ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	USME
NOMBRE DEL PROYECTO	MOVILIDAD LOCAL SOSTENIBLE.
CÓDIGO DEL PROYECTO	1847
COMPONENTES	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL.

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, creatividad y productividad incluyente y sostenible.
PROGRAMA	Movilidad segura, sostenible y accesible.
META(S) PLAN DE DESARROLLO	- Intervenir 3.600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación. - Intervenir 500 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación. - Intervenir 1,1 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación. - Intervenir 0,5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación. - Intervenir 6.000 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?*

Antecedentes

Los valores del espacio público efectivo para el 2019 evidencia que la localidad de Usme se encuentra más cercanas a la cifra general de la ciudad con un índice del 4.54 % sobre el 4.57% de la ciudad de Bogotá, acercándose a los estándares establecidos y los cuales presentan grandes déficits de espacio público, ya sea por la disponibilidad efectiva del espacio público o por las cifras de población oficiales presentadas para cada año. Para la localidad de Usme según fuente IDU año 2019 el 49% de los espacios peatonales se encuentra en buen estado con un índice de intervención medio, lo que incluye andenes, separadores, pompeyanos, plazas y plazoletas.

En este sentido, se requiere que el espacio público que aún tiene déficit de intervención y/o conservación de la localidad, sea trabajado desde la administración local y la intermediación con las entidades distritales encargadas.

En la localidad de Usme se pueden referir que de los 43 puentes existentes solo 1 puente está en buen estado de servicio, 22 puentes están estado de servicio aceptable, 4 están en estado de servicio regular y 12 están en estado de servicio malo según los datos del primer semestre de 2019. Los puentes peatonales y vehiculares en buen estado de servicio en la localidad de Usme se encuentran en un 2.3% lo que indica un muy bajo índice de intervención en mantenimiento y construcción de estos, esto según fuente IDU año 2019.

El mal estado de la malla Vial de la localidad se desglosa así:

-Vía Intermedia en regular estado 22.51 Km/Carril y en mal estado 22,68 Km/Carril.

-Vía Local en regular estado 81.98 Km/Carril y en mal estado 339.96 Km/Carril.

En la actualidad la Localidad de Usme cuenta con estudios y diseños para la construcción de 131 CIV de vías vehiculares y 106 CIV de Vías peatonales para su ejecución, los cuales se desarrollaron en 2 consultorías en el año 2018 y 2019.

La comunidad rural de la Localidad de Usme frecuentemente no puede transportar sus productos por el mal estado de las vías, esto incrementa el costo de flete haciendo que su economía agrícola se va afectada, especialmente en épocas de invierno.

De acuerdo a la secretaria de movilidad en la localidad de Usme se identificó un Colectivo de Bici usuarios, aquí el uso de la bici es mas de carácter ambiental, recreacional y deportivo, que, usado como medio de transporte, algunos integrantes participaron en la construcción de la Política Publica donde presentaron las problemáticas de La localidad que corresponden a la falta de infraestructura – bici carriles- ciclo rutas para bridar seguridad a los ciclistas que transitan en los diferentes entornos, las vías de la localidad son muy angostas y no existe pasos seguros para la bici usuarios. XI Semana de la Bicicleta La alcaldía local de Usme apoyó el recorrido Rodando ando por Usme, desde la Vereda el destino al parque Cantarrana, organizado por el Bici club Juvenil Usme y la fundación War Child. En la actividad participaron aproximadamente 100 personas. Programa Semilleros de la Bici dirigido a niños y niñas de 3 a 6 años, en donde se posibilitará el desarrollo vestibular y en especial el equilibrio, utilizando la bicicleta como herramienta para crear movimientos libres que le permitan libertad de juego, creatividad y aprendizaje según se relacionan con su entorno. Para lograr una transformación en cuanto a la evolución de la percepción de los medios de transporte auto sostenibles.

Situación actual

La población residente en la localidad 5 de Usme presenta dificultades en su movilidad vehicular y peatonal ocasionada por la falta de una correcta infraestructura vial (puentes vehiculares y peatonales) que permita un adecuado acceso y transitabilidad por dichas estructuras viales.

Son mayores los riesgos de la población afectada por las vías sin intervención de estas estructuras, situación que afecta de manera directa la productividad de esta localidad y su entorno.

