales y kilómetros carril según tipo de vía por localidad														
Localidad	V-0		V-1		V-2		V - 3		V-3E		V -4R			
	Km Lineales	Km Carril	Km Lineales	Km Carril	Km Lineales	Km Carril	Km Lineales	Km Carril	Km Lineales	Km Carril	Km Lineales	Carril	Total km lineales	Total km carril
La Candelaria	0	0	0	0	2,4	9,7	2,7	11	9,4	37,5	0	0	14,5	58,2

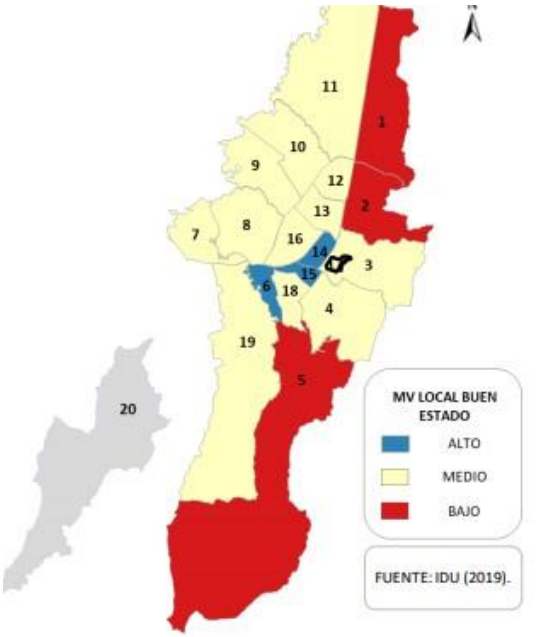
Fuente: Documento diagnostico sectorial de La Candelaria 2020-Secretaria Distrital de Planeación.

La localidad de La Candelaria cuenta con 75 Km./Carril de malla vial distribuidos de la siguiente manera: Arterial: 11,5 Km./Carril; Intermedia: 38 Km./Carril; malla vial local 25.5 Km carril (Datos de la Dirección Técnica de Planeación del Instituto de Desarrollo Urbano).

Un alto porcentaje de las vías de la localidad se encuentran actualmente en mal estado y el presupuesto con que cuenta el Fondo de Desarrollo Local para proyectos de infraestructura vial resulta muy escaso frente a las necesidades de inversión requeridas.

Según los datos de Planeación Distrital la localidad evidencia unas necesidades medias de mantenimiento –más no de construcción- de malla vial intermedia y local, bajas frente al espacio público peatonal, y su población es demandante alta de ciclo-infraestructura. Frente a los parques su nivel de presencia es bajo. En cuanto a las temáticas asociadas a los Conceptos de Gasto de la Línea de Inversión en "Movilidad y Espacio Público", la localidad evidencia unas necesidades medias de mantenimiento –más no de construcción- de malla vial intermedia y local, bajas frente al espacio público peatonal, y su población es demandante alta de ciclo-infraestructura.

Según indicadores de Planeación Distrital, la Candelaria tiene un comportamiento medio en malla vial intermedia en buen estado:

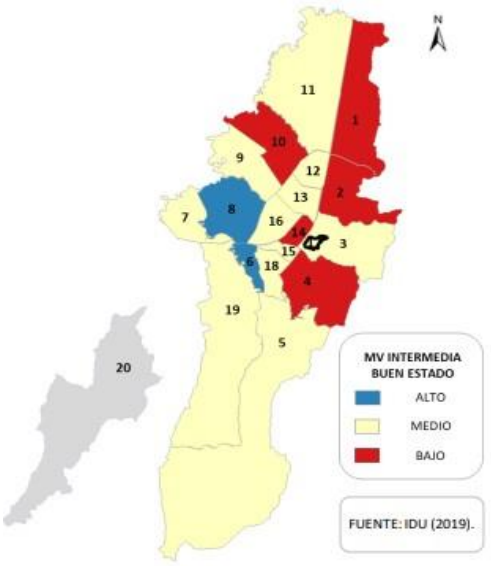


COD_LOC	NOM_LOC	% malla vial local en buen estado 2019-I
20	SUMAPAZ	NA
6	TUNJUELITO	72
15	ANTONIO NARIÑO	65
14	LOS MÁRTIRES	59
8	KENNEDY	53
12	BARRIOS UNIDOS	52
17	LA CANDELARIA	52
4	SAN CRISTÓBAL	50
16	PUENTE ARANDA	50
18	RAFAEL URIBE U.	49
9	FONTIBÓN	47
7	BOSA	46
10	ENGATIVÁ	46
13	TEUSAQUILLO	46
3	SANTA FÉ	45
11	SUBA	41
19	CIUDAD BOLÍVAR	40
2	CHAPINERO	37
1	USAQUÉN	36
5	USME	23
	BOGOTÁ D.C.	*46,0*

% Malla Vial Local en Buen Estado (PCI)
(Kilómetros Carril -3,5 m-)

FUENTE: INDICADORES DE DIAGNOSTICO LOCAL, SDP, 2019

Por el lado de la malla vial local, La Candelaria tiene el 52% de esta en buen estado. (…)



COD_LOC	NOM_LOC	% malla vial intermedia en buen estado 2019-I
20	SUMAPAZ	NA
6	TUNJUELITO	75
8	KENNEDY	67
5	USME	63
7	BOSA	63
19	CIUDAD BOLÍVAR	63
12	BARRIOS UNIDOS	62
17	LA CANDELARIA	62
16	PUENTE ARANDA	61
15	ANTONIO NARIÑO	59
18	RAFAEL URIBE U.	56
9	FONTIBÓN	55
11	SUBA	55
3	SANTA FÉ	54
13	TEUSAQUILLO	54
4	SAN CRISTÓBAL	53
1	USAQUÉN	52
10	ENGATIVÁ	52
14	LOS MÁRTIRES	46
2	CHAPINERO	43
	BOGOTÁ D.C.	*57,0*

% Malla Vial Intermedia en Buen Estado (PCI)
(Kilómetros Carril -3,5 m-)

FUENTE: INDICADORES DE DIAGNOSTICO LOCAL, SDP, 2019

Por otro lado, el informe de gestión realizado por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano- IDU del año 2020, referencia:

