

ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	Kennedy
NOMBRE DEL PROYECTO	Kennedy con mejor movilidad
CÓDIGO DEL PROYECTO	2118
COMPONENTES	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN INTERVENCIÓN PUENTES INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL CICLO INFRAESTRUCTURA

2. CLASIFICACIÓN

PLAN DE DESARROLLO LOCAL	Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI. Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para Kennedy.
PROPÓSITO	Propósito 4. Hacer de Bogotá-región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible
PROGRAMA	Movilidad segura, sostenible y accesible
META(S) PLAN DE DESARROLLO	Intervenir 24.300 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación. Intervenir 4.000 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación. Intervenir 8,57 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación Intervenir 6.600 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.
AÑO DE VIGENCIA	Escriba aquí el (los) año (s): 2021, 2022, 2023 y 2024

3. PROBLEMA O NECESIDAD

PROBLEMA O NECESIDAD

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

El deterioro de la malla vial local se debe principalmente a que estas vías son utilizadas como vías alternas de desplazamiento del tráfico vehicular que transita por la localidad, el que es muy superior al del diseño inicial de las vías, y a que las acciones de conservación de la malla vial local son escasas, especialmente las relacionadas con el mantenimiento rutinario y preventivo. Esta situación genera mayores tiempos en el desplazamiento de las personas, dificultades para el acceso a los barrios, dificultades para el comercio y dificultades para la atención oportuna de emergencias, así como, para las otras actividades propias de la comunidad, las que generan mayores costos en la movilidad.

Antecedentes

La ciudad Bogotá es un ejemplo de las ciudades con desarrollo histórico que crecieron de manera extraordinaria y formaron grandes aglomeraciones urbanas junto con los municipios de sus alrededores, dada la importancia que ejerce en los procesos migratorios. A primera vista, esta centralidad tiene razones principalmente económicas o políticas, pero al mirar más de cerca aparece determinada también por razones culturales y sociales.

Toda ciudad, material y físicamente dada, es resultado de la actividad de construcción, en otras palabras, del levantamiento de edificaciones, instalaciones técnicas y paisajismo, así como de la aparición de espacios intermedios, en términos de Cerdá, se refiere al ordenamiento de lotes y edificios, así como a la relación y la conexión entre éstos. Cuando las edificaciones, las instalaciones técnicas y el paisajismo urbano están ya organizados entre sí o están siéndolo de una manera específica, adquiere adicionalmente el espacio público una calidad que va más allá del simple intermedio, tiene una función clave tanto en relación con las edificaciones, los terrenos, las edificaciones, las manzanas, las localidades, los barrios, etc., como con el uso, la percepción y la función social de la ciudad¹.

Las diferencias en la importancia de los lugares son en cierta medida dependientes de la ubicación en las redes viales, las que a su vez tienen una fuerte orientación a la estructura histórica urbanística y siguen el nuevo desarrollo urbanístico. El grado de integración de un punto de la ciudad con otro o en el “contexto global” de la zona considerada, depende de la suma de las distancias de los trayectos con respecto al resto de los lugares, mientras más bajo sea el valor, menor será la distancia y mayor la accesibilidad del lugar.

El término ciudad está unido a una idea de calidad de las condiciones de vida urbanas, que permite diferenciar entre ciudad y no-ciudad, al interior de un sistema urbano, en este sentido, la calidad de las actividades que realiza la comunidad se encuentra estrechamente vinculada a la situación de la infraestructura vial que utiliza. El factor movilidad al interior de la Localidad y las facilidades de comunicación con el resto de la ciudad, son clave para el bienestar y productividad de los ciudadanos.

Situación actual

En la actualidad la infraestructura vial local se encuentra sometida a un alto flujo vehicular y genera un deterioro de las vías, en muchos sectores de la localidad de Kennedy el estado de deterioro es avanzado, y lo preocupante es que cada día crece más y más la cantidad de vehículos que transitan por la localidad. Como se ha manifestado, esta situación se debe que el tráfico vehicular que transita por la localidad es mayor al peso que soportan las vías y a la falta de una conservación de la malla vial, las que generan dificultades en las actividades comerciales que se desarrollan en la localidad y en los desplazamientos de las personas que habitan en la misma, entre otras.

¹ FRICK, Dieter. Una teoría del urbanismo, Editorial Universidad del Rosario, 2011, pág. 18

Según la base de datos del inventario y Diagnóstico de la malla vial –IDU- de junio de 2014, la localidad de Kennedy tiene en total 980,82 km-carril de malla vial, de los cuales 153,83 km-carril (15,85%), están en buen estado, 245,27 km-carril (25,26%) se encuentran en regular estado y 571,72 km-carril (58,89%) se encuentra en mal estado.

4. DIAGNÓSTICO POR LÍNEA DE BASE

LÍNEA DE BASE

Describe 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

La totalidad de las UPZ de la Localidad de Kennedy

b. Cuantificación del universo

La población de la localidad (1.250.0000 habitantes)

c. Localización del universo

Las 12 UPZ de la localidad:

- UPZ 44 - Américas.
- UPZ 45 - Carvajal.
- UPZ 46 - Castilla.
- UPZ 47 - Kennedy Central.
- UPZ 48 - Timiza.
- UPZ 78 - Tintal Norte.
- UPZ 79 - Calandaima.
- UPZ 80 - Corabastos.
- UPZ 81 - Gran Britalia
- UPZ 82 - Patio Bonito.
- UPZ 83 - Las Margaritas
- UPZ113 – Bavaria

5. LÍNEA DE INVERSIÓN

LÍNEA(S) DE INVERSIÓN

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

Relacione la línea(s) de inversión local:

Infraestructura

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

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

Diseño, construcción y conservación de cicloinfraestructura

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

De acuerdo al decreto 008 del 27 septiembre de 2022 , en el que se liquida la adición al presupuesto de ingresos y gastos de la vigencia 2022 del fondo de desarrollo local de Kennedy

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

6. OBJETIVOS**OBJETIVOS**

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

Objetivo General

Garantizar la vida útil del espacio público y de su infraestructura, que permita incrementar la productividad y calidad de vida de los habitantes de la localidad, mejorando las condiciones y calidad en los componentes de tiempo, costo y calidad en la seguridad vial.