Por las condiciones actuales de los puentes sin intervención de la localidad, la población residente en los sectores aledaños son testigos de la accidentalidad de transeúntes para pasar estas calles, por otro lado, se evidencia el deterioro de los puentes vehiculares existentes que no permiten el acceso vehicular a los barrios que cuentan con estas estructuras en mal estado.

La administración local ha venido consolidando las condiciones de la infraestructura necesaria para brindar la movilidad, seguridad y comodidad a peatones y conductores, como elementos básicos de las corrientes de tráfico, son insuficientes, ante el progresivo crecimiento que registra actualmente la localidad de Usme.

Por su parte, la conservación de los puentes es una necesidad básica tanto para la seguridad del tráfico vehicular como para el adecuado nivel se servicio durante la vida útil de las estructuras.

Por el mal estado de las vías los habitantes de la localidad se les dificulta la movilidad, lo que se convierte en pérdida de tiempo, deterioro de la salud, disminución en la competitividad económica y del desarrollo de la localidad.

Los tiempos de desplazamiento de los habitantes de la localidad son mayores debido al mal estado de las vías sin intervenir, causando de manera directa la reducción de la productividad de localidad.

Aumento de la siniestralidad vial a causa del regular o mal estado de la infraestructura vial de localidad.

La condición regular y mala de las vías de la localidad, algunas en deterioro de su estructura de pavimento, otras sin pavimentar, ha causado en los resientes continuos a las vías, el deterioro de la salud por la alta contaminación generada por la emisión de partículas.

Realizar la construcción de la mayor cantidad de segmentos viales que cuentan con estudios y diseños, para mejorar la movilidad, conectividad, bienestar y productividad de los ciudadanos de la localidad 5 de Usme.

Realizar la conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la mayor cantidad de segmentos viales, para mejorar la movilidad, conectividad, bienestar y productividad de los ciudadanos de la localidad 5 de Usme.

La falta de un mantenimiento rutinario o periódico a las vías hace que el afirmado tenga poca durabilidad, es decir, la limpieza de alcantarillas, rocería y perfilado de cunetas es vital para el buen estado de las vías. Son mayores los tiempos de desplazamiento de la población afectada por las vías sin intervención, situación que afecta de manera directa la productividad de esta localidad y su entorno. La red vial rural que conecta las siete veredas con la Troncal Bolivariana requiere en su 83% de longitud que se mejore sus especificaciones en su estructura de rodamiento, obras de drenaje y estabilización de puntos críticos.

Actualmente la Localidad cuenta con 0,69 Kilómetros de ciclovía, que se encuentran inventariados, codificados y georreferenciado por el Instituto de Recreación y Deporte IDRD.

En algunos sectores específicos de la Localidad se requiere adecuar los espacios existentes las vías para contar con infraestructura y espacios seguros para el tránsito, aprovechamiento, circulación y disfrute de

adultos, mujeres, hombres y niños. Principalmente en los barrios centrales y perimetrales, es necesario generar espacios que permitan disminuir el grado de inseguridad a falta de ciclo-infraestructura adecuada que fomenten el deporte y los cambios de hábitos en los jóvenes de estas comunidades

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**

Para la localidad de Usme según fuente IDU año 2019 el 49% de los espacios peatonales se encuentra en buen estado con un índice de intervención medio, lo que incluye andenes, separadores, pompeyanos, plazas y plazoletas

En la localidad de Usme se pueden referir que de los 43 puentes existentes solo 1 puente está en buen estado de servicio, 22 puentes están estado de servicio aceptable, 4 están en estado de servicio regular y 12 están en estado de servicio malo según los datos del primer semestre de 2019

La malla vial (intermedia y local) de la localidad de Usme corresponde a 489.19 km/carril, de los cuales el 325.35 km/carril (66.5%) se encuentran en mal o regular estado.

La malla vial rural de la Localidad de Usme es de 227 Km/carril, en su mayoría en afirmado, algunos sectores con placa huellas y fresado estabilizado.

Ciclo-infraestructura de la Localidad de Usme que requieran acciones de mejoramiento, mantenimiento y/o construcción

b. **Cuantificación del universo**

51% del espacio público peatonal de la localidad en mal estado o sin intervención.

43 puentes peatonales y vehiculares en buen estado de servicio en la localidad de Usme se encuentran en un 2.3% lo que indica un muy bajo índice de intervención en mantenimiento y construcción de estos, esto según fuente IDU año 2019.