Cuadro 2. Extensión Total (KM-CARRIL)

Localidad	Troncal	Arterial	Intermedia	Local	Rural Principal	Rural No Principal	Total general
17 La Candelaria	5,98	10,22	31,92	21,15			69,27

Fuente: Documento Informe de gestión 2020- Instituto Distrital de Desarrollo Urbano- IDU

Cuadro 3. Extensión con estado o diagnóstico (KM-CARRIL)

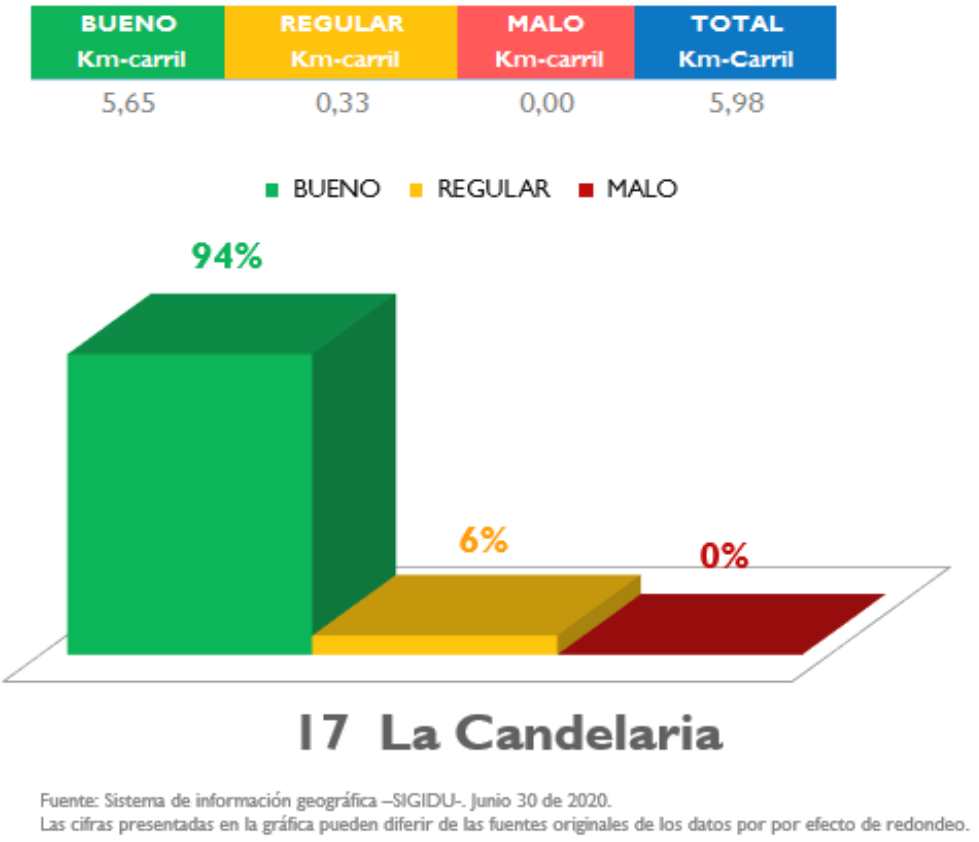
Localidad	Troncal	Arterial	Intermedia	Local	Rural Principal	Rural No Principal	Total general
17 La Candelaria	5,98	10,22	31,25	13,03			60,48

Fuente: Documento Informe de gestión 2020- Instituto Distrital de Desarrollo Urbano- IDU

Cuadro 4. Extensión con estado o diagnóstico (KM-CARRIL)

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
37,47	18,38	4,63	60,48

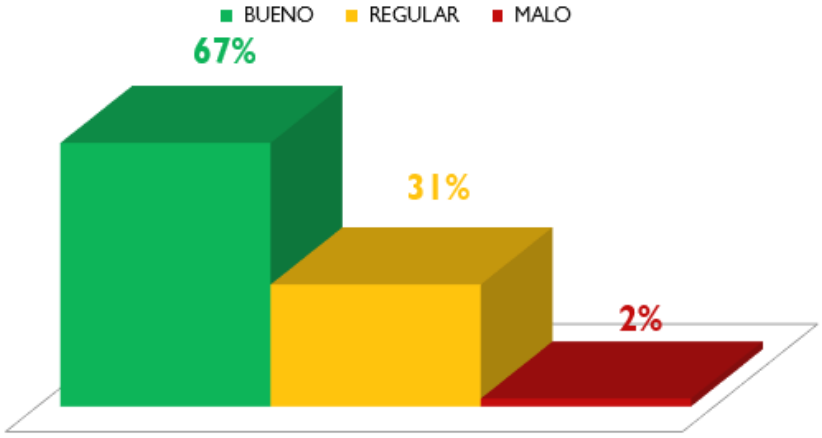
Gráfico 1. Estado Troncal



Fuente: Sistema de información geográfica –SIGIDU-. Junio 30 de 2020.
Las cifras presentadas en la gráfica pueden diferir de las fuentes originales de los datos por por efecto de redondeo.

Gráfico 2. Estado Arterial

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
6,89	3,14	0,19	10,22

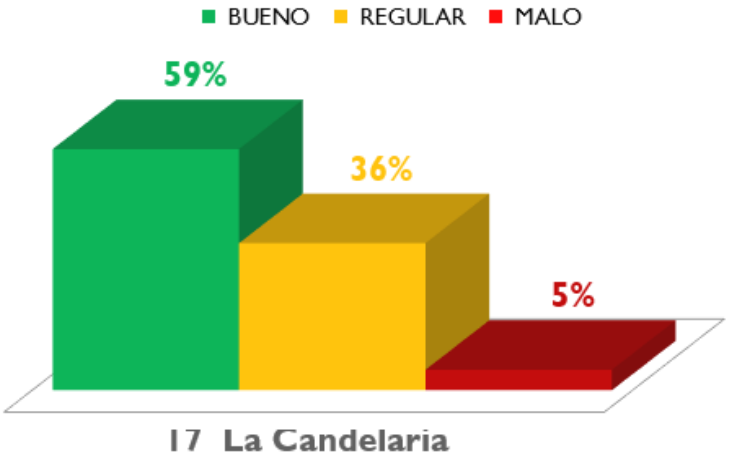


17 La Candelaria

Fuente: Sistema de información geográfica –SIGIDU-. Junio 30 de 2020.
Las cifras presentadas en la gráfica pueden diferir de las fuentes originales de los datos por por efecto de redondeo.

