ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	RAFAEL URIBE URIBE
NOMBRE DEL PROYECTO	Movilidad multimodal, incluyente y sostenible en Rafael Uribe Uribe
CÓDIGO DEL PROYECTO	1685
COMPONENTES	• CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN • INTERVENCIÓN PUENTES • INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL. • CICLO INFRAESTRUCTURA.

2. CLASIFICACIÓN

PLAN DE DESARROLLO LOCAL	UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI
PROPÓSITO	PROPÓSITO 4. HACER DE BOGOTÁ-REGIÓN UN MODELO DE MOVILIDAD MULTIMODAL, INCLUYENTE Y SOSTENIBLE
PROGRAMA	Movilidad segura, sostenible y accesible
META(S) PLAN DE DESARROLLO	- Intervenir 7.164 metros cuadrados de elementos de sistema de espacio público peatonal con acciones deconstrucción y/o conservación. - Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones deconstrucción y/o conservación. - Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación. - Intervenir 2.527 metros lineales de Ciclo- infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.
AÑO DE VIGENCIA	**Escriba aquí el (los) año (s):** 2023

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?

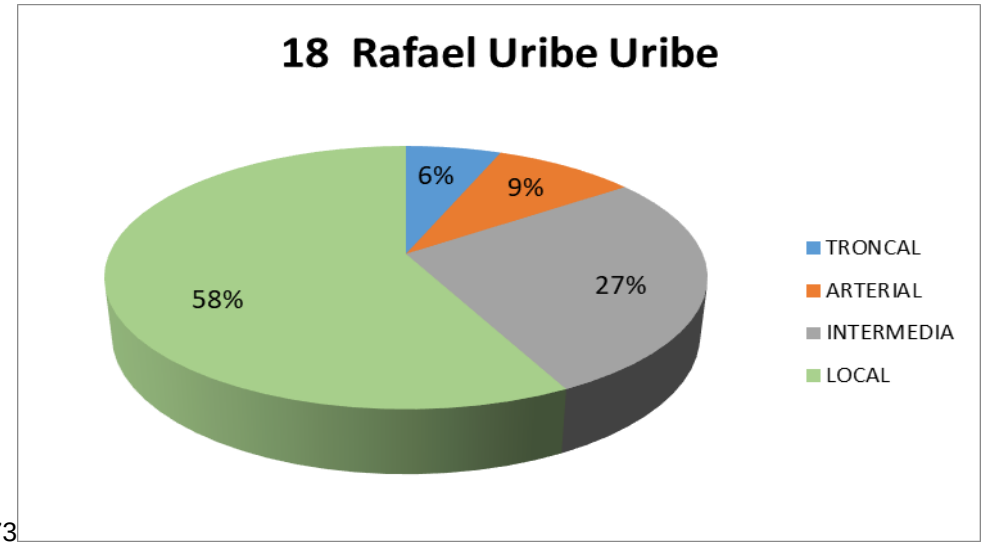
COMPOSICION Y ESTADO DE LA MALLA VIAL LOCALIDAD DE RAFAEL URIBE URIBE

La extensión total de la malla vial de la localidad es 582,76 Km-carril, distribuidos de la siguiente manera:

COMPOSICIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD DE RAFAEL URIBE URIBE

LOCALIDAD	TRONCAL	ARTERIAL	INTERMEDIA	LOCAL	Km-carril
Rafael Uribe Uribe	35,43	52,93	159,40	335,00	582,76

FIGURA 1- COMPOSICIÓN MALLA VIAL LOCALIDAD DE RAFAEL URIBE URIBE



5073

El 58% de la malla vial de Rafael Uribe el Local, el 27% es intermedia, el 9% es arterial y el 6% es troncal.

La extensión de malla vial de la localidad que cuenta con diagnóstico es 512,72 Km-carril, distribuidos de la siguiente manera:

LOCALIDAD	TRONCAL	ARTERIAL	INTERMEDIA	LOCAL	Km-carril
RAFAEL URIBE URIBE	35,43	52,93	157,56	266,80	512,72

El estado de la malla vial urbana de la localidad de Rafael Uribe Uribe es el siguiente:

FIGURA 3- PORCENTAJES DEL ESTADO MALLA VIAL LOCALIDAD DE RAFAEL URIBE URIBE

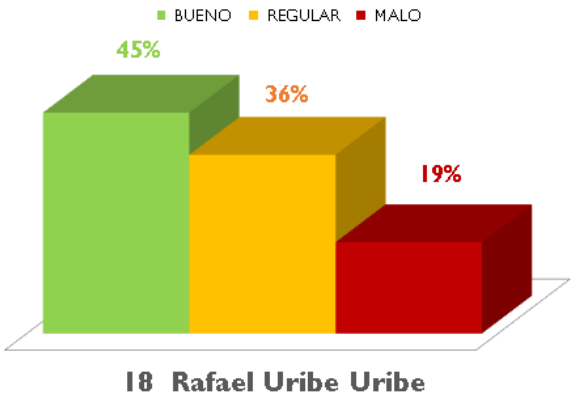
INFORMACIÓN POR **LOCALIDAD**

Localidad

1 Usaquén	10 Engativá	11 Suba	12 Barrios Unidos
13 Teusaquillo	14 Los Mártires	15 Antonio Nariño	16 Puente Aranda
17 La Candelaria	18 Rafael Uribe Uribe	19 Ciudad Bolívar	2 Chapinero
3 Santa Fe	4 San Cristóbal	5 Usme	6 Tunjuelito
7 Bosa	8 Kennedy	9 Fontibón	

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
124,07	100,40	51,28	275,75

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



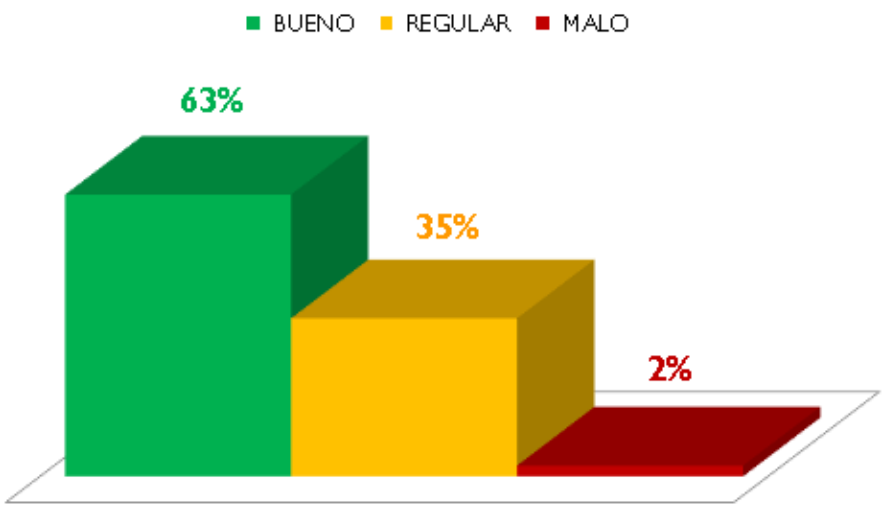
El 45% de la malla vial de Rafael Uribe se encuentra en buen estado, el 36% en regular estado y el 19% en mal estado.

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

FIGURA 4- PORCENTAJES DEL ESTADO MALLA VIAL LOCALIDAD POR COMPONENTE

TRONCAL:

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
22,09	12,53	0,85	35,47

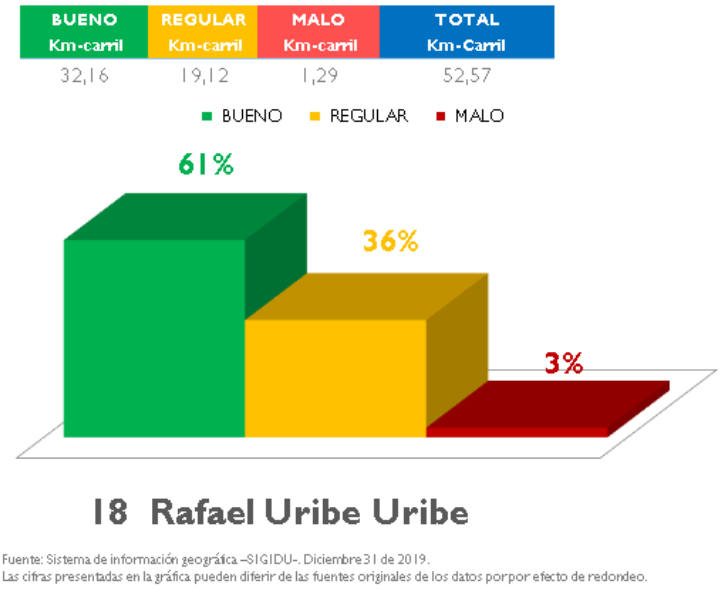


18 Rafael Uribe Uribe

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

El 63% de la malla vial TRONCAL de Rafael Uribe se encuentra en buen estado, el 35% en regular estado y el 2% en mal estado.