325.35 km/carril (66.5%) se encuentran en mal o regular estado.

De los 227 km /carril de red vial rural a la fecha se encuentran en buen estado 38.77 Km/carril, queda un 83% por mantener y/o mejorar, situación crítica para las comunidades rurales.

Actualmente la Localidad cuenta con 0,69 Kilómetros de ciclovía.

c. **Localización del universo**

52 La Flora, 56 Danubio, 57 Gran Yomasa, 58 Comuneros, 59 Alfonso López, 60 Parque Entre Nubes, 61 Ciudad Usme.

UPRs veredas Chisacá, Margaritas, Unión, Hato, Arrayanes, Curubital, Destino, Olarte, Agualinda, Chiguaza, Corinto, Requilina, Uval y Soches.

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.

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

Propender por la articulación de los ejes de construcción y/o conservación de los elementos del sistema de espacio público peatonal de la localidad.

Realizar la 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.

Dotar a las comunidades rurales de la Localidad de Usme de vías en aceptables condiciones de movilidad que les permitan transportar sus productos a los centros de consumo durante todo el año.

Objetivos Específicos

- Realizar los diseños del sistema de espacio público peatonal local de acuerdo con la normatividad vigente

- Realizar intervenciones de mejoramiento del estado del sistema de espacio público peatonal local con el fin de generar espacios de convivencia, construir tejido social y desarrollo económico.

- Definir la estructura técnica, económica y legal del programa para la conservación de puentes vehiculares en la localidad.

- Ejecutar proyecciones de los requerimientos del presupuesto para la vigencia 2021-2024.

- Garantizar que el mantenimiento de los puentes se lleve a cabo de una manera óptima.

- Realizar la optimización de los presupuestos anuales.

- Optimizar los criterios de evaluación para que los proyectos de reparación de los puentes sean más apropiados y eficientes.

- Priorizar las intervenciones requeridas para la conserva de la malla vial de la localidad y el espacio público asociado

- Diseñar y construir las vías locales e intermedias de la malla vial urbana y rural de la Localidad tanto para los segmentos vehiculares como para los peatonales.

- Conservar la malla vial local e intermedia urbana o rural de la localidad mediante el mantenimiento y rehabilitación de estas.

- Lograr atender con buena infraestructura los puntos críticos de las vías veredales.

- Realizar el mayor número de KM / Carril de mantenimiento con fresado estabilizado.

- Realizar el mayor número de limpieza de alcantarillas y cunetas.

- Dotar el mayor número de KM / carril con buena estructura granular.

- Realizar mantenimiento preventivo y/o correctivo de ciclo-infraestructura con los que cuentan actualmente la localidad.

- Realizar intervenciones de construcción de ciclo-infraestructura para así mitigar la falta de estas y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.

- Contar con el diagnóstico de necesidades de mantenimiento y construcción de la ciclo-infraestructura existente y por realizar, y que los lugares en los cuales se va a intervenir cuenten con certificados como bien de uso público expedido por el DADEP y concepto previo favorable por parte del IDU.

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	3.600	Metros cuadrados	De elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	500	Metros cuadrados	De Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	1,1	Kilometro - Carril	Malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	0,5	Kilometro - Carril	Malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación
Diseño, construcción y conservación	6.000	Metros Lineales	Ciclo-infraestructura existente y por construir.

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 DE ESPACIO PUBLICO

Acciones realizadas sobre el espacio público local tendientes a los tratamientos para condiciones de uso del espacio público aceptables a través de estrategias de cumplimiento del periodo de vida útil o su incremento, así como de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción, y/o el diseño detallado para la generación de nuevo espacio público peatonal.

COMPONENTE 2 INTERVENCIÓN DE PUENTES VEHICULARES Y PEATONALES

Adelantar la construcción y/o conservación de los puentes peatonales y/o vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Así mismo, podrán coordinar con las entidades del sector movilidad su participación en la conservación de la malla vial y espacio público arterial, sin transporte masivo.

COMPONENTES 3 Y 4: INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL URBANA Y RURAL

Adelantar la construcción y/o conservación de la malla vial urbana y/o rural según los tratamientos y condiciones establecidas a través de los análisis realizados por la oficina de infraestructura la cual determinara la estrategia para la

intervención de los diferentes segmentos que se han priorizado, se tendrá en cuan los diseños con los que cuenta el FDLU que hacen parte del inventario de documentación que esta en la oficina de infraestructura.