Gráfico 3. Estado Intermedia

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
18,44	11,21	1,60	31,25

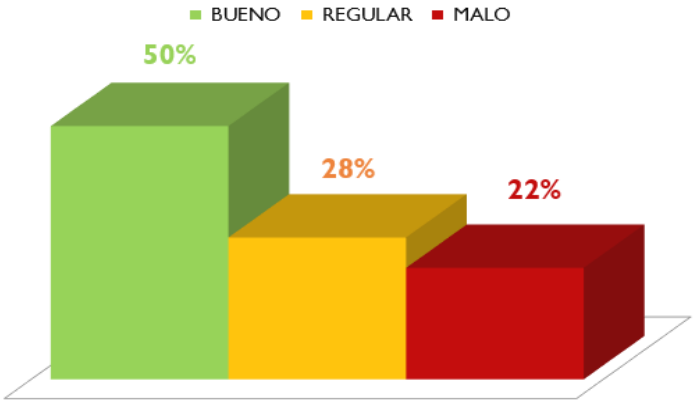


17 La Candelaria

Fuente: Sistema de información geográfica –SIGIDU-. Junio 30 de 2020.
Las cifras presentadas en la gráfica pueden diferir de las fuentes originales de los datos por por efecto de redondeo.

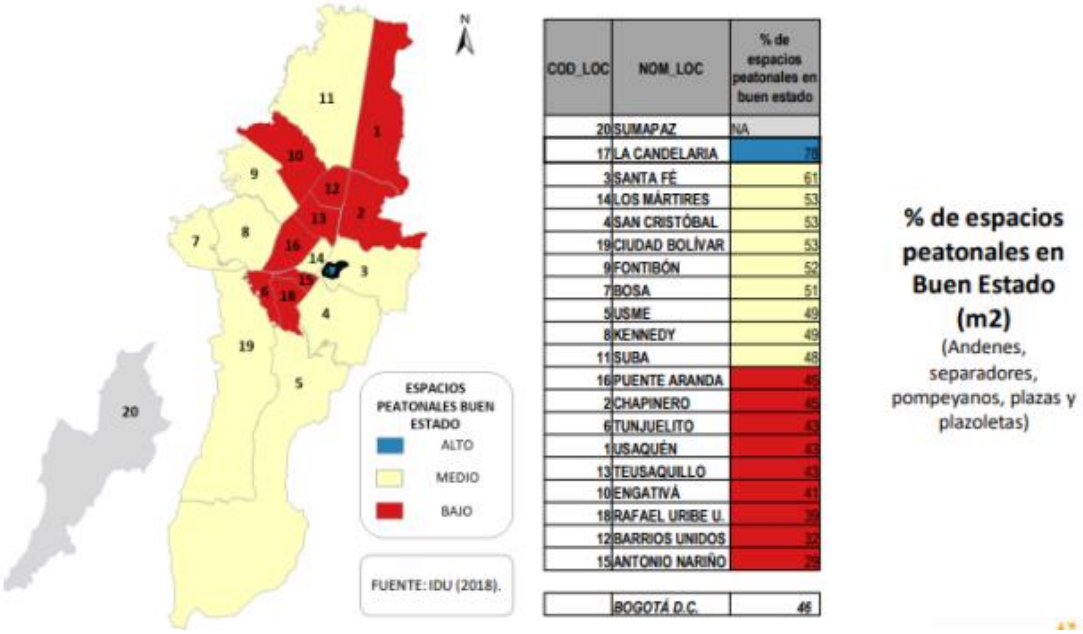
Gráfico 4. Estado Local

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
6,49	3,70	2,84	13,03



17 La Candelaria

(…) Respecto del espacio púbico peatonal, esta localidad presenta un buen estado de espacios peatonales, siendo el primer puesto a nivel distrital.

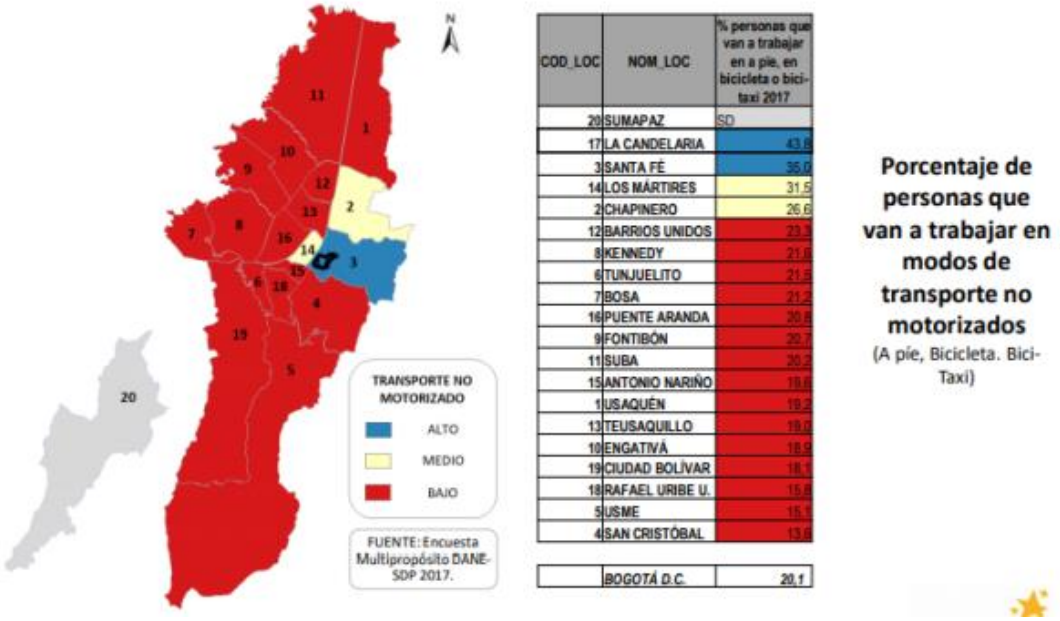


COD_LOC	NOM_LOC	% de espacios peatonales en buen estado
20	SUMAPAZ	NA
17	LA CANDELARIA	78
3	SANTA FÉ	61
14	LOS MÁRTIRES	53
4	SAN CRISTÓBAL	53
19	CIUDAD BOLÍVAR	53
9	FONTIBÓN	52
7	BOSA	51
5	USME	49
8	KENNEDY	49
11	SUBA	48
16	PUENTE ARANDA	46
2	CHAPINERO	46
6	TUNJUELITO	43
1	USAQUÉN	43
13	TEUSAQUILLO	43
10	ENGATIVÁ	41
18	RAFAEL URIBE U.	39
12	BARRIOS UNIDOS	37
15	ANTONIO NARIÑO	29
	BOGOTÁ D.C.	46