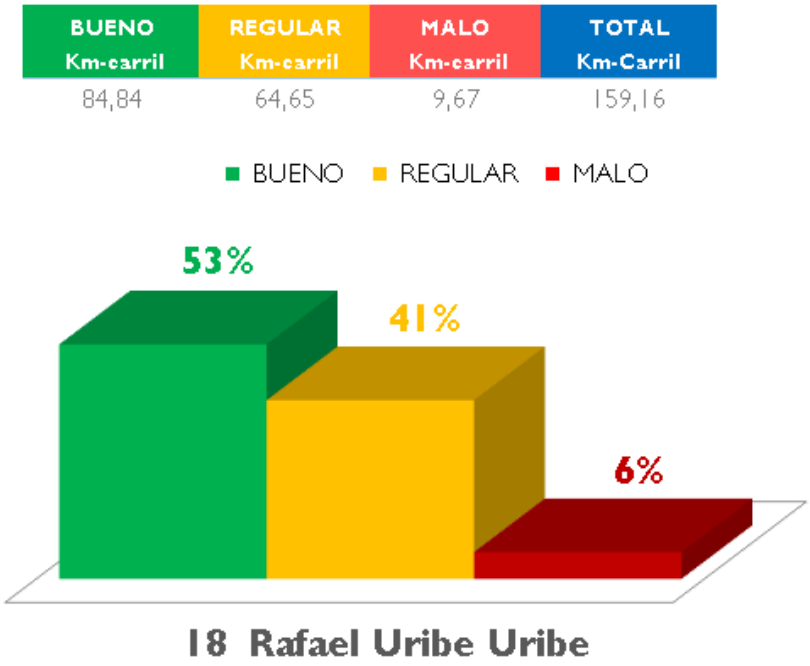
ARTERIAL:



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

El 61% de la malla vial ARTERIAL de Rafael Uribe se encuentra en buen estado, el 36% en regular estado y el 3% en mal estado.

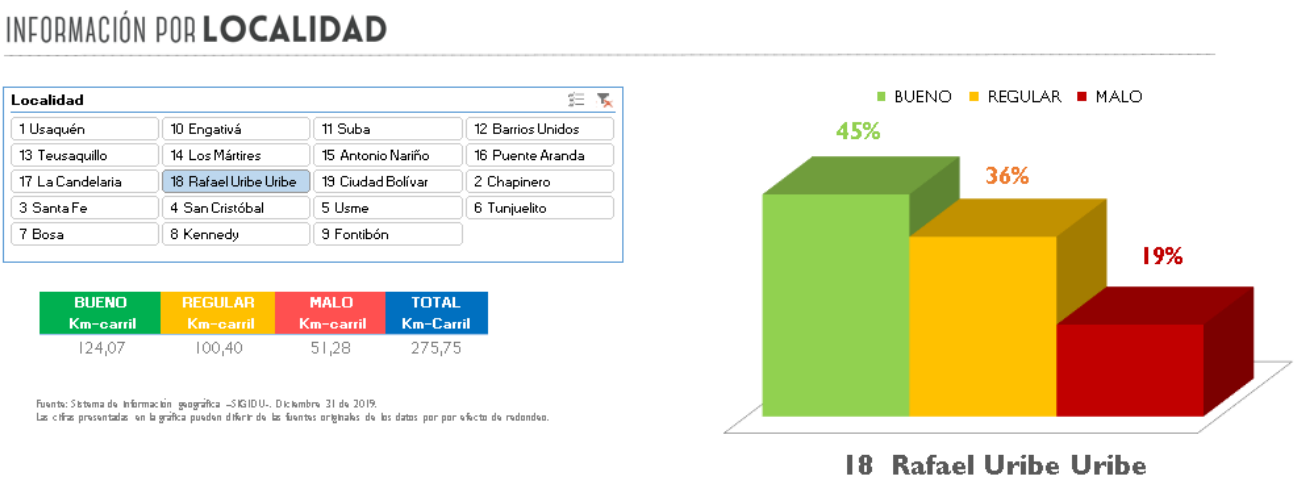
INTERMEDIA:



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

El 53% de la malla vial INTERMEDIA de Rafael Uribe se encuentra en buen estado, el 41% en regular estado y el 6% en mal estado.

LOCAL:



El 45% de la malla vial LOCAL de Rafael Uribe se encuentra en buen estado, el 36% en regular estado y el 19% en mal estado.

ESPACIO PÚBLICO

PROYECTO DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORRUTAS

El Plan de Desarrollo de Bogotá 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, adoptado mediante el Acuerdo 761 de 2020, establece que la calidad de la infraestructura de movilidad en la ciudad es importante para garantizar el acceso a las centralidades y nodos de origen y destinos de viajes por la oferta de bienes y servicios

Adicionalmente, de acuerdo con las cifras presentadas en la Encuesta de Movilidad 2019, en la ciudad se realizan 13.359.728 viajes diarios. De estos, el 23,9% (3.192.975 viajes) son a pie, el 17,80 (2.378.032 viajes) se realizan en transporte público colectivo y SITP, el 18,40% (2.458.190 viajes) corresponde al Sistema Transmilenio, el 14,9 (1.990.599 viajes) se desarrollan en auto particular y el 6.60% (881.742 viajes) tienen como medio principal la bicicleta.

Del total de viajes, aproximadamente el 18.4%[1] utilizan diferentes medios de transporte en algún segmento o etapa del viaje para completar su desplazamiento, por lo cual es importante ofrecer diferentes alternativas de infraestructura.

De no ofrecer la infraestructura apropiada, se incrementan los tiempos de viaje como consecuencia de la disminución en la velocidad promedio, lo cual se traduce en una disminución en la calidad de vida de los ciudadanos al tener que incurrir en costos mayores de transporte y de tiempo.

Por lo anterior, un sistema consolidado de transporte público masivo y de espacio público permite una mayor accesibilidad a las zonas residenciales, comerciales y de servicios, haciéndolas más atractivas. En la actualidad el

1 Cálculos a partir de la información de la Encuesta de Movilidad 2019.

sistema de transporte público de la ciudad es insuficientes para atender la demanda de viajes de los ciudadanos, generando efectos negativos en la movilidad, congestión vehicular, limitaciones de eficiencia, seguridad e intermodalidad del sistema de transporte público, en las demoras en los tiempos de viaje, así como en el deterioro de la infraestructura vial y ambiental de la ciudad.

A partir del reconocimiento de la imposibilidad de transformar las condicionantes del transporte público y particular en el corto plazo, las administraciones de la ciudad de las últimas dos décadas han empezado a poner en marcha políticas y estrategias definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente para los sistemas de movilidad y espacio público, con la priorización de inversiones en proyectos que tienen como eje central la movilidad del peatón y del ciclista. Es así como cada día aumentan los ciudadanos que optan por tomar otras opciones para movilizarse o adaptarse, complementando sus viajes a pie o en bicicleta, así no sea en las mejores condiciones; aceras y espacios públicos en estado de deterioro, incomodos, inseguros, sin iluminación y compitiendo con el vehículo por un espacio para circular.

El espacio público peatonal y en general los modos no motorizados de transporte son la prioridad en los actuales instrumentos de planeación, así como en la legislación y políticas nacionales, y encuentran soporte técnico en las tendencias mundiales de ciudades modelo en movilidad sostenible.

A pesar de que el 23.90 % de los viajes que se realizan en Bogotá son a pie (tiempo de caminata superior a 15 minutos) y que todos los ciudadanos necesitamos de la infraestructura peatonal para movilizarnos; el espacio público es insuficiente y no cumple con las condiciones adecuadas para lograr una movilidad segura y adecuada y que permita la satisfacción de un viaje a pie. Por su parte, el 6.60% de los viajes realizados en Bogotá utilizan la bicicleta como medio de transporte (lo que equivale a 881.742 viajes).

El espacio público en Bogotá es insuficiente por habitante, lo cual se evidencia en sus indicadores. Para el año 2019 4,57 m2/habitante, para el 2017 4,41m2/habitante, en el año 2015 la ciudad presentaba una relación de 3,93 m2/habitante[2] lo que contrasta con el año 2008 (4,61 m2/habitante) y el año 2003 (4,83 m2/habitante en 2003). Esta densidad poblacional puede ser consecuencia entre otras razones por el acelerado crecimiento demográfico y urbano. De otro lado, la red de ciclo-rutas permanece inconclusa y no tiene una buena conectividad.

Lo anterior va en contravía de lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT, Decreto Distrital 190 de 2004 y sus Planes Maestros de Espacio Público y Movilidad, donde se plasma que la prioridad de la movilidad urbana son los medios no motorizados (caminata y bicicleta, entre otros), proponiendo una estructura piramidal consecuente con las tendencias mundiales de movilidad sostenible.

Para brindar una solución de fondo el PDD “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” contempla la construcción del espacio público peatonal y las ciclorrutas

El propósito es incrementar, transformar y adecuar el espacio público peatonal disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá, a través de infraestructura urbana atractiva y accesible para todos. Se busca mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado.

Problemática del Espacio Público de Bogotá D.C

La conformación histórica del espacio público de la ciudad ha presentado una inadecuada generación del mismo, debido al gran retraso en su construcción en relación con los cambios dinámicos sufridos, es decir, que en la construcción de lo público se ha omitido la tradicional forma de crecimiento de la ciudad y de sus transformaciones, sin haberse aportado ni cantidad ni calidad de espacios públicos que respondan a dicho crecimiento.