Objetivos Específicos

1. Diseñar, construir y conservar (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana
2. Diseñar, construir y conservar cicloinfraestructura
3. Construir y/o conservar de elementos del sistema de espacio público peatonal.
4. Construir y/o conservar puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana).

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	24.300	metros cuadrados	de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	4.000	metros cuadrados	de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación
Intervenir	8,57	kilómetros-carril	de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación
Intervenir	6.600	metros lineales	de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación

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

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

COMPONENTES: vigencias 2021 a 2024**COMPONENTE 1: INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL****ACTIVIDAD 1: CONSTRUCCIÓN MALLA VIAL LOCAL**

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad. (Artículo 3 del Acuerdo 6 de 1992 “Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.”)

- Efectuar procesos de mantenimiento rutinario y periódico para evitar el deterioro progresivo de la malla vial local e intermedia y/o espacio público asociado, garantizando así la sostenibilidad del “buen estado”.

Decreto 1421 de 1993: (artículo 12. 5. “Adoptar el Plan General de Ordenamiento Físico del territorio, el cual incluirá entre otras materias, la reglamentación de los usos del suelo y el desarrollo físico en las áreas urbanas y rurales. Con tal fin, dictará las normas que demanden los procesos de urbanización y parcelación, la construcción de vías y el equipamiento urbano.”).

Decreto 168 2021: “ No obstante, el citado decreto establece que los alcaldes y alcaldesas locales podrán solicitar asesoría y asistencia técnica específica a las entidades cabezas de sector y a las demás entidades distritales según sus competencias y misionalidad, cuando lo consideren necesario, durante el proceso de formulación, actualización o ejecución de los proyectos de inversión local, en el marco de los principios de complementariedad, concurrencia y subsidiariedad, necesarios para el desarrollo de la función administrativa en el Distrito Capital “(...)

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

LISTA DE OPCIONES ELEGIBLES PARA LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

SE DEBEN TENER EN CUENTA LOS CRITERIOS DE VIABILIDAD Y ELEGIBILIDAD, ENFOQUE EN LAS POLITICAS PUBLICAS: EN DERECHOS HUMANOS, ENFOQUE POBLACIONAL, ENFOQUE POBLACIONAL, ENFOQUE DIFERENCIAL, ENFOQUE DE GÉNERO, ENFOQUE AMBIENTAL Y ENFOQUE TERRITORIAL, DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE PARA EL PERIODO 2021-2024.

ACTIVIDAD 2: MANTENIMIENTO MALLA VIAL LOCAL

Ejecutar proyectos de conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad. (Artículo 3 del Acuerdo 6 de 1992 “Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.”)

- Efectuar procesos de mantenimiento rutinario y periódico para evitar el deterioro progresivo de la malla vial local e intermedia y/o espacio público asociado, garantizando así la sostenibilidad del “buen estado”.

1. **Conservación:** Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la malla vial local e intermedia, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.
 - **Mantenimiento Periódico:** Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.
 - **Mantenimiento Rutinario:** Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.
 - **Reconstrucción:** Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto.
 - **Rehabilitación:** Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.
2. **Estudios y diseños:** es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de malla vial local e intermedia. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, inclusive si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.

LISTA DE OPCIONES ELEGIBLES PARA LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

SE DEBEN TENER EN CUENTA LOS CRITERIOS DE VIABILIDAD Y ELEGIBILIDAD, ENFOQUE EN LAS POLITICAS PUBLICAS: EN DERECHOS HUMANOS, ENFOQUE POBLACIONAL, ENFOQUE DIFERENCIAL, ENFOQUE DE GÉNERO, ENFOQUE AMBIENTAL Y ENFOQUE TERRITORIAL, DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE PARA EL PERIODO 2021-2024.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021-2024

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad

COMPONENTE 1. INTERVENCION MALLA VIAL LOCAL**ACITIVIDAD 1. CONSTRUCCION DE MALLA VIAL****FORMULACION DEL PROYECTO**

- Solicitud cambio de reserva ante el IDU de Estudios y Diseño a Construcción
- Verificación con las empresas de servicios públicos de proyectos en la zona de ejecución de la construcción
- Solicitud de asistencia técnica al IDU
- Elaboración de los documentos precontractuales
- Revisión de normatividad vigente, pliegos tipos, formatos
- Comité de contratación
- Cargue en la plataforma SIPSE y solicitud de asistencia técnica a SDG
- Atención a observaciones de SDG
- Publicación

•

• ACTIVIDAD 2. CONSERVACION DE MALLA VIAL LOCAL

•

• FORMULACION DEL PROYECTO

- Diagnóstico: Reconocimiento en campo para realizar diagnóstico del estado de las vías
- Elaboración de fichas técnicas de cada CIV
- Filtros y reservas: solicitud al IDU de filtros y reservas de los civs
- Solicitud de asistencia técnica al IDU
- Construcción del documento técnico con el IDU (estructura de costos)
- Elaboración de estudios previos (estudio de sector, anexo técnico, matriz de riesgos, estudio de mercado)
- Comité de contratación
- Cargue a la plataforma SIPSE y solicitud de asistencia técnica a DSG
- Atención a observaciones de SDG
- Proceso de contratación
- Adjudicación