% de espacios peatonales en Buen Estado (m2)
(Andenes, separadores, pompeyanos, plazas y plazoletas)

FUENTE: INDICADORES DE DIAGNOSTICO LOCAL, SDP, 2019

Asimismo, la localidad presenta un alto porcentaje de persona que van a trabajar en transporte no motorizado: a píe o bicicleta, ocupando el segundo puesto a nivel distrital.



COD_LOC	NOM_LOC	% personas que van a trabajar en a pie, en bicicleta o bici-taxi 2017
20	SUMAPAZ	SD
17	LA CANDELARIA	43,8
3	SANTA FÉ	35,0
14	LOS MÁRTIRES	31,5
2	CHAPINERO	26,6
12	BARRIOS UNIDOS	23,3
8	KENNEDY	21,6
6	TUNJUELITO	21,5
7	BOSA	21,2
16	PUENTE ARANDA	20,8
9	FONTIBÓN	20,7
11	SUBA	20,2
15	ANTONIO NARIÑO	19,6
1	USAQUÉN	19,2
13	TEUSAQUILLO	19,0
10	ENGATIVÁ	18,9
19	CIUDAD BOLÍVAR	18,1
18	RAFAEL URIBE U.	15,6
5	USME	15,1
4	SAN CRISTÓBAL	13,6
	BOGOTÁ D.C.	20,1

FUENTE: INDICADORES DE DIAGNOSTICO LOCAL, SDP, 2019[1] (…)

De acuerdo con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) los segmentos de andenes deben cumplir con ciertas características de uniformidad, ancho y superficies seguras teniendo en cuenta que estos deben armonizar con los diferentes elementos que componen el espacio público, como lo son la arborización señalización del tránsito y mobiliario urbano entre otros factores que interfieren en el urbanismo de modo que se garantice la circulación de peatones y conectividad con el entorno.

Según los datos de Planeación Distrital un 48% de las vías de la localidad la Candelaria, se encuentran actualmente en mal estado y el presupuesto con que cuenta el Fondo de Desarrollo Local para proyectos de infraestructura vial resulta muy escaso frente a las necesidades de inversión requeridas así mismo, la localidad tiene alrededor de 350 segmentos de andenes, de los cuales posterior a seguimiento en la plataforma SIGIDU del Instituto de Desarrollo Urbano e inspecciones realizadas por el Fondo de Desarrollo Local de La Candelaria se determinó que aproximadamente el 60% de estos, se encuentran en condiciones que no cumplen con el dimensionamiento y funcionalidad que recomienda la cartilla de andenes de Bogotá D.C.

Los andenes de la localidad de La Candelaria no se ajustan a las dimensiones técnicas, y el déficit de rampas o vados de accesibilidad, que limitan la movilidad y la interacción de los peatones, entre ellos las personas con movilidad reducida. Además, las calles de la localidad se caracterizan por sus calzadas angostas y concurridas de tráfico vehicular. Estas condiciones han escalado el problema puesto que los vehículos al parquear sobre los andenes que están construidos principalmente en elementos articulados; no cuentan con la capacidad de soporte estas cargas. La consecuencia es el movimiento o desprendimiento de estos elementos en el espacio público, generando segmentos inseguros y no accesibles.

En cuanto a la movilidad reducida visual no sólo hace referencia a la ceguera total, sino a una serie de limitaciones que impiden tener una visión perfecta y que inciden en la libertad de movimiento y de desplazamiento del afectado. Algunas de estas son: limitaciones en el campo visual (limitación en visión

[1] Diagnóstico La Candelaria-Secretaria Distrital de Planeación.
http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/17._la_candelaria_diagnostico_final_pdl.pdf

lateral o superior e inferior); pérdida parcial de la visión central (incapacidad para ver detalles); pérdida de agudeza (todo se percibe borroso); oscilaciones incontrolables del globo ocular. Esto hace que, adicional a atender las necesidades de las personas ciegas, se deban proveer contrastes fuertes de colores y patrones, que sirvan de ayuda y soporte para las personas con otras limitaciones. 5 La franja de circulación peatonal debe incluir los elementos de superficies táctiles guía y alerta, cuya función es avisar, orientar y dirigir a las personas con movilidad reducida visual o con problemas severos de orientación.

De acuerdo a lo anterior, se identificó la necesidad de mejorar y fortalecer la señalización y acceso para las personas con movilidad reducida, fortalecer la estructura vial, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad y acceso de la población a la localidad. Prevención de acciones de inseguridad, mejoramiento de los corazones productivos y el turismo

Con respecto a la malla vial la principal problemática es el tránsito de vehículos de tonelaje superior al permitido en la localidad, el cual corresponde a 3.5 Ton, este factor sumado a las condiciones ambientales han generado un deterioro progresivo en las vías lo cual tiene efecto en la congestión del tránsito, incremento de tiempos de recorrido y movilidad insegura.

Otro factor que influye en el estado del espacio público y malla vial de la localidad, y en particular de los andenes, es la cantidad de residentes unido a la población flotante que circula por estos segmentos. De igual manera, es un área que presenta aglomeraciones frecuentes con ocasión de infraestructura educativa, administrativa y entidades de orden distrital. Además, las manifestaciones o disturbios, que, en línea con los hechos presentados en años inferiores, han dejado grandes afectaciones en la infraestructura vial y de espacio público.