2 Reporte técnico de indicadores 2019 www.dadep.gov.co

El crecimiento de la ciudad está conformado tanto por actividades (económicas, culturales, políticas, etc.) como por las estructuras físicas en las que se desarrollan, las que, en su conjunto, van conformando la esencia de la ciudad, sus elementos y su estructura, sin que exista una correspondencia balanceada entre los dos componentes.

De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial –POT, Decreto 190 de 2004 y sus planes maestros de espacio público y movilidad, la prioridad de la movilidad urbana son los modos no motorizados (peatón y ciclista), proponiendo una estructura piramidal consecuente con tendencias mundiales de ciudades modelo en movilidad sostenible, donde el peatón está en primer lugar.

La política de espacio público del POT, se basa en la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público tendientes a aumentar el índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre por habitante, su disfrute y su aprovechamiento económico. El Decreto Nacional 1504 de 1998 *"Por el cual se reglamenta el manejo del Espacio Público en los Planes de Ordenamiento Territorial"*, estableció que *"…En cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios, y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo".* Si bien la malla vial en la mayoría de los casos incluye el mejoramiento de sus andenes, dicha ley definió que la medición del déficit cuantitativo de espacio público se hará con base en un índice mínimo de espacio público efectivo (EPE), es decir el espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas.

Según la normatividad vigente, el espacio público peatonal está compuesto por la red de andenes, las zonas de control ambiental, los separadores, los puentes y túneles peatonales, las plazas y plazoletas, las vías peatonales, los pasos peatonales (cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorrutas), los paseos y alamedas, y los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y vías. El POT precisó en el año 2000 dentro de la estructura de espacio público peatonal, proyectos para la red de aceras, las alamedas y las plazas, los cuales debían concretarse entre el año 2004 y el 2007. Esto fue confirmado por el PMEP en 2005, el PMM en 2006 y el Plan Zonal del Centro en 2007. De estos proyectos a la fecha falta por ejecutar el 44% de los 68 identificados[3] para andenes – alamedas o redes peatonales, debido a que en su mayoría no se encuentra una definición clara del área de intervención y de competencias, y el 76% de los 21 proyectos de plazas o Conjuntos Monumentales, estos últimos sin proyecto urbano definido por la Secretaría Distrital de Planeación. En todo caso, es una constante el bajo nivel de recursos que se invierte en este tema en la ciudad y los que se apropian frecuentemente son trasladados para la atención de necesidades en materia de la malla vial.

Antecedentes y Descripción de la Situación Actual

Desde mediados de la década del noventa, se han venido implementando políticas y estrategias claras en materia de espacio público y movilidad peatonal. Así, por ejemplo, dentro de las políticas del Plan de Desarrollo "Formar ciudad" de la administración 1995 – 19974, se planteó la necesidad de definir lugares de espacio público o paseos peatonales amplios, adornados con árboles y destinados al esparcimiento de la comunidad; estas alamedas surgieron como una respuesta de recuperación del espacio público y proporcionaron soluciones aisladas para flujos peatonales particulares.

Dentro de las políticas de la administración 1998 – 2015, Plan de Desarrollo "Por la Bogotá que Queremos", se planteó la necesidad de incrementar la cantidad y calidad del espacio público para los bogotanos, ampliando y recuperando para el peatón el espacio público invadido por múltiples actividades particulares, previendo un desarrollo que contemplara el tratamiento adecuado de todos sus elementos y promoviendo la construcción y mejoramiento de espacios culturales, reforzados a la vez con la creación del Sistema Distrital de Parques y la adecuación de grandes áreas para la preservación ambiental y el desarrollo recreacional.

3 Listado de proyectos resultado de los Art. 70, 250, 251, 319, 320, 321 y 322 del POT, Consultoría BM 068-2007 del PMM y Cuadro 3 del Plan Zonal del Centro.
4 Bogotá (Colombia). Alcaldía Mayor. Decreto 295 de 1995. Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1995 – 1998 – Formar Ciudad. Bogotá, D.C., junio 1 de 1995.
5 Bogotá (Colombia Concejo de Bogotá D.C. Acuerdo 06 de 1998. Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1998 – 2011 Por la Bogotá que Queremos, D.C., Junio 8 de 1998.

En el año 2002, con la expedición de la Ley 769[6], mediante la cual se adopta el Código Nacional de Tránsito, se reconoce normativamente la presencia de los peatones como actores activos de la movilidad de la ciudad, el Título III Capítulo III, artículos 57, 58 y 59 tratan específicamente sobre la movilidad peatonal, reglamentando su circulación y estableciendo los lugares de tránsito, las prohibiciones y multas. Adicionalmente, se consideran algunas limitaciones para peatones especiales.

Posteriormente, en el marco del Plan de Desarrollo 2004 – 2008[7] "Bogotá sin indiferencia un compromiso social contra la pobreza y la exclusión", dentro del eje social, se considera la movilidad como un derecho de las ciudadanas y ciudadanos que habitan la ciudad o que acceden a ella con fines diversos. Por lo anterior, se pretende garantizar mediante la ampliación de la cobertura, focalizando proyectos y acciones en grupos sociales vulnerables como personas de tercera edad, población infantil, personas con movilidad reducida por diversos tipos de discapacidad, con el fin de garantizar la accesibilidad al transporte público y la movilidad en condiciones de seguridad para toda la población cuando se desplazan por el medio natural que es a pie.

En tal sentido, se produce el Plan Maestro de Espacio Público, adoptado mediante Decreto Distrital 215 de 2005, el cual concibe el espacio público como la dimensión estructurante y articuladora de los sistemas urbanos y territoriales y de las actuaciones urbanísticas públicas, privadas o mixtas, que se desarrollen en el territorio Distrital, y destaca entre sus metas principales, la regulación del uso y apropiación del espacio urbano, su accesibilidad y el incremento de su cantidad y calidad material, e involucra temas como la creación de una red encargada de la venta de productos y servicios en el espacio público y la reorganización de las funciones de aquellas entidades que están relacionadas con el manejo del tema en el Distrito.

Atendiendo estos propósitos, incluyó además un programa de consolidación urbanística de los subsistemas vial arterial y de transporte, con el fin de consolidar el espacio público de estos subsistemas, sujeto a las disposiciones que se adoptaran posteriormente en el marco del Plan Maestro de Movilidad, el cual fue adoptado mediante Decreto Distrital 319 de 2006, luego de un análisis que consideró la demanda y atracción de viajes en medios no motorizados, tiempos y distancias de caminatas y motivos de los viajes a pie entre otros, se identificaron proyectos estratégicos para incentivar y mejorar las condiciones de movilidad de la marcha a pie en la ciudad de Bogotá.

Entre estos, se encuentran la conformación de redes peatonales que se asocian a "conceptos ambientales y de seguridad que involucran, además, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad, así como verdaderos modelos y laboratorios de cultura ciudadana"8. Adicionalmente, una de las principales políticas que guiaron la formulación del PMM es "conceder al peatón dentro del sistema de movilidad el primer nivel de prevalencia"9.

La ciudad ha avanzado en la construcción de un sistema de transporte masivo que ha incentivado que las personas caminen por lo menos 500 metros para acceder al sistema y que su consolidación integral requiere fortalecer una red peatonal que complemente el sistema, garantizando la seguridad de los usuarios.

De igual manera, en el decreto de adopción del PMM se establece la importancia de la movilidad peatonal al fijar entre los objetivos del sistema de movilidad de la ciudad, "priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o ir a pie o en bicicleta"10 y entre los criterios de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal, que se atenderá prioritariamente "la construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclo rutas, con diseños ajustados a condiciones de

6 Colombia. Gobierno nacional. Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones., Agosto 6 de 2002.
7 Bogotá (Colombia). Alcaldía Mayor. Acuerdo Número 119. Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social y de obras públicas para Bogotá D.C. 2004–2008 Bogotá sin indiferencia un compromiso social contra la pobreza y la exclusión. Bogotá, D.C., Junio 3 de 2004. 54 p.
8 Bogotá (Colombia). Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá. Documento técnico de soporte del Plan Maestro de Movilidad. Capítulo 9: Transporte No Motorizado. Bogotá, D.C., Abril de 2006. p. 98
9 Bogotá (Colombia). Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá. Documento técnico de soporte del Plan Maestro de Movilidad. Capítulo 19: Documento ejecutivo. Bogotá, D.C., Abril de 2006. p. 84
10 Bogotá (Colombia). Alcaldía Mayor. Decreto 319 de 2006. Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye Ordenamiento de Estacionamientos y se dictan otras disposiciones.
Capítulo II Artículo 8. p. 7

seguridad mutua de los peatones –incluyendo personas limitadas– y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables"[11]

Adicionalmente, en los Artículos 19 y 20, se refuerza la importancia de la movilidad en medios no motorizados adoptando "como estrategia para el Transporte No Motorizado la implementación de redes peatonales y la optimización de la Red de Ciclo rutas con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad, preservar el medio ambiente y alimentar el sistema de transporte público"[12] y plantea para lograr efectividad en las políticas, la "construcción de Redes peatonales: Pretenden el aseguramiento de rutas adecuadas para la movilidad no motorizada, que conecten lógicamente los principales centros de actividad local bajo conceptos ambientales, de seguridad, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad. Para su implementación, se estudiarán en detalle y por cada proyecto específico aspectos tales como capacidad, densidad, niveles de servicio y dispositivos de control, pero también condiciones de la población usuaria respecto de su vulnerabilidad, percepción de amenazas, exigencias técnicas para personas con movilidad reducida, y toda otra circunstancia que pueda influir en su uso. Para el efecto se establecerán proyectos piloto a corto plazo"[13].