PRESUPUESTOS PATICIPATIVOS

Con fundamento en el marco normativo la Ley 1757 del 2015, en su artículo 93, en el que se estableció que el proceso de presupuesto participativo se realiza en fases, razón por la cual, el Decreto 768 del 2019 determinó el desarrollo del proceso en dos (2) fases establecidas en el artículo 15 denominado "Fases del proceso para la definición de los presupuestos participativos". Por ello, el capítulo 4 del título IV del Decreto Distrital 768 de 2019, en el marco de las decisiones adoptadas por el CONFIS mediante Circular 03 de mayo de 2020 y en articulación con el Plan de Desarrollo Distrital, esta segunda fase de los presupuestos participativos y la consolidación del Acta de Acuerdo de presupuestos Participativos con las 108 propuestas priorizadas por esta, la ciudadanía propuso y priorizó iniciativas que orientarán la formulación de los proyectos de inversión local, a través de los cuales se debe cumplimiento por parte de las Alcaldías Locales según las metas establecidas en los Planes de Desarrollo Local .

En razón a lo anterior, el siguiente documento técnico de soporte incorporará en sus componentes y actividades las propuestas priorizadas por la ciudadanía consignadas en el acta antes mencionada como propuestas base para los procesos de formulación para la inversión local en correspondencia al 50% del presupuesto destinado a la implementación del Plan de Desarrollo Local un Nuevo Contrato Social y Ambiental para Kennedy, a partir de la viabilidad técnica emitida por los sectores relacionados con el proyecto de inversión.

El siguiente cuadro muestra los segmentos viales resultantes de la propuesta ganadoras de presupuestos participativos vigencia 2020 y ejecutados en la vigencia 2021-2022

Sector	ID Propuesta	Nombre de la propuesta	Nombre Constructor Local	Fecha inicio de ejecución	Modalidad de contratación	Tipo de contratación	Proceso vinculado	Estado actual del Proyecto y breve descripción del mismo
Movilidad Social	KE143	Reconstrucción calle peatonal Escuela Rómulo Gallegos	Jaime Mauricio Tovar Vásquez	2022	Licitación pública	Obra	COP 363 2020	Este segmento se incluye dentro de la adición del COP 363 de 2020
Movilidad Social	KE142	arreglo de las calles del barrio Américas Central	Miguel Roberto Rojas naranjo	2021-2022		Obra	CIA 389 2020	estos segmentos se están interviniendo en el marco del convenio cia 389 2020

VIGENCIA 2022-2024

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad

COMPONENTE 1. INTERVENCION MALLA VIAL LOCAL

ACITIVIDAD 1. CONSTRUCCION DE MALLA VIAL

- ACTIVIDAD 2. CONSERVACION DE MALLA VIAL LOCAL
- FORMULACION DEL PROYECTO
- Diagnóstico: Reconocimiento en campo para realizar diagnóstico del estado de las vías
- Elaboración de fichas técnicas de cada CIV
- Filtros y reservas: solicitud al IDU de filtros y reservas de los civs
- Solicitud de asistencia técnica al IDU
- Construcción del documento anexo técnico con el IDU (estructura de costos)
- Elaboración de estudios previos (estudio de sector, anexo técnico, matriz de riesgos, estudio de mercado)
- Comité de contratación
- Cargue a la plataforma SIPSE y solicitud de asistencia técnica a DSG
- Atención a observaciones de SDG
- Proceso de contratación
- Adjudicación

PRESUPUESTOS PATICIPATIVOS

Con fundamento en el marco normativo la Ley 1757 del 2015, en su artículo 93, en el que se estableció que el proceso de presupuesto participativo se realiza en fases, razón por la cual, el Decreto 768 del 2019 determinó el desarrollo del proceso en dos (2) fases establecidas en el artículo 15 denominado "Fases del proceso para la definición de los presupuestos participativos". Por ello, el capítulo 4 del título IV del Decreto Distrital 768 de 2019, en el marco de las decisiones adoptadas por el CONFIS mediante Circular 03 de mayo de 2020 y en articulación con el Plan de Desarrollo Distrital, esta segunda fase de los presupuestos participativos y la consolidación del Acta de Acuerdo de presupuestos Participativos con las 108 propuestas priorizadas por esta, la ciudadanía propuso y priorizó iniciativas que orientarán la formulación de los proyectos de inversión local, a través de los cuales se debe cumplimiento por parte de las Alcaldías Locales según las metas establecidas en los Planes de Desarrollo Local .

En razón a lo anterior, el siguiente documento técnico de soporte incorporará en sus componentes y actividades las propuestas priorizadas por la ciudadanía consignadas en el acta antes mencionada como propuestas base para los procesos de formulación para la inversión local en correspondencia al 50% del presupuesto destinado a la implementación del Plan de Desarrollo Local un Nuevo Contrato Social y Ambiental para Kennedy, a partir de la viabilidad técnica emitida por los sectores relacionados con el proyecto de inversión.