De manera adicional, las medidas de contingencia por la pandemia afectaron la planeación y distribución de recursos para las actividades ajenas a mitigar el contagio del virus, por lo tanto, los otros proyectos incluidos el mantenimiento e intervención del espacio público se vieron pospuestos hasta que la contingencia por la pandemia, que priorizó los recursos, lo que afectó directamente el servicio y funcionalidad de estos segmentos.

La necesidad de intervención en el espacio público y malla vial de la localidad de La Candelaria, a través del mantenimiento o construcción, para uso y satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes para ofrecer también a los visitantes del centro histórico de Bogotá espacio público y senderos peatonales seguros, confortables y sobre todo accesibles.
De igual manera, se busca con la intervención del espacio público y malla vial detener el detrimento de la localidad y a su vez favorecer la seguridad de los usuarios en especial de las mujeres que transitan la localidad, pues los espacios deteriorados propician la inseguridad y los actos violentos, según lo indica el informe más reciente entregado por la Oficina de Análisis de la Información y Estudios Estratégico – OAIEE, que reporta que la localidad tiene identificados 11 puntos críticos por delitos de violencia sexual contra la mujer, una de las cuales se encuentra identificada el área de influencia del sector a intervenir dentro del proyecto de espacio público.

Finalmente, se busca implementar de forma correcta los lineamientos y especificaciones técnicas en la construcción y/o mantenimientos en los segmentos de andenes que así lo requieran, para ofrecer espacios seguros con los elementos necesarios para dar continuidad entre los andenes y/o segmentos viales de manera que resulten espacios funcionales, accesibles y con las condiciones que requieren los peatones.

Enfoques Políticas Públicas.

Los enfoques que se desarrollan a continuación determinan la manera cómo, desde la administración local, se comprenden y atienden las realidades de quienes habitan La Candelaria. Estos, le permiten al gobierno local, de manera estratégica, tratar las distintas problemáticas, reconociendo las diferencias de los individuos, el género, la

inclusión y la cultura ciudadana, a la luz del ejercicio del servicio público y la participación.:

- Enfoque Diferencial.
- Enfoque Poblacional

Lo anterior buscando garantizar el acceso a toda la población de la localidad.

Finalmente, la Circular Externa No. SDH -000005 del 23 de abril de 2021 mediante la cual se establece la *"Metodología para la implementación de trazadadores presupuestales*,-*como herramienta de gestión sigue la trayectoria de los gastos que financian actividades específicas para conseguir un resultado o impacto en la población beneficiaria o política pública, garantizando la transversalidad y focalización del gasto*."- (2021-SDP,SDH), y las guías del trazador presupuestal para la población con Discapacidad (TPPD), igualdad y la equidad de género (TPIEG) y grupos étnicos (TPGE) ("Trazadores Presupuestales | Secretaría Distrital de Planeación", n.d.).

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

Habitantes de la UPZ 94 de la Localidad de La Candelaria (Dotacional) y población flotante (vendedores informales, trabajadores sector comercial y estatal, estudiantes, turistas, etc.)

El estrato social en un 50%, corresponde al estrato No. 2 y el otro 50% corresponde al estrato No. 3. La localidad de la Candelaria por su connotación de patrimonio histórico y cultural existe el beneficio de una estratificación baja para el pago de impuestos y servicios.

La localidad está constituida por siete (7) barrios: Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y Egipto.

La localidad tiene una extensión de 206 hectáreas de suelo urbano, salvo 0,06 hectáreas de suelo rural.

b. Cuantificación del universo

21.830 habitantes según reporte del Dane 2020, con una densidad poblacional de 106 hab/ha ocupando el décimo noveno lugar en número total de habitantes a nivel Distrital.

La composición de los habitantes de La Candelaria por Sexo y grupo etario es:

Rango de Edad	Hombres	Mujeres	Total
0-4	546	507	**1.053**

5- 9	635	569	**1.204**
10 -14	740	605	**1.345**
15-19	892	672	**1.564**
20-24	935	711	**1.646**
25-29	760	757	**1.517**
30-34	1.115	819	**1.934**
35-39	916	823	**1.739**
40-44	830	715	**1.545**
45-49	756	658	**1.414**
50-54	757	673	**1.430**
55-59	781	712	**1.493**
60-64	651	605	**1.256**
65-69	507	486	**993**
70-74	354	394	**748**
75-79	246	268	**514**
80 y más	189	246	**435**
Total	**11.610**	**10.220**	**21.830**

Fuente: Secretaria de Planeación (2020)

c. Localización del universo

UPZ 94 (Dotacional). La localidad de La Candelaria limita en todo su contorno perimetral con la localidad Santa Fe, situada en el sector centro-oriental de la ciudad que comprende el centro histórico de Bogotá. Su topografía es inclinada, al oriente de la localidad por su aproximación al piedemonte de los Cerros Orientales.

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 ciclo infraestructura.
- Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.
- Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural).

5. OBJETIVOS

OBJETIVOS

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

Objetivo General

Fortalecer las redes viales locales e intermedias, mediante el diseño, construcción y mantenimiento de la malla vial y peatonal de la localidad

Objetivos Específicos

- Construir y proteger diversos elementos del sistema de espacio público peatonal.
- Construir y/o mantener puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (en áreas locales: urbano y /o rural).
- Diseñar, construiry realizar el mantenimiento y/o restauración de redes viales locales e intermedias urbanas o rurales.
  Diseñar, construir y mantener ciclo-infraestructura vial incluyendo mobiliario para ciclo-parqueadero.

6. METAS

Metas de proyecto

PROCESO	MAGNITUD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCIÓN
Intervenir	600	Metros cuadrados	de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de conservación que fomente el acceso de las personas con discapacidad.
Intervenir	50	Metros cuadrados	de Puentes peatonales de escala local con acciones de conservación.
Intervenir	0.50	Kilómetros-carril	de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de conservación.
Intervenir	150	Metros lineales	de Ciclo- infraestructura con acciones de construcción y/o conservación, incluyendo mobiliarios para ciclo-parqueadero.

7. 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 CONSERVACIÓN

1. **Conservación**: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre el espacio público peatonal, una vez puesto en operación, para que brinde condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.