Ante este panorama, la Secretaría Distrital de Movilidad, considera prioritario diseñar e implementar una estrategia de protección al peatón y promoción de la movilidad a pie, que involucre las condiciones de infraestructura, continuidad, seguridad, normatividad y de educación a la sociedad para incentivar y mejorar la calidad del tránsito, la actitud de los peatones, el respeto por parte de los conductores de vehículos hacia los peatones y su interacción mutua de forma tal, que lleven a comprender cuales son los verdaderos beneficios de un tránsito y un transporte organizado y seguro con criterios de equidad, dando prioridad a los desplazamientos a pie en zonas en las que existe alto flujo y es deseable dadas las condiciones topográficas de cada zona.

Como se mencionó anteriormente, a la fecha existe un rezago en el cumplimiento de las metas de espacio público y de la red de ciclorrutas, en especial lo relacionado con la conectividad del espacio público, la accesibilidad y sostenibilidad ambiental, económica y social, así como su interacción con las demás formas de transporte. No se ha hecho mantenimiento de las redes de ciclo rutas construidas por el IDRD y la EAAB en desarrollo de los proyectos de su competencia. La red de ciclo rutas presenta además de esta situación, y como su mayor problema, una desconexión de sus trazados, debido a que su construcción obedeció más a la construcción de vías arteriales que incluían en su perfil vial la calzada de ciclorruta, que a la ejecución estratégica de la Red definida por el POT.

En consideración a lo anterior, la ciudad debe avanzar en la aplicación de un modelo para la recuperación y conservación del buen estado y el nivel de servicio de los componentes del espacio público definidos en el POT, con el fin de reducir los niveles de inseguridad, la falta de accesibilidad y la consecuente sostenibilidad en la movilidad de los peatones y la bicicleta.

Línea base de Espacio Público de la Ciudad de Bogotá D.C

El espacio público de la ciudad es de 36.040.848 m2 según Base de Datos Sistema de información geográfica SIGIDU. Marzo de 2016, a la fecha se viene construyendo la información actualizada de los componentes del espacio público que permita establecer las necesidades relacionadas con su atención en función de un modelo estructurado de intervención.

Red de Ciclorrutas

La red de ciclo rutas, según Base de Datos Sistema de información geográfica SIGIDU - abril de 2016, cuenta con un total de 467,4 kilómetros, repartida en 384,8 kilómetros a nivel de andén y 82,6 kilómetros a nivel de calzada, también llamados bici carriles. De la red de ciclo rutas en andén se tiene que el 55% (213,2 km aprox.) se encuentra en buen estado, el 33% (127,7 km aprox.) en regular estado y el 12% (43,9 km aprox.) en mal estado. Por su parte, de la red de ciclo rutas en calzada se tiene que el 99% (82 km aprox.) se encuentra en buen estado y el 1% restante (0,6 km aprox.) en regular estado.

11 Ibid. Libro II, Título I, Artículo 9. p. 8
12 Ibid. Título II, Capítulo III, Artículo 27. p. 14
13 Ibid. Título II, Capítulo III, Artículo 28. p. 14

Lo anterior se resume en un total de 63% (295,2 km aprox.) en buen estado, un 28% (128,3 km aprox.) en regular estado y un 9% (43,9 km aprox.) en mal estado, respecto al total de la red de ciclo rutas.

Puentes Peatonales

En el área urbana se cuenta con un total de 409 puentes peatonales de los cuales se encuentran 252 en la malla vial arterial, 34 en la malla vial intermedia y 123 en la malla vial local, según la base de Datos Sistema de información geográfica SIGIDU para mayo de 2016.

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

Elementos del sistema de espacio público peatonal.
Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua
Malla vial Local e Intermedia de la Localidad Rafael Uribe Uribe.
Ciclo-infraestructura

b. Cuantificación del universo

Malla Vial y Espacio Público

- La localidad de Rafael Uribe Uribe cuenta con 512,72 Km-carril de malla vial, de los cuales 275,75 hacen parte de la malla vial local y su estado actual es el siguiente: De acuerdo al diagnóstico del subsistema vial de la localidad de Rafael Uribe Uribe efectuado por la Dirección Técnica Estratégica del IDU, con corte a Junio 31 de diciembre 2019, de los 275,75 Km-carril que conforman el Subsistema de la Malla Vial Local, el 45% (124.07 Km-carril) se encuentra en buen estado de conservación, el 36% (100.40 Km-carril) se encuentra en regular estado y el 19% (51.28 Km-carril) se encuentra en mal estado.

Red de Ciclorrutas

- La red de ciclo rutas, según Base de Datos Sistema de información geográfica SIGIDU - abril de 2016, cuenta con un total de 467,4 kilómetros, repartida en 384,8 kilómetros a nivel de andén y 82,6 kilómetros a nivel de calzada, también llamados bici carriles. De la red de ciclo rutas en andén se tiene que el 55% (213,2 km aprox.) se encuentra en buen estado, el 33% (127,7 km aprox.) en regular estado y el 12% (43,9 km aprox.) en

mal estado. Por su parte, de la red de ciclo rutas en calzada se tiene que el 99% (82 km aprox.) se encuentra en buen estado y el 1% restante (0,6 km aprox.) en regular estado.

Lo anterior se resume en un total de 63% (295,2 km aprox.) en buen estado, un 28% (128,3 km aprox.) en regular estado y un 9% (43,9 km aprox.) en mal estado, respecto al total de la red de ciclo rutas.

Puentes Peatonales

- En el área urbana se cuenta con un total de 409 puentes peatonales de los cuales se encuentran 252 en la malla vial arterial, 34 en la malla vial intermedia y 123 en la malla vial local, según la base de Datos Sistema de información geográfica SIGIDU para mayo de 2016.

c. Localización del universo

Las cinco UPZ de la localidad Rafael Uribe Uribe:

UPZ 36 San José.
UPZ 39 Quiroga.
UPZ 53 Marco Fidel Suárez.
UPZ 54 Marruecos.
UPZ 55 Diana Turbay.

UPZ	BARRIO	ESPACIO DONDE SE EJECUTARÁ LA INVERSIÓN
Quiroga	Según priorización	Malla Vial-Espacio Público – Puentes vehiculares o peatonales de escala local y ciclo infraestructura
San José	Según priorización	
Marco Fidel Suárez	Según priorización	
Marruecos	Según priorización	
Diana Turbay	Según priorización	

5. LÍNEA DE INVERSIÓN

LÍNEA(S) DE INVERSIÓN

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

Relacione la línea(s) de inversión local:
Infraestructura

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

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

6. OBJETIVOS

OBJETIVOS

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

Objetivo General

Mejorar las condiciones de movilidad facilitando espacios físicos adecuados para el tránsito vehicular y/o peatonal, mediante las intervenciones físicas, mantenimiento, rehabilitación y/o construcción de espacios públicos de utilización diversa.

Objetivos Específicos

- Construir y conservar la malla vial local e intermedia urbana
- Mantener espacio público peatonal de diverso uso
- Ampliar la infraestructura de ciclo-ruta.
- Intervenir puentes peatonales

7. METAS

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

Metas de proyecto

PROCESO	MAGNITUD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCIÓN
Intervenir	7.164	m2	de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación
Intervenir	800	m2	de puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	2	km/carril	de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación
Intervenir	2.527	ml	de ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.

8. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

DESCRIPCION DEL PROYECTO

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

COMPONENTES:

COMPONENTE 1 CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN

Intervención de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.

Se pretende mejorar las condiciones de la infraestructura peatonal con el fin de optimar la movilidad interna, y la calidad de vida de la comunidad, mediante la construcción o conservación del espacio público local e intermedio de Rafael Uribe Uribe, hasta monto agotable, de acuerdo con la normatividad y lineamientos que en materia vial competen al IDU.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021-2024

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

- 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.

- Mantenimiento: incluye las actividades de conservación de carácter periódico y rutinario para mantener un óptimo nivel de servicio de una infraestructura existente.

- Suministro de materiales (pétreos, emulsiones asfálticas, adoquines, elementos prefabricados).

Tiempo de ejecución 2021-2024

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Intervenir 7164 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	**2000**	**2000**	**1600**	**1564**

Selección de beneficiarios

Se benefician de manera directa o indirecta todos los habitantes de la localidad.

La necesidad por satisfacer con la contratación del Mejoramiento Integral del espacio público peatonal se fundamenta principalmente en mejorar el mal estado de los espacios públicos de la Localidad de Rafael Uribe Uribe, en la incomodidad para el tránsito peatonal.