El siguiente cuadro muestra los segmentos viales resultantes de la propuesta ganadoras de presupuestos participativos vigencia 2021 y ejecutados en la vigencia 2022-2023

El siguiente cuadro muestra los segmentos viales resultantes de las propuestas ganadoras de Presupuestos participativos vigencia 2021 y que se ejecutarán en el marco del convenio CIA 534 de 2021 suscrito con la Unidad -UAREMV en 2022

Sector	ID Propuesta	Nombre de la propuesta	Nombre Constructor Local	Fecha inicio de ejecución	Modalidad de contratación	Tipo de contratación	Proceso vinculado	Estado actual del Proyecto y breve descripción del mismo
Movilidad social	KMS-010	Intervención vial CIV 8009031	Deisy Magally Ramos	Por definir	Convenio interadministrativo	Contratación directa	CIA-534-2021	Las propuestas serán

Movilidad social	KMS-009	Intervención vial CIV 8008874	Marco Tulio Soto Clavijo	Por definir				incluidas en el CIA-534-2021, mediante acta de inclusión. El convenio se encuentra adjudicado y está por firmar acta de inicio
Movilidad social	KMS-024	Intervención vial CIV 8010554	Ana Camila Varón Fernández	Por definir				
Movilidad social	KMS-005	Intervención vial CIV 8006713	Alba Yolanda Guerrón Yépez	Por definir				
Movilidad social	KMS-026	Intervención vial CIV 8010555	Gloria Reina	Por definir				
Movilidad social	KMS-017	Intervención vial CIV 8009172	Mariela Bayona	Por definir				

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
toda la población de la localidad	1.250.000	1.250.000	1.250.000	1.250.000

Selección de beneficiarios

SE DEBEN TENER EN CUENTA LOS CRITERIOS DE VIABILIDAD Y ELEGIBILIDAD, ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL, ENFOQUE DE GÉNERO, ENFOQUE AMBIENTAL, ENFOQUE TERRITORIAL, DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE PARA EL PERÍODO 2021-2024.

LOCALIZACIÓN
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2021	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.	Toda la localidad
2022	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.	Toda la localidad
2023	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.	Toda la localidad
2024	Las 12 UPZ de	Todos los barrios	Toda la localidad

	la localidad de Kennedy.	de la localidad de Kennedy.	
--	--------------------------	-----------------------------	--

COMPONENTE 2

INTERVENCIÓN PUENTES

CONSTRUIR Y/O CONSERVAR PUENTES PEATONALES Y/O VEHICULARES SOBRE CUERPOS DE AGUA

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad. (Artículo 3 del Acuerdo 6 de 1992 “Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.”)

- Efectuar procesos de mantenimiento rutinario y periódico para evitar el deterioro progresivo de la malla vial local e intermedia y/o espacio público asociado, garantizando así la sostenibilidad del “buen estado”.

1.Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua, una vez puestos en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.

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

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

3. Construcción: Corresponde a la generación de una nueva estructura de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

LISTA DE OPCIONES ELEGIBLES PARA LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

SE DEBEN TENER EN CUENTA LOS CRITERIOS DE VIABILIDAD Y ELEGIBILIDAD, ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL, ENFOQUE DE GÉNERO, ENFOQUE AMBIENTAL, ENFOQUE TERRITORIAL, DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE PARA EL PERIODO 2021-2024.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021-2024

- Diagnóstico: Reconocimiento en campo para realizar diagnóstico del estado de los puentes a intervenir
- Filtros y reservas: solicitud al IDU de filtros y reservas de los puentes
- Solicitud de asistencia técnica ante el IDU
- Construcción del documento técnico con el IDU (estructura de costos)
- Estudio de pliegos tipo.
- Elaboración de estudios previos (estudio de sector, anexo técnico, matriz de riesgos, estudio de mercado)
- Comité de contratación
- Cargue a la plataforma SIPSE y solicitud de asistencia técnica a SDG
- Atención a observaciones de SDG
- Proceso de contratación
- Adjudicación
- Ejecución

Tiempo de ejecución: 5 meses

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN		VIGENCIAS			
		2021	2022	2023	2024
toda la población de la localidad		1.250.000	1.250.000	1.250.000	1.250.000
Selección de beneficiarios <i>Toca la comunidad de la localidad.</i>					
LOCALIZACION <i>Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.</i>					
Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda		Localización específica	
2021	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.		Toda la localidad	
2022	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.		Toda la localidad	
2023	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.		Toda la localidad	
2024	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.		Toda la localidad	

PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Con fundamento en el marco normativo la Ley 1757 del 2015, en su artículo 93, en el que se estableció que el proceso de presupuesto participativo se realiza en fases, razón por la cual, el Decreto 768 del 2019 determinó el desarrollo del proceso en dos (2) fases establecidas en el artículo 15 denominado "Fases del proceso para la definición de los

presupuestos participativos". Por ello, el capítulo 4 del título IV del Decreto Distrital 768 de 2019, en el marco de las decisiones adoptadas por el CONFIS mediante Circular 03 de mayo de 2020 y en articulación con el Plan de Desarrollo Distrital, esta segunda fase de los presupuestos participativos y la consolidación del Acta de Acuerdo de presupuestos Participativos con las 108 propuestas priorizadas por esta, la ciudadanía propuso y priorizó iniciativas que orientarán la formulación de los proyectos de inversión local, a través de los cuales se debe cumplimiento por parte de las Alcaldías Locales según las metas establecidas en los Planes de Desarrollo Local .

En razón a lo anterior, el siguiente documento técnico de soporte incorporará en sus componentes y actividades las propuestas priorizadas por la ciudadanía consignadas en el acta antes mencionada como propuestas base para los procesos de formulación para la inversión local en correspondencia al 50% del presupuesto destinado a la implementación del Plan de Desarrollo Local un Nuevo Contrato Social y Ambiental para Kennedy, a partir de la viabilidad técnica emitida por los sectores relacionados con el proyecto de inversión.

El siguiente cuadro muestra los segmentos viales resultantes de las propuestas ganadoras de Presupuestos participativos vigencia 2022 y que se ejecutarán en el marco del proceso fdk-lp-018-2022. Es de aclarar que la ciclorruta solicitada no se ejecuta por estar reservada por otro operador. Solo se presentó la propuesta KPA-001, por lo que no hubo necesidad de votación.