   • Mantenimiento periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.
   • Mantenimiento rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.
   • Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto.
   • Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.

2. **Construcción:** Corresponde a la generación de un nuevo espacio público peatonal. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

Las actividades a desarrollar con el proyecto son las siguientes:

Actividad 1. Prestación de servicios profesionales y apoyo a la gestión para la conformación del equipo de trabajo de la Alcaldía Local encargado de la formulación, ejecución, seguimiento y liquidación del proyecto de inversión y de los procesos contractuales -a que haya lugar- en el marco de las acciones locales de los proyectos de inversión establecidos para tal fin.

Actividad 2. construcción y conservación del espacio público peatonal: El proyecto tiene como objetivo principal llevar a cabo la construcción, mantenimiento, rehabilitación y/o conservación de la infraestructura de espacio público de la localidad, mejorando las condiciones de accesibilidad, Teniendo en cuenta que la vía peatonal tiene más de 60 años de ser construida, la superficie presenta desgaste con la exposición de los materiales, algunos adoquines están fracturados al igual que los sardineles de los andenes.Con este diagnóstico peatonal es necesario realizar los siguientes tipos de intervención:

Mantenimiento: 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. Las fallas asociadas más comunes son:

MANTENIMIENTO PERIÓDICO	
DESCRIPCIÓN	**UNIDAD**
Asentamientos. Hundimientos	M2
Fisuras	M2
Desintegración de Bordes (Sardinel, Bordillo)	ML
Perdida del material de la superficie	M2

Construcción del espacio público peatonal: El proyecto tiene como objetivo principal llevar a cabo la construcción de la infraestructura de espacio público de la localidad, mejorando las condiciones de accesibilidad. Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de una nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. Las fallas asociadas más comunes son:

CONSTRUCCIÓN	
DESCRIPCIÓN	**UNIDAD**
Pérdida de Base Granular	M2
Colapso de la superficie de rodadura (adoquín o concreto)	M2
Adecuación de Tramos de la vía o andén	M2
Ausencia de vados o rampas	M2
Pendiente vado <12%	M2

Conforme a lo anterior, se pretende intervenir el espacio público peatonal priorizando los siguientes segmentos:

PROYECCIÓN DE SITIOS DE INTERVENCIÓN						
No.	**EJE VIAL**	**DESDE**	**HASTA**	**TIPO DE ELEMENTO**	**CIV**	**ELEMENTO**
1	Calle 12 C	Carrera 1a	Carrera 2	Andén	17000457	473192
2	Calle 12 C	Carrera 1a	Carrera 2	Andén	17000457	473191

Aunado, a los espacios priorizados por la comunidad en el marco del proceso de presupuestos participativos, en el caso de que se identifiquen otros segmentos de espacio público peatonal del nodo de La Concordia o del resto de la Localidad, podrán intervenirse, siempre y cuando, se cuente con la disponibilidad presupuestal.
En la vigencia 2021 se ejecutó la actividad 1. Construcción y conservación, igualmente en la vigencia 2022 se tiene programada la ejecución de este componente.

Tiempo de ejecución: 2021 - 2022

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	**DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN**			
	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Población residente de la Localidad de la Candelaria y Población Flotante	21.830	21.830		

Selección de beneficiarios

Los beneficiarios del proyecto serán Población residente, y población flotante que estudia y/o trabaja en la Localidad 17 de Bogotá, La Candelaria, y atendiendo las disposiciones establecidas por la Circular Externa No. SDH -000005 del 23 de abril de 2021 de la Secretaria Distrital de Planeación y la Secretaria Distrital de Hacienda, y el trazador presupuestal ("Trazadores Presupuestales | Secretaría Distrital de Planeación", n.d.), así:

Trazador presupuestal para la población con Discapacidad (TPPD)
Trazador presupuestal de igualdad y la equidad de género (TPIEG)
Trazador presupuestal de grupos étnicos (TPGE).

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	**UPZ/UPR/área rural de la localidad**	**Barrio/vereda**	**Localización específica**

2022	UPZ 94 - La Candelaria	Concordia	Calle 12c entre carrera 1ª y carrera 2

COMPONENTE 2. INTERVENCIÓN PUENTES

La intervención de puentes consiste en la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua construidos y/o intervenidos de la localidad.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021

Talento Humano: Para la vigencia 2021, se establecieron dos metas: (i) Intervenir 50 metros cuadrados de Puentes peatonales de escala local con acciones de conservación y (ii) Intervenir 150 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de conservación que fomente el acceso de las personas con discapacidad, sin embargo en la localidad de La Candelaria el único puente susceptible de intervención corresponde al puente peatonal ubicado en la Calle 7 con Carrera 3 y cuya titularidad es del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- y el cual es objeto de un proceso que adelanta la mencionada entidad, motivo por el cual el recurso se destinó para la contratación de talento humano.

Tiempo de ejecución: 2021

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Población residente de la Localidad de la Candelaria y Población Flotante	21.830	-	-	-

Selección de beneficiarios

Los beneficiarios del proyecto serán Población residente, y población flotante que estudia y/o trabaja en la Localidad 17 de Bogotá, La Candelaria.

COMPONENTE 3. INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

Se programará la rehabilitación, construcción, reconstrucción y/o mantenimiento de la malla vial urbana de la localidad conforme a la priorización de las diferentes intervenciones a realizar.

El componente principal de la conservación de las vías, primero es recuperar los deterioros producidos por el tránsito de vehículos y efectos del clima, a través del mantenimiento se busca garantizar la movilidad segura y confortable del transporte particular y público en la localidad. Se priorizarán las actividades de re parcheo y bacheo para prolongar la vida útil del pavimento.

Parcheo y bacheo: Son actividades que intervienen específicamente un área de la malla vial que se encuentren afectadas, se reemplaza o adiciona material de la superficie de rodadura.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

Actividad 1. Se conformará el equipo de profesionales para la formulación, ejecución y seguimiento de las actividades del proyecto de inversión.

Actividad 2. Conservación de la malla vial: El proyecto tiene como objetivo principal llevar a cabo el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de la malla vial de la localidad, mejorando las condiciones de movilidad. Teniendo en cuenta que las vías tienen un flujo vehicular alto y por la pandemia no se había podido realizar el mantenimiento rutinario adecuado permanente necesario para conservarlas.