PROPUESTAS DE PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS PRIORIZADAS ASOCIADAS AL COMPONENTE

No.	Título de la propuesta	Descripción de la propuesta
1	26545 escaleras para la movilidad de la esperanza	Esta propuesta es producto de un Laboratorio Cívico. Escaleras para la movilidad de la esperanza UPZ 54 Marruecos - "Construcción de escaleras en la esperanza UPZ 54 Marruecos - Carrera 13A y Carrera 13C con calle 49B sur - Dirección 18003151 - Carrera 13C con calle 49b sur - CIV 18003237 Carrera 13A - Calle 49 C sur y calle 49 b sur"
2	26535 abriendo pasos - Diana Turbay – Ayacucho	26535 abriendo pasos - Diana Turbay – Ayacucho Esta propuesta es producto de un Laboratorio Cívico. Mejorar la movilidad de calidad de vida de las personas con discapacidad. Kr 1C este # 48 z sur CIV 18006051 PK 423695 Mantenimiento, conservación, mejoras, construcción de andenes
3	26599 Rehabilitar calle 49d entre carrera 6c-7-9 sur barrio govarova andenes-	Esta propuesta es producto de un Laboratorio Cívico. rehabilitar calle 49d sur carrera 6c, 7, 9 barrio gavarova CIV 18004572 18004538

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2021	UPZ 55	DIANA TURBAY LANCEROS	calle 48 R con 3ra hasta la cra 3 con 3 t. CIV 18005504.
	UPZ 54	Altos de Los Molinos	Transversal 5J con Diagonal 46 sur a 47 sur, 47 sur a 48 sur, 48a sur a 48b sur. CIV S.: 18004308 y 18004121.
2022		Según priorización	
2023	UPZ 54	La Esperanza	Carrera 13A y Carrera 13C con calle 49B sur - Carrera 13C con calle 49b sur - Carrera 13A - Calle 49 C sur y calle 49 b sur
2023	UPZ 53	Diana Turbay – Ayacucho	Kr 1C este # 48 z sur CIV 18006051 PK 423695
2023	UPZ 54	Diana Turbay – Ayacucho	Kr 1C este # 48 z sur CIV 18006051 PK 423695
2024		Según priorización	

COMPONENTE 2: INTERVENCIÓN PUENTES

Se pretende mejorar las condiciones de la infraestructura de puentes vehiculares y/o peatonales de escala local con el fin de optimar la movilidad, tiempos de desplazamiento, seguridad y la calidad de vida de la comunidad, mediante la conservación de puentes en Rafael Uribe Uribe, hasta monto agotable, de acuerdo con la normatividad y lineamientos que en la materia competen al IDU.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021-2024

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

- 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.

- Mantenimiento: incluye las actividades de conservación de carácter periódico y rutinario para mantener un óptimo nivel de servicio de una infraestructura existente.

- Suministro de materiales (pétreos, emulsiones asfálticas, adoquines, elementos prefabricados).

Tiempo de ejecución: 2021-2024

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	200	200	200	200

Selección de beneficiarios

Se benefician de manera directa o indirecta todos los habitantes de la localidad.

La necesidad por satisfacer con la contratación del Mejoramiento Integral del espacio público peatonal se fundamenta principalmente en mejorar el mal estado de los puentes vehiculares o peatonales de escala local de la Localidad de Rafael Uribe Uribe, en la incomodidad para el tránsito vehicular y peatonal.

PROPUESTAS DE PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS PRIORIZADAS ASOCIADAS AL COMPONENTE

No.	Título de la propuesta	Descripción de la propuesta
1	26542 mantenimiento puente barrio libertador	26542 mantenimiento puente barrio libertador - Esta propuesta es producto de un Laboratorio Cívico. Mantenimiento puente barrio Libertador entre calle 31 sur con Carrera 24B. Código 18000457. Separador vial.

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2021	No presenta propuesta – No se cuenta con UPZ	No presenta propuesta – No se cuenta con Barrio	No presenta propuesta – No se cuenta con ubicación específica
2022	54	Molinos	PK 24124641- cll 48 P sur con kr 5ª bis
2023	UPZ 039	Libertadores	calle 31 sur con Carrera 24B

2024	036 - 039 - 053 - 054 y 055	Según priorización	Según priorización

COMPONENTE 3 INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

Se pretende corregir las condiciones de la infraestructura vial con el fin de optimizar la movilidad, accesibilidad y conectividad, la seguridad vial y la calidad de vida de la comunidad, mediante la construcción o conservación de la malla vial local e intermedia de Rafael Uribe Uribe, hasta monto agotable, de acuerdo con la normatividad y lineamientos que en materia vial competen al IDU.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021-2024

- Construcción: Corresponde a la generación de una nueva infraestructura. En su detalle, se deben hacer los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.
- 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.
- Mantenimiento: incluye las actividades de conservación de carácter periódico y rutinario para mantener un óptimo nivel de servicio de una infraestructura existente.
- Suministro de materiales (pétreos, emulsiones asfálticas, adoquines, elementos prefabricados).

Tiempo de ejecución: 2021-2024

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	**0.5**	**0.5**	**0.5**	**0.5**

Selección de beneficiarios

Se benefician de manera directa o indirecta todos los habitantes de la localidad.

La necesidad por satisfacer con la contratación del Mejoramiento Integral del espacio público peatonal se fundamenta principalmente en mejorar el mal estado de los puentes vehiculares o peatonales de escala local de la Localidad de Rafael Uribe Uribe, en la incomodidad para el tránsito vehicular y peatonal.

PROPUESTAS DE PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS PRIORIZADAS ASOCIADAS AL COMPONENTE

No.	Título de la propuesta	Descripción de la propuesta

1	26518 Vía la torre lanceros	Construir la vía Torre Lanceros de los cinco segmentos 1)18005453, 2) 18005524 3) 18005581 4) 18005555, 5) 18005618 para una mejor transporte estabilidad piar y peatonal de la comunidad y ingreso de vehículos particulares, públicos y de emergencias-Construir los segmentos que ya tienen estudios y diseños
2	26527. Malla vial centenario	Esta propuesta es producto de un Laboratorio Cívico. Mantenimiento de la Carrera 24 bis entre calle 23 sur a calle 25 sur código 1800371 Mantenimiento, rehabilitación con andenes de la calle 25 sur entre Carrera 24 B y Carrera 24 F código 1800379

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2021	UPZ 55	Diana Turbay Rincón del Valle	Calle 48Q Sur, entre la carrera 1 hasta la 3 este. CIVs.: 18005709, 18005862, 18008006, 18006965, 18006968, 18006029, 18006071, 18006123, 18006166.
2021	UPZ 54	BARRIO MOLINOS 1	CL 49G SUR DESDE KR 5M HASTA KR 5U CIVs.: 18005169, 18005141, 18005073, 18005033.
2021	UPZ 55	Diana Turbay - La Paz Sector Cebadal	Carrera 4B desde la Calle 49D Sur hasta la Diagonal 52A Sur. CIVs.: 18005767, 18005793, 18005816, 18005846, 18005877, 18005906, 18005943, 18005992, 18006020, 18006096, 18006141.
2021	UPZ 54	BARRIO PORTAL DE LA HACIENDA	DIAGONAL 48 J SUR No. 5 D 90 IDENTIFICADA CON CIV 18004544, Y LA SEGUNDA CARRERA 5 F CON TRANVS. 5 G IDENTIFICADO CON EL CIV-18004630.
2022	UPZ 55	Diana Turbay Rincón del Valle	Calle 48Q Sur, entre la carrera 1 hasta la 3 este. CIVs.: 18005709, 18005862, 18008006, 18006965, 18006968, 18006029, 18006071, 18006123, 18006166.

2022	UPZ 55	Diana Turbay - La Paz Sector Cebadal	Carrera 4B desde la Calle 49D Sur hasta la Diagonal 52A Sur. CIVs.: 18005767, 18005793, 18005816, 18005846, 18005877, 18005906, 18005943, 18005992, 18006020, 18006096, 18006141.
2022	UPZ 55	Diana Turbay Rincón del Valle	Calle 48Q Sur, entre la carrera 1 hasta la 3 este. CIVs.: 18005709, 18005862, 18008006, 18006965, 18006968, 18006029, 18006071, 18006123, 18006166.
2023	UPZ 55	Diana Turbay - Lanceros	Calle 48 R sur entre las carrera 1B-1C-1D - 1F -1G UPZ Diana Turbay - Lanceros
2023	UPZ 39	Centenario	Carrera 24 bis entre calle 23 sur a calle 25 sur / calle 25 sur entre Carrera 24 B y Carrera 24 F
2024		Según priorización	

COMPONENTE 4 CICLO INFRAESTRUCTURA

Se pretende corregir las condiciones de ciclo infraestructura con el fin de optimizar la movilidad, accesibilidad y conectividad, la seguridad vial y la calidad de vida de la comunidad, mediante la construcción o conservación de la malla vial local e intermedia de Rafael Uribe Uribe, hasta monto agotable, de acuerdo con la normatividad y lineamientos que en materia vial competen al IDU.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021-2024

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

- 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.

- Mantenimiento: incluye las actividades de conservación de carácter periódico y rutinario para mantener un óptimo nivel de servicio de una infraestructura existente.