Sector	ID propuesta	Nombre de la propuesta	Nombre del constructor local	Fecha inicio de ejecución	Modalidad de contratación	Tipo de contratación	Proceso vinculado	Estado actual del Proyecto y breve descripción del mismo
Movilidad	KPA-001	Realizar mantenimiento y demarcación de ciclorruta, hundimiento de entrada y salida del puente (civ 8014562-codigo-24119394)	Saul Varón Díaz	Por definir	licitación pública	Contrato obra pública	fdlk-lp-018-2022	Se da inicio al contrato el 22 de febrero. Es encuentra en etapa de diagnósticos

COMPONENTE 3

CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN DE ELEMENTOS DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO PEATONAL.

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad. (Artículo 3 del Acuerdo 6 de 1992 "Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.")

- Efectuar procesos de mantenimiento rutinario y periódico para evitar el deterioro progresivo de la malla vial local e intermedia y/o espacio público asociado, garantizando así la sostenibilidad del "buen estado".

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

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

Conservación de espacio público peatonal existente:

- Las plazas y plazoletas.
- La red de andenes.
- Las vías peatonales.
- Las zonas de control ambiental, los separadores, los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y las vías.
- Los paseos y alamedas.
- Túneles peatonales.
- Los cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorrutas¹.
- Las zonas bajo puentes².
- Los senderos peatonales.

Acciones de movilidad (actividades superficiales y temporales como bacheos, parcheo) para la atención de daños puntuales del pavimento que generen un alto riesgo para la vida, la seguridad y/o la integridad de los peatones.

Elaboración de estudios y diseños de espacio público peatonal.

Construcción de proyectos de espacio público peatonal que cuenten con estudios y diseños aprobados.

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad

**LISTA DE OPCIONES ELEGIBLES PARA LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS
SE DEBEN TENER EN CUENTA LOS CRITERIOS DE VIABILIDAD Y ELEGIBILIDAD, ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL, ENFOQUE DE GÉNERO, ENFOQUE AMBIENTAL, ENFOQUE TERRITORIAL, DE LA
NORMATIVIDAD VIGENTE PARA EL PERÍODO 2021-2024.**

Conservación de espacio público peatonal existente:

- Las plazas y plazoletas.
- La red de andenes.
- Las vías peatonales.

- Las zonas de control ambiental, los separadores, los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y las vías.

- Los paseos y alamedas.

- Túneles peatonales.

- Los cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorrutas¹.

- Las zonas bajo puentes².

- Los senderos peatonales.

Acciones de movilidad (actividades superficiales y temporales como bacheos, parcheos) para la atención de daños puntuales del pavimento que generen un alto riesgo para la vida, la seguridad y/o la integridad de los peatones.

Elaboración de estudios y diseños de espacio público peatonal.

Construcción de proyectos de espacio público peatonal que cuenten con estudios y diseños aprobados.

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021-2024

FORMULACION DEL PROYECTO

- Diagnóstico: Reconocimiento en campo para realizar diagnóstico del estado del espacio publico
- Filtros y reservas: solicitud al IDU de filtros y reservas de los civs_ y pk-id
- Construcción del documento técnico con el IDU (estructura de costos)
- Solicitud de asistencia técnica ante el IDU
- Estudio y apropiación de pliegos tipo
- Elaboración de estudios previos (estudio de sector, anexo técnico, matriz de riesgos, estudio de mercado) Elección proceso de contratación (licitación pública/concurso de méritos abierto/menor cuantía/mínima cuantía.
- Comité de contratación
- solicitud de concepto ante secretaria de gobierno
- Proceso de contratación
- Adjudicación

Presupuestos Participativos

Con fundamento en el marco normativo la Ley 1757 del 2015, en su artículo 93, en el que se estableció que el proceso de presupuesto participativo se realiza en fases, razón por la cual, el Decreto 768 del 2019 determinó el desarrollo del proceso en dos (2) fases establecidas en el artículo 15 denominado "Fases del proceso para la definición de los presupuestos participativos". Por ello, el capítulo 4 del título IV del Decreto Distrital 768 de 2019, en el marco de las decisiones adoptadas por el CONFIS mediante Circular 03 de mayo de 2020 y en articulación con el Plan de Desarrollo Distrital, esta segunda fase de los presupuestos participativos y la consolidación del Acta de Acuerdo de presupuestos Participativos con las 108 propuestas priorizadas por esta, la ciudadanía propuso y priorizó propuestas que orientarán la formulación de los proyectos de inversión local, a través de los cuales se debe cumplimiento por parte de las Alcaldías Locales según las metas establecidas en los Planes de Desarrollo Local .

En razón a lo anterior, el siguiente documento técnico de soporte incorporara en sus componentes y actividades las propuestas priorizadas por la ciudadanía consignadas en el acta antes mencionada como propuestas base para los procesos de formulación para la inversión local en

correspondencia al 50% del presupuesto destinado a la implementación del Plan de Desarrollo Local un Nuevo Contrato Social y Ambiental para Kennedy, a partir de la viabilidad técnica emitida por los sectores relacionados con el proyecto de inversión.

No se incluye esta meta para presupuestos participativos.