Mantenimiento: 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 movilidad, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva. Las fallas asociadas más comunes son:

DESCRIPCIÓN	UNIDAD
Pérdida de Base Granular	M2
Colapso de la superficie de rodadura	M2
Adecuación de Tramos de la vía	M2
Desintegración total de la carpeta asfáltica	M2

Además de las actividades descritas y en el marco del mejoramiento integral de la movilidad de todos los actores viables, es posible que surja la necesidad de instalar señalización vertical u horizontal de acuerdo al diagnóstico que emita la secretaría de movilidad.

En la vigencia 2021 no se programó el componente, pero si en las vigencias 2022 y 2023.

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Población residente de la Localidad de la Candelaria y Población Flotante	-	21.830	21.830	-

Selección de beneficiarios

Los beneficiarios del proyecto serán Población residente, y población flotante que estudia y/o trabaja en la Localidad 17 de Bogotá, La Candelaria, y atendiendo las disposiciones establecidas por la Circular Externa No. SDH -000005 del 23 de abril de 2021 de la Secretaria Distrital de Planeación y la Secretaria Distrital de Hacienda, y el trazador presupuestal ("Trazadores Presupuestales | Secretaría Distrital de Planeación", n.d.), así:

Trazador presupuestal para la población con Discapacidad (TPPD)
Trazador presupuestal de igualdad y la equidad de género (TPIEG)
Trazador presupuestal de grupos étnicos (TPGE).

Tiempo de ejecución: 2022 - 2023

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio	Localización específica
2023	UPZ-94	Las Aguas, Santa Bárbara, Centro Administrativo y Catedral.	Localidad la Candelaria

COMPONENTE 4. CICLO INFRAESTRUCTURA

La construcción de ciclo infraestructura en la localidad de la Candelaria busca aumentar los niveles de movilidad por medios alternativos a través de la disposición de ciclo infraestructura.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES				
Actividad no programada durante las vigencias 2021,2022 ni 2023. • No aplica **Tiempo de ejecución: 2024**				
DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	**VIGENCIAS**			
	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Población residente de la Localidad de la Candelaria y Población Flotante	-	-	-	21.830
Selección de beneficiarios Los beneficiarios del proyecto serán la población residente y flotante que estudia y/o trabaja en la Localidad de La Candelaria, que hacen uso de la infraestructura ciclística construida. **Tiempo de ejecución: 2024**				

LOCALIZACION *Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.*			
Año	**UPZ/UPR/área rural de la localidad**	**Barrio/vereda**	**Localización específica**
2024	UPZ 94 - La Candelaria	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.	Localidad de La Candelaria

8. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

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

- Decreto Distrital 555 de 2021: Plan de Ordenamiento Territorial.
- Acuerdo 761 de 2020 del Concejo de Bogotá: *"Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024, un Nuevo Contrato Social y Ambiental Para la Bogotá del Siglo XXI".*
- Ley 769 de 2002: *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*.
- Decreto 279 de 2003: *"Por el cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital"*.
- Acuerdo Distrital 087 de 2003*: "Por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el Distrito Capital".*

- Decreto 190 de 2004: *"Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003"*.

- Ley 1083 de 2006: *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones".*

  Decreto 215 de 2005: *"Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones".*

- Decreto 319 de 2006: *"Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital",* que incluye: *"Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público y el transporte No Motorizado (peatonal o bicicleta) y se dictan otras disposiciones"*.

- Decreto 470 de 2007: *"Por el cual se adopta la Política pública de discapacidad para el Distrito Capital"*. Establecen dentro de la dimensión de entorno, territorio y medio ambiente, el compromiso de la administración distrital para que las personas en condición de discapacidad y sus cuidadores puedan acceder al sistema de transporte y gocen de movilidad libre, con la mayor independencia y autonomía posible.

- Decreto 309 de 2009: *"Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones"*.

- Decreto 798 de 2010: *"Mediante el cual se reglamenta parcialmente la ley 1083 de 2006, fija estándares urbanísticos básicos para el desarrollo de espacio público entre otros temas"*. A nivel nacional.

- Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia 2015. Resolución del Ministerio de Transporte No. 1885 del 17 de junio de 2015.

- Decreto 308 de 2018: *"Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones".*

- Decreto Distrital 552 de 2018: *"Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones".*

- Acuerdo 463 de 2011: *"Por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del distrito capital".*

- Ley Estatutaria 1618 de 2013: *"Por medio del cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad".*

- Decreto 357 de 1997: *"Por el cual se regula el manejo, transporte y disposición final de escombros y materiales de construcción".*

- Decreto 586 de 2015: *Por medio del cual se adopta el modelo eficiente y sostenible de gestión de los residuos de construcción y Demolición - RCD en Bogotá D.C".*

- Norma Colombiana de Diseño de Puentes LRFD CCP-14, INVIAS – Resolución 108 del 26 de enero de 2015.

- Decreto 523 de diciembre 16 de 2010: *"Por el cual se adopta la Microzonificación Sísmica de Bogotá D.C."*

- AASHTO STANDART 2012. Guide Specifications for the Design of Pedestrian Bridges de la AASHTO.

- Decreto 279 del 09 de septiembre de 2003: *"Por la cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital".*

- Normas NTC 4774. Accesibilidad de las personas al medio físico; espacios urbanos y rurales; cruces peatonales a nivel, elevados o puentes peatonales y pasos subterráneos.

- Normas Colombianas de Diseño y Construcción Sismo Resistente: NSR-10.

- ET-IC-01 Especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio público para Bogotá D.C: IDU (o las que se encuentren vigentes).

- Especificaciones técnicas de Construcción: INVIAS – 1997 (o las que se encuentren vigentes).

- Normas SISTEC de la Empresa de Acueducto, Alcantarillado, Agua y Aseo de Bogotá D.C.

- Decreto 1077 de 2015 "*"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio."*

- Resolución 088 de 2021 "Por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá, bien de interés cultural de la nación."

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

- Instituto de Desarrollo Urbano –IDU.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural-IDPC.
- Ministerio de cultura.
- Secretaria de movilidad.