- Suministro de materiales (pétreos, emulsiones asfálticas, adoquines, elementos prefabricados).

Tiempo de ejecución: 2021-2024

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Intervenir 2527 metros lineales de Cicloinfraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	500	600	700	727

Selección de beneficiarios

Se benefician de manera directa o indirecta todos los habitantes de la localidad.

La necesidad por satisfacer con la contratación del Mejoramiento Integral del espacio público peatonal se fundamenta principalmente en mejorar el mal estado de los puentes vehiculares o peatonales de escala local de la Localidad de Rafael Uribe Uribe, en la incomodidad para el tránsito vehicular y peatonal.

PROPUESTAS DE PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS PRIORIZADAS ASOCIADAS AL COMPONENTE

No.	Título de la propuesta	Descripción de la propuesta
1	Caminos seguros Ciclistas seguros	En realizar dos tramos de ciclorruta desde la primera de mayo hasta la 44 sur sobre la 24 con correcta iluminación y señalización una que vaya de norte a sur y otra que vaya de sur a norte, para que no quede en doble sentido.
2	Mantenimiento cicloruta bosque de san Carlos y la caracas Canal Albina	La propuesta corresponde a realizar el mantenimiento de la cicloruta que se encuentra entre el bosque de san carlos y la caracas, por el canal Albina por toda la calle 31 sur

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2021	UPZ-54	Barrio Quiroga	AV 1 DE MAYO CON CRA 24 HASTA LA 44 SUR CON CRA 24. CIVs.: 18000463, 18000467, 18000471, 18000475, 18000477, 18000482, 18000484, 18000489, 18000549, 18000556, 18000563, 18000574, 18000586, 18000598, 18000632, 18006919 , 18000654, 18007108, 18000692 , 18000744, 18006918, 18000752, 18000766, 18000780, 18000807, 18000846 , 18000867, 18000889, 18000917, 18000938, 18000975, 18001006, 18001034, 18001065, 18001103.
2022	036 - 039 - 053 - 054 y 055	Según priorización	Según priorización
2023	UPZ - 036	Barrio Gustavo Restrepo	CIV: 18001965 / PK_ID_Anden 92057312 CIV: 18001965 / PK_ID_Anden 34010927 CIV: 18001945 / PK_ID_Anden 34010933 CIV: 18001883 / PK_ID_Anden 34010932 CIV: 18001857 / PK_ID_Anden 92057295 CIV: 18008121 / PK_ID_Anden 34013996 CIV: 18008121 / PK_ID_Anden 34010928

			CIV: 18001447 / PK_ID_Anden 34010930
2024	036 - 039 - 053 - 054 y 055	Según priorización	Según priorización

9. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

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

- La Constitución Política de Colombia, en el título primero (de los derechos fundamentales), artículo segundo, versa: “Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su **vida**, honra y **bienes**, creencias, y demás derechos y libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del estado y de los particulares”.

- Acuerdo 6 de 1992 Articulo 3: A las J.A.L. les corresponde con arreglo a lo dispuesto en el artículo 322 de la Constitución Política, la gestión autónoma de todos aquellos asuntos de interés eminentemente local que no trasciendan al ámbito metropolitano, distrital o supralocal y prestar aquellos servicios que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal que no estén a cargo de ninguna otra autoridad Distrital. Además de las funciones ya establecidas en la Constitución Nacional, en la Ley, y en los Acuerdos del Concejo. Las J.A.L. tienen las siguientes funciones y atribuciones específicas.

- Decreto 1421 de 1993 en: Artículo 86º. Atribuciones. Alcaldes locales.

- Acuerdo 761 de 2020 Concejo de Bogotá D.C.: 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”

- Acuerdo Local Número 005 (07-Octubre-2020) : POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA LA LOCALIDAD DE RAFEL URIBE URIBE 2021-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”

- Resolución 3243 del 18 de diciembre de 2013: "Por la cual se adopta la actualización del Manual MG-IC-010 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES DE MATERIALES Y CONSTRUCCIÓN PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C. - IDU ET 2011 versión 3.0"

- Decreto 926 del 19 de marzo de 2010 – Reglamento NSR-10

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

- Concejo Local de Gobierno

- Veedores ciudadanos cuyo aporte es velar por que los beneficiarios establecidos participen de las actividades programadas con la oportunidad y condiciones requeridas.
- Juntas de Acción Comunal.
- Organizaciones sociales locales.
- La supervisión general del proyecto y la coordinación de las obras a ejecutar estará a cargo de la Alcaldía Local
- Se brindará el espacio para que la comunidad actúe como veedor de las obras a ejecutar, ya sea a través de la participación de las Juntas de Acción comunal o la designación de un veedor comunitario para la supervisión y vigilancia de las obras, además de la interventoría contratada.
- Encuentros ciudadanos
- Presupuestos participativos

10. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA

Costos del Proyecto (cifras en pesos):

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL 2023	COSTOS			
			2021	2022	2023	2024
Intervenir 7.164 metros cuadrados de elementos de sistema de espacio público peatonal con acciones deconstrucción y/o conservación.	Construcción y conservación Espacio Publico	Obra	$ 639.826.200	$ 175.968.452	$ 3.881.642.569	$ 578.700.000
				$ 40.000.000		
		Interventoría		$ 762.774.560	$1.663.561.101	
			$ 71.091.800	$ 242.783.745		$ 64.300.000
				$146.756.757		
		SUBTOTAL	**$ 710.918.000**	**$ 1.368.283.514**	**$ 5.545.203.670**	**$ 643.000.000**
Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones deconstrucción y/o conservación.	Intervención puentes	Obra	$ 224.706.600	**$ 77.000.000**	$ 224.100.000	$ 224.100.000
		Interventoría	$ 24.967.400		$ 24.900.000	$ 24.900.000
		SUBTOTAL	**$ 249.674.000**	**$ 77.000.000**	**$ 249.000.000**	**$ 249.000.000**
Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	Construcción y conservación malla vial local	Obra	$ 1.386.249.145	$ 1.794.385.972	$ 14.164.000.000	$ 1.386.249.145
				$ 159.286.738		
				$ 1.583.716.068		
				$ 200.000.000		
				$ 200.000.000		
		Interventoría		$ 41.225.508	$ 3.541.000.000	
				$ 200.000.000		
				$ 40.000.000		

				$ 13.000.000		
				$ 6.864.971.040		
			$ 154.027.683	$ 484.552.375		$ 154.027.683
		Otros 2023	$ 248.733.280		$ 895.000.000	$ 270.973.171
		SUBTOTAL	**$ 1.789.010.108**	**$ 11.581.137.701**	**$ 18.600.000.000**	**$1.811.249.999**
'Intervenir 2.527 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	Intervención infraestructura	Obra	$ 323.071.200	$0	$ 496.800.000	$ 541.800.000
		Interventoría	$ 35.896.800		$ 55.200.000	$ 60.200.000
		SUBTOTAL	**$ 358.968.000**	**$** 0	**$ 552.000.000**	**$ 602.000.000**
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$3.108.570.108**	**$ 13.026.421.215**	**$ 24.946.203.670**	**$ 3.305.249.999**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO EN VALOR PRESENTE			**$ 44.386.444.992**			

11. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

METAPLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 7.164 metros cuadrados de elementos de sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	Construir o conservar el espacio público peatonal	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	Intervenir 7.164 metros cuadrados de elementos de sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal.
Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones deconstrucción y/o conservación.	Intervenir puentes vehiculares o peatonales de escala local	INTERVENCIÓN PUENTES	Intervenir 800 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones deconstrucción y/o conservación.	Metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua construidos y/o intervenidos
Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	Construir o conservar la malla vial local e intermedia	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)
Intervenir 2.527 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	Intervenir Cicloinfraestructura	CICLO INFRAESTRUCTURA	Intervenir 2.527 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	Metros lineales construidos y/o conservados de Ciclo-infraestructura

12. RESULTADOS E IMPACTOS DEL PROYECTO

RESULTADOS E IMPACTOS DEL PROYECTO

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

Beneficios:

- Mantener en buen estado la infraestructura vial de la localidad
- Mantener en buen estado la infraestructura peatonal de la localidad
- Mejorar la infraestructura de puentes viales y/o peatonales de escala local
- Mejorar la cicloinfraestructura de la localidad
- Acortar los tiempos de desplazamiento de las comunidades
- Desplazamientos con mayor confort y por ende mayor seguridad vial.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad, conectividad y movilidad de las 5 UPZ de la localidad
- Satisfacer las necesidades de infraestructura de la localidad
- Aporte armónico y paisajístico para la Localidad
- Aporte al bienestar físico, sicológico y social de las comunidades de la localidad 18

Resultados:

- Haber logrado la mayor atracción hacia la localidad generando beneficios económicos y sociales
- Haber fortalecido la infraestructura generando un mayor disfrute, uso y calidad de vida de los habitantes y generando condiciones de adaptabilidad al cambio climático.
- Haber logrado disminuir el apozamientos de aguas en el espacio público generadora de vectores.
- Haber logrado la diminución de áridos y materiales granulares generadores de polvo y contaminación.