- **Tiempo de ejecución 12 meses**

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN		VIGENCIAS			
		2021	2022	2023	2024
toda la población de la localidad		1.250.000	1.250.000	1.250.000	1.250.000
Selección de beneficiarios <i>Toca la comunidad de la localidad</i>					
LOCALIZACION <i>Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.</i>					
Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda		Localización específica	
2021	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.		Toda la localidad	
2022	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.		Toda la localidad	
2023	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.		Toda la localidad	
2024	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.		Toda la localidad	

COMPONENTE 4

MANTENIMIENTO Y/O CONSTRUCCIÓN DE CICLOINFRAESTRUTURA

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad. (Artículo 3 del Acuerdo 6 de 1992 “Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.”)

- Efectuar procesos de mantenimiento rutinario y periódico para evitar el deterioro progresivo de la malla vial local e intermedia y/o espacio público asociado, garantizando así la sostenibilidad del “buen estado”.

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

Mantenimiento Periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.

Mantenimiento Rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.

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

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

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

3. Construcción: Corresponde a la generación de una nueva ciclo infraestructura.

Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

LISTA DE OPCIONES ELEGIBLES PARA LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

SE DEBEN TENER EN CUENTA LOS CRITERIOS DE VIABILIDAD Y ELEGIBILIDAD, ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL, ENFOQUE DE GÉNERO, ENFOQUE AMBIENTAL, ENFOQUE TERRITORIAL, DE LA NORMATIVIDAD VIFENTE PARA EL PERIODO 2021-2024.

CICLO INFRAESTRUCTURA

Ejecutar proyectos de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la Localidad

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES				
<u>VIGENCIA 2021 a 2024</u>				
FORMULACION DEL PROYECTO				
<ul style="list-style-type: none"> • Diagnóstico: Reconocimiento en campo para realizar diagnóstico del estado del ciclo rutas a intervenir • Filtros y reservas: solicitud al IDU de filtros y reservas de los civs • Construcción del documento técnico con el IDU (estructura de costos) • Estudio y apropiación de pliegos tipo • Elaboración de estudios previos (estudio de sector, anexo técnico, matriz de riesgos, estudio de mercado) • Comité de contratación • Cargue a la plataforma SIPSE y solicitud de asistencia técnica a SDG • Proceso de contratación • Adjudicación 				
<ul style="list-style-type: none"> • Tiempo de ejecución 12 meses 				
DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024

toda la población de la localidad	1.250.000	1.250.000	1.250.000	1.250.000
Selección de beneficiarios <i>Toda la comunidad de la localidad.</i>				
LOCALIZACION <i>Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.</i>				
Año	UPZ/UPRI/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica	
2021	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.	Toda la localidad	
2022	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.	Toda la localidad	
2023	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.	Toda la localidad	
2024	Las 12 UPZ de la localidad de Kennedy.	Todos los barrios de la localidad de Kennedy.	Toda la localidad	

9. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

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

- Para el desarrollo este proyecto se debe expedir las autorizaciones legales para el desarrollo de proyectos de obra pública (Ley 80 de 1993) y demás normas reglamentarias.
- Dar cumplimiento a normas de reserva de vías previamente a la licitación y/o desarrollo de las obras, llevadas a cabo a título de coordinación por el IDU.
- Con la UAERMV se debe coordinar las vías que se ejecutarán para evitar una programación por ambas entidades.
- Manual para el manejo de Tránsito por Obras Civiles en Zonas Urbanas.
- Manual Interno de la Secretaría Distrital de Movilidad y el que se encuentre vigente
- Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, Distrito Capital que incluye el ordenamiento de Estacionamientos y se Dictan otras disposiciones.
- Cartillas y Manuales para diseño de Vías, Andenes y demás áreas de espacio público, con sus correspondientes mobiliarios, acordes con las necesidades específicas de cada sitio, tales como acceso a discapacitados (rampas, activadores de semáforos para paso peatonal, etc.)
- Decreto Distrital 357 1997
- Ley 134 1994
- Decreto Distrital 319 2006
- Acuerdo 2 1999
- Decreto Distrital 319 de 2006
- Decreto 319 de 2016
- Decreto 523 de 2016
- Decreto 1660 de 2013

Normatividad vigente que ampara las actuaciones en el Sistema de Espacio Público y red de ciclorutas en Bogotá D.C

- 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"*. A nivel nacional.
- 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"*.
- Resolución 3030 del 27 de diciembre de 2019: *"Por la cual se incorpora unos elementos a la Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá D.C."*.
- Decreto 200 de 2019: *"Por el cual se reglamentan los numerales 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del Artículo 270 del Decreto Distrital 190 de 2004 - Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C, y se dictan otras disposiciones"*.
- Acuerdo 761 de 2020: *"Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2020 – 2024 Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"*.
- 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).

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

Para el desarrollo de este proyecto es necesario buscar la participación de los diferentes entes relacionados con su alcance, a saber:

- IDU para efectos de diagnóstico de estado de las vías de la localidad. Así mismo para efectuar las reservas a las vías y demás componentes de tránsito vehicular y peatonal.
- UAERMV para coordinar actividades de diagnóstico y mantenimiento de la malla vial local.
- Comunidades y entes de representación para socializar las obras que se han priorizado desde el punto de vista técnico y con mayores beneficios para la movilidad de la localidad.

10. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA

Descripción	2021	2022	2023	2024	Total
Construcción y conservación	1,481	3,281	1,500	1,136	7,398
Intervención puentes	821	832	3,500	739	5,892
Intervención malla vial local	4,626	26,439	32,728	2,992	66,785
Ciclo infraestructura	1,243	0	200	1,122	2,568

Cifras en Millones de pesos deflactados a pesos de 2023. Fuente: Ficha de Estadística Básica de Inversión Local EBI-L.