Atendiendo las disposiciones establecidas por la Circular Externa No. SDH -000005 del 23 de abril de 2021 de la Secretaria Distrital de Planeación y la Secretaria Distrital de Hacienda, y el trazador presupuestal ("Trazadores Presupuestales | Secretaría Distrital de Planeación", n.d.), así:

Trazador presupuestal para la población con Discapacidad (TPPD)
Trazador presupuestal de igualdad y la equidad de género (TPIEG)
Trazador presupuestal de grupos étnicos (TPGE).

9. 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 600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de conservación que fomente el acceso de las personas con discapacidad.	Construcción y conservación	Construcción conservación espacio público (incluye asignación por excedentes financieros)	229.058.163	3.073.927.400	-	-
		Juntos Cuidando Bogotá (Recurso asignado por excedente financiero)		30.000.000		
		Talento Humano	45.358.933	336.778.800		
		SUBTOTAL	**274.417.096**	**3.440.706.200**	**-**	**-**
Intervenir 50 metros cuadrados de Puentes peatonales de escala local con acciones de conservación.	Intervención puentes	Personal contratado	198.880.333	-	-	-
		Intervención puentes	-	-	-	-
		SUBTOTAL	**198.880.333**	**-**	**-**	**-**
Intervenir 0.5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de conservación.	Intervención malla vial local	Intervención malla vial (incluye asignación por excedentes financieros)	-	492.546.000	713.000.000	-
		SUBTOTAL	**-**	**492.546.000**	**713.000.000**	**-**
Intervenir 150 metros lineales de Ciclo- infraestructura con acciones de construcción y/o conservación, incluyendo mobiliarios para ciclo-parqueadero.	Ciclo infraestructura	Construcción y conservación de ciclo infraestructura	-	-	-	411.000.000
		SUBTOTAL	**-**	**-**	**-**	**411.000.000**
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**473.297.429**	**3.933.252.200**	**713.000.000**	**411.000.000**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO EN VALOR PRESENTE			**5.530.549.629**			

Nota: Los valores presupuestales de los costos del proyecto referido anteriormente en la tabla, están proyectados a valores corrientes, que difieren de la ficha EBI por la inflactación y deflactación en la vigencia 2022.

10. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTE	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de conservación que fomente el acceso de las personas con discapacidad.	Construir y/o proteger diversos elementos del sistema de espacio público peatonal.	Construcción y conservación	Intervenir 600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de conservación que fomente el acceso de las personas con discapacidad.	Metros cuadrados intervenidos de elementos del sistema de espacio público peatonal construidos o conservados
Intervenir 50 metros cuadrados de Puentes peatonales de escala local con acciones de conservación	Construir y/o mantener puentes peatonales y/o puentes vehiculares sobre cuerpos de agua (en áreas locales: urbano y / o rural).	Intervención puentes	Intervenir 50 metros cuadrados de Puentes peatonales de escala local con acciones de conservación	Metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua construidos y/o intervenidos

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTE	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 0.5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de conservación.	Diseñar, construir y realizar el mantenimiento y/o restauración de redes viales locales e intermedias urbanas o rurales.	Intervención malla vial local	Intervenir 0.5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de conservación.	Kilómetros-carril construidos o conservados de malla vial urbana (local o intermedia)
Intervenir 150 metros lineales de Ciclo- infraestructura con acciones de construcción y/o conservación, incluyendo mobiliarios para ciclo-parqueadero.	Diseñar, construir y mantener ciclo-infraestructura vial.	Ciclo infraestructura	Intervenir 150 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación, incluyendo mobiliarios para ciclo-parqueadero.	Metros lineales construidos o conservados de Ciclo-infraestructura

11. 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:

- Mejorar las condiciones de seguridad, movilidad y accesibilidad para todos los usuarios

Resultados:

- Mejoramiento de la movilidad local.
- Mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la localidad
- Mejoramiento de la calidad del espacio público local
- Mejoramiento del paisaje urbano local

12. 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.

(18/11/2020): INSCRITO

(16/12/2020): REGISTRO

(25/01/2021): Actualización actividades de vigencia 2022 y cuadro de costos

(22/02/2021): Actualización actividades de vigencia 2022

(13/12/2021): Actualización actividades vigencia 2021 de la meta de espacio público y cuadro de costos de acuerdo con redistribución presupuestal, teniendo en cuenta imposible cumplimiento de meta de intervención de puentes y activación de meta de conservación de espacio público peatonal (Yermey Rodríguez Ávila- Profesional infraestructura)

(03/01/2022): ACTUALIZACION - Actualización de cuadro de costos de acuerdo con cierre de ejecución presupuestal de la vigencia 2021.

(07-01-2022): Se actualizan actividades y cuadro de costos de acuerdo con asignación presupuestal aprobada para la vigencia 2022. (Yermey Rodríguez Ávila – Profesional infraestructura)

(28/02/2022): ACTUALIZACION - Actualización actividades vigencia 2022 de la meta de espacio público y malla vial y de cuadro de costos de acuerdo con compromiso de recursos para contratación de personal. (Laura Jacome– Profesional de planeación infraestructura)

(20/09/2022): ACTUALIZACION – Revisión técnica de los componentes y actualización de la ejecución efectiva durante la vigencia 2021 y la programación 2022 adicionalmente se actualiza el marco normativo en el marco del POT vigente 555 de 2021.(Laura Jacome– Profesional de planeación infraestructura)

Vo.Bo. Anabelly Barrera Torres – Profesional Especializado 222-24 AGDLC

13. OBSERVACIONES

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

Considerando los altos costos de las actividades se programa la ejecución de cada componente según la disponibilidad de recursos del presupuesto de cada vigencia, considerando la inclusión de los servicios especializados de interventoría de obra.

La meta programada esta prevista con la intervención de 600 m2 de espacio público sin embargo la magnitud del proyecto que adelanta el FDLC, el área a intervenir supera la meta proyectada toda vez que los segmentos objeto del proceso comprenden una mayor magnitud y es perentorio realizar la intervención integral de estos andenes.

14. RESPONSABLE DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO

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

Nombre:
Laura Jacome Hernandez

Cargo: Profesional equipo de planeación local
Teléfono Oficina: (571) 3410261
Fecha de elaboración **(**15/02/2022)