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

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

(dd/mm/aaaa): INSCRITO

(dd/mm/aaaa): REGISTRO

(11/02/2022): ACTUALIZACIONES – Razones

Se realizó un cargue de presupuesto al proyecto para la vigencia 2022, inicialmente tenía un rubro de $ 3.224.000.000 pesos mc/te, mediante el DECRETO LOCAL NÚMERO 026 DE 2021 [3]Por el cual se realiza una aclaración al Decreto Local 025 del 20 diciembre de 2021. Se realiza el cargue de $9.125.296.000 pesos mc/te, quedando así el proyecto con un valor final de $ 12.349.296.000 pesos mc/te, el cual se distribuyó en las metas de *Intervenir 7.164 metros cuadrados de elementos de sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.* La cual contaba con un valor inicial de $ 746.000.000 pesos m c/te y se cargaron $328.770.000 pesos m c/te quedando así la meta con un saldo total de $ 1.074.770.000.

La meta *Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.* La cual contaba con un valor inicial de $ 1.779.000.000 pesos m c/te y se cargaron $ 8.796.526.000 pesos m c/te quedando así la meta con un saldo total de $ 10.575.526.000.

(08/03/2022): ACTUALIZACIONES – Razones

Se registra el insumo para la formulación 2022 en las metas de CICLOINFRAESTRUCTURA y PUENTES con la propuesta ganadora de presupuestos participativos 2021.

De acuerdo con una reunión de Co-creacion de julio de 2021, se le informó a las iniciativas ganadoras de Presupuestos participativos 2020 *RU180: Vías para la vida, RU:174 Intervención de Malla Vial con Andenes Entrada Principal del Barrio La Paz Sector Cebadal y RU:178 DIAG.48 J SUR No. 5 D 90 BARRIO PORTAL DE LA HACIENDA* que no era posible su intervención dado a que en la vigencia 2021 no se contaba con el recurso para ejecutar estas iniciativas y que estarían pendientes dentro de la formulación 2022.
Así las cosas, se incluyen los CIV de estas tres iniciativas como insumo para la formulación 2022 en la meta de *Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.*

A la fecha se esta ajustando el insumo para construcción el cual es producto de los estudios y diseños del contrato CON-281-2019, el cual esta vigente y se esta a la espera de que entreguen estos diseños. Los cuales aplican a las metas *de Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.* Y la meta de *Intervenir 7164 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.*

(20/05/2022): ACTUALIZACIONES – Razones

Se realiza el ajuste al presupuesto 2021, con el fin de tener concordancia con el aplicativo BOGDATA, se ajusta el presupuesto del año 2022 con los excedentes financieros bajo el DECRETO N° 004 DE 2022 DEL 08 DE ABRIL DE 2022 EXCEDENTES FINANCIEROS donde se realiza traslado de $1.206.157.429 distribuido en las siguientes metas así:

Meta: Intervenir 7164 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación, adicional de $ 146.756.757 presupuesto final de la meta $ 1.221.526.757

Meta: Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación, adicional de $ 501.822.730 presupuesto final de la meta $ 11.036.123.22

Meta: Intervenir 2527 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación, adicional de $557.577.942 presupuesto final de la meta $ 1.007.577.942

Así las cosas, el presupuesto de la vigencia 2022 queda con un valor de $ 13.555.433.429

Se deja resaltado en verde el presupuesto 2022 a ajustar en la proyección 10.PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA

OK, CUMPLE CON CRITERIOS METODOLOGICOS PARA LA FORMULACIÓN DEL PROYECTO.

(21/06/2022): ACTUALIZACIONES – Razones

Se realiza actualización de traslado entre actividades y metas para el cumplimiento del programa JUNTOS CUIDANDO A BOGOTÁ y para el proceso de CONSTRUCCION DE MALLA VILA Y ESPACIO PUBLICO.

Se traslada desde la meta 4: Intervenir 2527 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación

$503.788.971 para la meta No 2: INTERVENIR 2.0 KILOMETRO/CARRIL DE MALLA VIAL URBANA (LOCAL Y/O INTERMEDIA) CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN
$146.756.757 para la meta No 1: INTERVENIR 7164.0 M2 DE ELEMENTOS DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN

Quedando así el valor de más metas de la siguiente manera

META 1 INTERVENIR 7164.0 M2 DE ELEMENTOS DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN: $ 1.368.283.514
META 2 INTERVENIR 800.0 M2 DE PUENTES VEHICULARES Y/O PEATONALES DE ESCALA LOCAL SOBRE CUERPOS DE AGUA CON ACCIONES DECONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN: $249.000.000
META 3 INTERVENIR 2.0 KILOMETRO/CARRIL DE MALLA VIAL URBANA (LOCAL Y/O INTERMEDIA) CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN: $11.581.137.701
META 4 INTERVENIR 2527 METROS LINEALES DE CICLO-INFRAESTRUCTURA CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN: $357.032.214

Total proyecto: 13.555.453.429

(12/10/2022): ACTUALIZACIONES – Razones

Se actualiza el valor de la vigencia 2021 de acuerdo con lo reportado en el sistema BOGDATA $ 3.108.570.108, esto de acuerdo con las observaciones de las asistencias técnicas, jurídicas y financieras por parte de SDG en los procesos a los que apuntan las metas de este proyecto de inversión directa.

De igual manera se solicita actualizar los valores de las metas en la MUSI o Plan de Acción, de acuerdo con las observaciones realizadas en la anterior actualización del día 21/06/2022:

“Se realiza actualización de traslado entre actividades y metas para el cumplimiento del programa JUNTOS CUIDANDO A BOGOTÁ y para el proceso de CONSTRUCCION DE MALLA VILA Y ESPACIO PUBLICO.

Se traslada desde la meta 4: Intervenir 2527 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación

*$503.788.971 para la meta No 2: INTERVENIR 2.0 KILOMETRO/CARRIL DE MALLA VIAL URBANA (LOCAL Y/O INTERMEDIA) CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN
$146.756.757 para la meta No 1: INTERVENIR 7164.0 M2 DE ELEMENTOS DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN*

Quedando así el valor de más metas de la siguiente manera

META 1 INTERVENIR 7164.0 M2 DE ELEMENTOS DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN: $ 1.368.283.514
META 2 INTERVENIR 800.0 M2 DE PUENTES VEHICULARES Y/O PEATONALES DE ESCALA LOCAL SOBRE CUERPOS DE AGUA CON ACCIONES DECONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN: $249.000.000
META 3 INTERVENIR 2.0 KILOMETRO/CARRIL DE MALLA VIAL URBANA (LOCAL Y/O INTERMEDIA) CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN: $11.581.137.701
META 4 INTERVENIR 2527 METROS LINEALES DE CICLO-INFRAESTRUCTURA CON ACCIONES DE CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN: $357.032.214

Total, proyecto: 13.555.453.429 "

Este ajuste ya se encuentra actualizado en el sistema SIPSE

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ Secretaría Distrital de Gobierno

SIPSE
Sistema de Información para la Programación Seguimiento y Evaluación de la Gestión Institucional

ALCALDÍA DE RAFAEL URIBE

PRESUPUESTOS POR PROYECTO Y ACTIVIDAD

1685 - MOVILIDAD MULTIMODAL, INCLUYENTE Y SOSTENIBLE EN RAFAEL URIBE URIBE
Vigencia 2022

Actividad	Presupuesto Inicial	Modificaciones	Presupuesto Final	Presupuesto Disponible
16173 - Intervenir 7164 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	$ 1.074.770.000	-$ 293.513.514	$ 1.368.283.514	$ 605.508.954
16174 - Intervenir 800 metros cuadrados de puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	$ 249.000.000	$ 0	$ 249.000.000	$ 249.000.000
16175 - Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	$ 10.575.526.000	-$ 1.005.611.701	$ 11.581.137.701	$ 4.251.941.153
16176 - Intervenir 2527 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	$ 450.000.000	$ 92.967.786	$ 357.032.214	$ 357.032.214
			$ 13.555.453.429	$ 5.463.482.321

Este ajuste ya se encuentra actualizado en el sistema BOGDATA

9. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2022

Descripción	Presupuesto					
	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Construcción y conservación	0	711	1,368	626	643	3,348
Intervención puentes	0	250	249	249	249	997
Intervención malla vial local	0	1,816	11,581	1,822	1,925	17,144
Ciclo infraestructura	0	359	357	552	602	1,870

10. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2022 HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 4

Ejecutado Planes anteriores	2021	2022	2023	2024	Total Proyecto
$0	$3,136	$13,555	$3,249	$3,419	$23,359

(10/04/2023): ACTUALIZACIONES – Razones

Se realiza el ajuste al presupuesto 2023, con el fin de tener concordancia con el aplicativo BOGDATA, se ajusta el presupuesto del año 2023 con lo disponible en DECRETO LOCAL NÚMERO 011 DE 2022 *"Por el cual se liquida el Presupuesto Anual de Ingresos y Gastos e Inversión de la Alcaldía Local de Rafael Uribe Uribe para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2023*." Por un rubro de inversión directa de $20.701.000.000, distribuido para cada meta del proyecto así:

- Meta 1-Intervenir 7164 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación. $ 1.300.000.000
- Meta 2 Intervenir 800 metros cuadrados de puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación. $ 249.000.000.
- Meta 3- Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación $ 18.600.000.000
- Meta 4- Intervenir 2527 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación. $ 552.000.000