Costos del Proyecto (cifras en pesos):

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL	COSTOS			
			2021	2022	2023	2024
Intervenir 24.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	Estudios y diseños y obra	\$ 759.617.000	\$ 1.824.613.338	\$ 444.531.610	\$ 1.136.000.000
		(Estudios y diseños y obra)-(vigencias futuras)			\$ 1.200.000.000	
		interventoría		\$1.000.000.000	\$ 55.468.390	
		(Interventoría)-(vigencias futuras)			\$ 300.000.000	
		Apoyo a la gestión-obreros y arl	\$ 509.426.667			
		Juntos cuidamos Bogotá - adición cps-365-2020		\$ 295.810.811		
		Adición cps-365-2020		\$ 65.000.000	\$ 60.000.000	
		SUBTOTAL	\$ 1.269.043.667	\$ 3.185.424.149	\$ 2.060.000.000	\$ 1.136.000.000
Intervenir 4.000 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN PUENTES	Construir y/o conservar puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua	\$ 541.277.519	\$ 596.652.016	\$1.785.965.349	\$ 739.000.000
		Interventoría	\$ 146.048.481	\$ 191.432.984	\$273.658.343	
		SUBTOTAL	\$ 687.326.000	\$ 788.085.000	\$ 2.059.623.692	\$ 739.000.000
Intervenir 8.57 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con	INTERVENCIÓN MALLA	Estudios y diseños y obra. (Vigencias Futuras)	\$2.282.358.467	\$ 21.433.398.214	\$19.746.348.723	\$ 2.992.000.000

META(S) DE PROYECTO	COMP ONEN TES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL	COSTOS			
			2021	2022	2023	2024
acciones de construcción y/o conservación	A VIAL LOCAL	(Mantenimiento malla vial)- (VIGENCIAS FUTURAS)			\$9.410.083.174	
		Interventoría construcción malla vial		\$ 1.380.492.831	\$ 2.461.457.121	
		(Interventoría malla vial)- (vigencias futuras)			\$ 1.148.073.460	
		Apoyo a la gestión	\$207.073.334	\$ 91.243.302	\$ 102.600.000	
		Juntos Cuidamos Bogotá			\$ 40.000.000	
		Compra minicargador con accesorio			\$ 448.335.778	
		Contrato mantenimiento de maquinaria			\$ 251.664.222	
		Adición al CIN 316 de 2019	\$250.000.000			
		Adición al contrato de obra COP 363 2020	1.000.150.926	\$ 1.945.847.463		
		Adición al contrato de interventoría CIN 375 2020	135.609.835	\$ 364.378.442		
		Combustible maquinaria amarilla		\$ 45.000.000		
		SUBTOTAL	\$ 3.875.192.562	\$ 25.260.360.252	\$ 33.608.598.478	\$ 2.992.000.000
Intervenir 6.600 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación	CICLO INFRA ESTRU CTUR A	Intervención ciclo infraestructura	1.043.024.000	\$ 0.0	\$ 166.666.667	\$ 1.122.000.000
		interventoría			\$ 33.333.333	
		SUBTOTAL	\$ 1.043.024.000		\$ 200.000.000	\$ 1.122.000.000
TOTAL ANUAL DE COSTOS			\$ 6.874.586.229	\$ 29.233.869.401	\$ 37.928.222.170	\$ 5.989.000.000
			\$ 80.025.677.800			

11. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 24.300 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	Diseñar, construir y conservar (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	Intervenir 400 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal.

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 4.000 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	Construir y/o conservar puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana). Diseñar, construir y conservar	INTERVENCIÓN PUENTES	Intervenir 4000 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	Metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua construidos y/o intervenidos
Intervenir 8,57 kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Construir y/o conservar de elementos del sistema de espacio público peatonal.	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 6.600 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	Diseñar, construir y conservar cicloinfraestructura	CICLO INFRAESTRUCTURA	Intervenir 6.600 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:

Mejoramiento de la movilidad vehicular y peatonal de residentes y visitantes de la localidad de Kennedy

Resultados:

· En la etapa de Construcción se deben presentar interferencias en la circulación vehicular y peatonal en las zonas aledañas a la construcción y mejoramiento de vías y del espacio público. · Aspectos de Seguridad durante la etapa de construcción de los proyectos debido a los diferentes elementos que interfieren con la visibilidad y acceso de peatones, para los cuales se debe reducir el impacto.

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.

(19/11/2020): INSCRITO

(28/12/2020): REGISTRO

(28/01/2021): Actualización del numeral 8. Descripción de actividades (Teniendo en cuenta la línea de presupuestos participativos) y Numeral 10 frente a presupuesto asignado según la verificación de proyección 2021 y Plan Anual de Adquisiciones publicado en SECOP II. – Jose Quiroga

(12/02/2021): Actualización del numeral 8. Descripción de actividades Se incluyó la descripción de los presupuestos participativos y las propuestas incluidas en el acta de acuerdos participativos para cada meta según los lineamientos entregados por la Secretaría Distrital de Gobierno el día 09 de febrero – Sindy Torres (Líder participación).

(29-10-2021): Se realiza traslado por valor de \$ 574.756.487 para el proyecto 2118 a través del decreto local 10 de 16 de noviembre de 2021, el cual dice: , “por medio del cual se efectúa un Traslado Presupuestal en el Presupuesto de Gastos de inversión del Fondo de Desarrollo Local de Kennedy para la vigencia fiscal 2021 ”.

(14-12-2021) Se realizan traslados desde la actividad 13751 (traslado 2) por \$ 2.013.334, (traslado 3) por \$ 72.900.000; desde la actividad 13752 (traslado 2) por \$ 69.600.000, (traslado 3) por \$ 19.426.666, hacia la actividad 13749 modificándose el valor de \$ 37.978.600 a \$ 460.940.000; a su vez la actividad 13748 se modifica de \$ 1.018.638.400 a \$ 759.617.000 modificando el subtotal de la meta “ *Intervenir 400 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación*” de \$ 1.056.617.000 a \$ 1.220.557.000 ; en el mismo sentido las actividades de la meta” *Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación*” (13751) se modifica de \$ 2.485.392.000 a \$ 2.735.235.153 ; y la actividad 13752 de \$ 296.000.000 a \$ 207.073.334, modificando el valor del subtotal de la meta de \$ 3.356.248.487 a \$ 3.192.308.487 .

Se hace traslado desde la actividad 13751 (\$ 48.486.667) hacia la actividad 13479.

Para la vigencia 2022 Se aprueban vigencias futuras: 2023

(24.12.2021) Por medio del decreto local No. 16 del 24 de diciembre de 2021 “por medio del cual se hace traslado presupuestal en el Presupuesto de gastos de Inversión del Fondo de desarrollo local de Kennedy para la vigencia fiscal 2021” por valor de \$ 537.084.075

(03.01.2022) se incorporan los valores establecidos para la vigencia 2022.

(07.04.2022) Se realizó actualización de valores deflactados de acuerdo a instrucción de SDP, y se incluyeron para 2022 los valores aprobados de vigencias futuras.

(04.07.2022) se traslada desde la meta” Intervenir 6.600 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación” \$ 195.928.000 hacia la meta “Intervenir 400 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación, quedando esta última meta con \$ 2.610.514.431 .

(04.07.2022) se traslada desde la meta” Intervenir 6.600 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación” \$ 1.000.000.000 hacia la meta “Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación” quedando esta última meta con \$ 22.546.356.000. la meta” Intervenir 6.600 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación” queda con recursos \$0.0

(01.10.2022) ingresan a través del decreto 008 de 27 de setiembre de 2022 \$ 1.703.850.544 para el proyecto Kennedy con mejor movilidad con destinación “mantenimiento vial “ los cuales se distribuyen así: Para la meta “Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación” \$ 264.378.442 para la adición del contrato cin 375 2020 y \$ 1.236.398,671 para la adición No. 2 del contrato cop 363 de 2020 ; para la meta “Intervenir 400 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación”, \$ 25.611.366 para la adición No. 3 del contrato cin 375 2020 y \$ 177.462.065 para la adición No. 2 del

contrato cop 363 de 2020 . Para juntos cuidamos Bogotá \$ 360.810.811 , los cuales ingresan a la meta “Intervenir 400 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.

(13.10.2022) Ingresan a través del decreto local 009 del 28 de septiembre de 2022 \$ 1.427.326.046, los cuales se distribuyen como se indica a continuación ““Intervenir 2 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia)” \$ 21.840.000 para CPS; \$ 1.061.398.517 para estudios y diseños; \$ 129.988.622 para interventoría de estudios y diseños; para la meta “Intervenir 400 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación” \$ 22.939.169 para interventoría de estudios y diseños; \$ 191.159.738 para estudios y diseños.

05.01.2023

Se realizaron ajustes en la justificación del problema o necesidad. Se realizó modificación del presupuesto para la vigencia 2023, de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo Local No. 03 del 15 de diciembre de 2022, y al Decreto 13 de 20 de diciembre de 2022 “Por el cual se liquida el Presupuesto Anual de Ingresos y Gastos e Inversión de la Alcaldía Local de Kennedy, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre del 2023” y al Plan Anual de Adquisiciones.

15.05.2023

Se realizaron ajustes a los recursos destinados por metas y se ajustan las magnitudes de meta del cuatrienio de conformidad con la ficha EBI.

06.06.2023

Se realiza ajuste para destinar presupuesto al proyecto juntos cuidamos Bogotá.

04.08.2023

Se realizan ajustes a los recursos destinados por metas. Se trasladan 59'623.692 de la meta 3 (Intervenir 8,57 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación) a la meta 2 (Intervenir 4.000 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación), también, se trasladan 60'000.000 de la meta 3 (Intervenir 8,57 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) a la meta 1 (Intervenir 24.300 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.).Adicionalmente, Se realizó modificación del presupuesto para la vigencia 2023, se incorporaron \$1.558.222.170 a la meta intervenir 8,57 Kilómetros-carril de malla vial urbana, de acuerdo a lo establecido en el Decreto No. 003 “Por el cual se liquida la incorporación de recursos financieros provenientes de la conciliación judicial parcial del Convenio Interadministrativo de Cooperación No 1292 del 2012 al Presupuesto de Ingresos y Gastos del Fondo de Desarrollo Local de Kennedy de la vigencia fiscal 2023, de conformidad con el Acuerdo N°003 de 2023 aprobado por la Junta Administradora Local el 21 de mayo de 2023”.

14. OBSERVACIONES

OBSERVACIONES DEL PROYECTO

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

Para la formulación se deben tener en cuenta los proyectos que priorizaron en la fase de votaciones de los presupuestos participativos los criterios de viabilidad y elegibilidad actualizados para la vigencia 2021-2024, así como los criterios de priorización, pliegos tipo de Colombia compra eficiente. En la formulación se deberá tener en cuenta y priorizar los insumos disponibles tales como los estudios y diseños para formular construcción de elementos que hagan parte de la movilidad.

15. RESPONSABLE DEL PROYECTO**RESPONSABLE DEL PROYECTO***Ingrese la información de la persona responsable de formular el proyecto.***Nombre***FRANCISCO SNEYDER CHIQUIZA VARGAS***Cargo***PROFESIONAL ESPECIALIZADO***Teléfono Oficina***448 14 00***Fecha de elaboración (19/11/2020)**