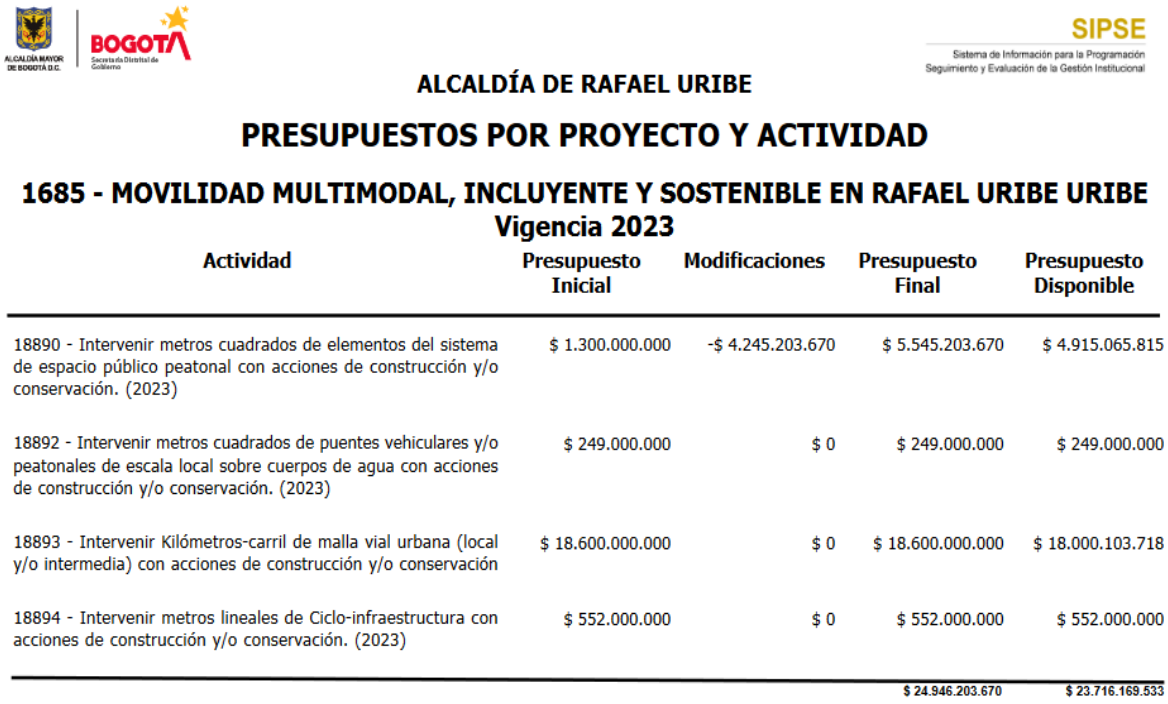
De igual manera se actualizan las intervenciones a ejecutar vigencia 2023, ganadoras de presupuestos participativos 2022

De la Meta Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación, en relación al objeto de gasto OTROS se contratará: ARRENDAMIENTO MAQUINARIA AMARILLA
SUMINISTRO EMULSION ASFALTICA
SUMINISTRO COMBUSTIBLE MAQUINARIA AMARILLA
GPS MAQUINARIA AMARILLA
CUADRILLA MAQUINARIA AMARILLA

(01/08/2023): ACTUALIZACIONES – Razones

Se realiza el ajuste al presupuesto 2023 de acuerdo con CIRCULAR CONFIS N° 05 DE 2023-Concepto Favorable a una adición al Presupuesto de Ingresos y Gastos 2023 para 15 Fondos de Desarrollo Local - FDL por $49.610.639.321. POR EL CUAL SE LIQUIDA LA ADICIÓN AL PRESUPUESTO DE LA VIGENCIA FISCAL 2023 DEL FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE RAFAEL URIBE URIBE, DE CONFORMIDAD CON EL ACUERDO LOCAL N° 002 con un ingreso de $4.245.203.670 para Conservación de malla vial y espacio público, el cual se ingresa en la Meta *1-Intervenir 7164 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación* la cual queda con un presupuesto final de $5.545.203.670.

Así las cosas, el presupuesto final para la vigencia 2023 es de 24.946.203.670 y el costo total del proyecto en valor presente es $ 44.386.444.992



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ Secretaría Distrital de Gobierno

SIPSE
Sistema de Información para la Programación Seguimiento y Evaluación de la Gestión Institucional

ALCALDÍA DE RAFAEL URIBE

PRESUPUESTOS POR PROYECTO Y ACTIVIDAD

1685 - MOVILIDAD MULTIMODAL, INCLUYENTE Y SOSTENIBLE EN RAFAEL URIBE URIBE
Vigencia 2023

Actividad	Presupuesto Inicial	Modificaciones	Presupuesto Final	Presupuesto Disponible
18890 - Intervenir metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación. (2023)	$ 1.300.000.000	-$ 4.245.203.670	$ 5.545.203.670	$ 4.915.065.815
18892 - Intervenir metros cuadrados de puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación. (2023)	$ 249.000.000	$ 0	$ 249.000.000	$ 249.000.000
18893 - Intervenir Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	$ 18.600.000.000	$ 0	$ 18.600.000.000	$ 18.000.103.718
18894 - Intervenir metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación. (2023)	$ 552.000.000	$ 0	$ 552.000.000	$ 552.000.000
			$ 24.946.203.670	$ 23.716.169.533

14. OBSERVACIONES

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

Nota 1 Se modifica la magnitud de andenes para el año 2022 en el Componente 1 puesto que por erro de digitación aparecía 500 cuando su valor correcto es 2000.

Nota 2: Para el numeral “10. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA” Se modifican los valores de “otros” para los cuatro años de la duración del Plan de desarrollo local y se modifican la “interventoría y obra” para el año 2021 los cuales estaban desactualizados en esta DTS, en comparación con la actualización de DTS enviada el 14 de enero de 2021 como se observa en imagen anexa.



Nota 3: Con relación a la modificación de la DTS ligada a la inclusión de las propuestas ganadoras de la fase 2 de presupuestos participativos, se indica que para el componente 2 “INTERVENCION PUENTES”, la comunidad no presentó propuestas, En este sentido, se requiere informar, cual es procedimiento que debe seguir el FDLRUU para efectuar la Intervención de puentes con los recursos que quedaron proyectados para la primera anualidad del presente plan de desarrollo pero no fueron priorizados en los presupuestos participativos.

Nota 4: Coherente al componente 3: De acuerdo con acción popular 2012-0011, se obliga al FDLRUU a ejecutar CONSTRUCCION VIA-ESCALERA - GRANJAS DE SAN PABLO – CIV 18002614 CALLE 42 SUR CON 12 G BIS A – CIV.: 18002614, así las cosas se solicita informar cual es el procedimiento para incluir dicho segmento en la intervención 2021, puesto que en los criterios de elegibilidad aparece como el más relevante

Nota 5: Ligada al componente 3: Los contratos de conservación y construcción de malla vial, se encuentran con un presupuesto para la vigencia 2021 alrededor de los mil doscientos millones cada uno, lo que establece teniendo en cuenta los precios base por metro cuadrado del IDU, que se puedan ejecutar aproximadamente 5 segmentos viales para construcción y cinco (5) segmentos viales para conservación. Ante lo descrito anteriormente y dadas la peticiones de los encuentros ciudadanos, en donde la propuestas ganadora solicita 10 segmentos viales, se concluiría que el recurso alcanzará únicamente para esta propuesta (la Numero 1) (en el caso de construcción) y se incluiría la acción popular.

Por otra parte, para el contrato de conservación se incluirían las propuestas RU174 y RU178 (aclarando que la propuesta RU174 pide cuatro (4) segmentos viales y la propuesta RU178 solicita once (11) segmentos viales.

Así las cosas, se solicita informar como se debe distribuir el recurso para conservación y construcción malla vial local

Nota 6: En relación con el componente 4 Cicloinfraestructura, la comunidad solicita a través de propuesta RU185 la intervención de una ciclorruta sobre la Carrera 24 entre Calle 22 sur y calle 44 sur, ante dicha solicitud el FDLRUU requiere reserva de el corredor a través de oficio 20216820068971 al IDU, recibiendo como respuesta el oficio No DTE 20212150267791 DEL 17 de febrero de 2021 a través del cual, el instituto indica que el corredor mencionado NO QUEDA RESERVADA A NOMBRE DEL FDLRUU a través de oficio IDU 20212150267791.

Corolario a lo mencionado, y puesto que en el acta de acuerdos participativos, no se presenta otra iniciativa relacionada con mantenimiento de ciclorrutas, se solicita informar cual es procedimiento que debe seguir el FDLRUU para efectuar la Intervención de cicloinfraestructura con los recursos que quedaron proyectados para la primera anualidad del presente plan de desarrollo pero no pueden ser reservados en los presupuestos participativos.

15. RESPONSABLE DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO

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

Nombre

Hector Enrique Erira Moreno

Cargo

Ingeniero Oficina Infraestructura

Teléfono Oficina

3660007

Fecha de elaboración (dd/mm/aaaa)

12/10/2022