COMPONENTE 5: DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE CICLO-INFRAESTRUCTURA.

Adelantar las acciones a realizar sobre los espacios destinados para ciclo infraestructura esto en el marco de los elementos planteados y aprobados desde movilidad y los tramos ya trazados, para de esta manera establecer estrategias para el tratamiento de acciones de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación y/o construcción según sea el caso.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

VIGENCIA 2021.

En este espacio se relacionarán y describirán las actividades, fases, etapas, según el caso.

Componente 1:

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.

- *“Me parece vital promover el desplazamiento a pie desde Usme centro hacia Monte blanco y/o santa Librada es muy saludable caminar, pero es peligroso porque hay mucho flujo vehicular por la carretera y no hay andenes. Implementar estudios y diseños que sean ejecutados en Pro del mejoramiento del espacio público en la localidad de Usme.”*

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.

Componente 2:

Las actividades que formen parte de cada uno de los procesos de obra relacionados son especificas dependiendo de la tipología de la estructura y el grado de calificación patológica definido en el diseño:

- Reemplazo de barandas: esta actividad corresponde a la demolición de barandas que incluye el retiro del material, transporte y disposición final de escombros en el sitio autorizado e instalación de barandas metálicas según el diseño que incluye el suministro e instalación.

- Reemplazo de asfalto: para esta actividad se requiere fresado del pavimento asfaltico incluido el cargue y el transporte de escombros del material compactado; el suministro y riego de la liga con emulsión; extendido, nivelación y compactación de la mezcla asfáltica en caliente MD12 y suministro y aplicación de la demarcación horizontal.

- Reemplazo de juntas de dilatación: la actividad contempla el corte del concreto; demolición, retiro, transporte y disposición final de escombros en el sitio autorizado del concreto de juntas; suministro e instalación de anclaje epóxido, suministro. Figurado y fijación del acero de refuerzo; suministro y aplicación del imprimante, suministro y colocación del concreto sin retracción para vigas de soporte de las juntas de dilatación y suministro e instalación de junta elastometrica de recorrido.

- Clausura de juntas: esta actividad incluye demolición, retiro del material y disposición final de escombros en el sitio autorizado de concreto de juntas; suministro y figurado y fijación de acero de refuerzo y suministro, formaleteo y colocación de concreto premezclado 5000 psi.

- Reparación de fisuras: esta actividad corresponde al suministro de equipos, transportes, manejo, almacenamiento y cargue del material para el lavado con agua presión 2000 psi; suministro e instalación de boquillas y gel sellante superficial para sellos de fisura y suministro e inyección de resina epóxica para el sello de fisuras longitudinales.

- Nivelación de accesos: para esta actividad se requiere la excavación mecánica en material común y cargue del mismo, suministro, extendido, nivelación. Humedecimiento y compactación de la base granular clase Bg-A, suministro e instalación de geomalla: cargue y fresado del pavimento asfaltico; transporte de escombros de material compactado y suministro, barrido y riego de emulsión asfáltica.

- Reparación de placa: esta actividad incluye la demolición del concreto en la parte afectada, incluyendo retiro, transporte y disposición final de escombros en el sitio autorizado; suministro, figurado y fijación de acero de refuerzo; suministro y aplicación del imprimante y puente de la adherencia y siniestro y colocación del concreto sin retracción para vigas de soporte de las juntas de dilatación.

- Pintura de vigas: la actividad contempla sandblasting para vigas metálicas; suministro y aplicación de anticorrosivo y dos manos de pintura de esmalte epóxico.

- Pintura de puente: esta actividad corresponde al suministro y aplicación de una capa de anticorrosiva y suministro y aplicación de la pintura acrílica.

Componente 3 y 4:

- Realizar los diagnósticos a la malla vial local e intermedia de la Localidad para determinar el tipo de intervención que se necesita y así hacer e cruce de información con las solicitudes que realiza la comunidad.

- Realizar los diseños necesarios que cumplan con la normatividad vigente para la adecuada intervención de la malla vial local a nivel de calzadas y su espacio público asociado para lograr la implementación de estos en las construcciones nuevas que se ejecuten.

- Realizar intervenciones de mejoramiento del estado de la malla vial local y espacio público en la localidad permita a la ciudadanía identificarlos como espacios de convivencia, construcción de tejido social y desarrollo económico.

- Incluir las vías que poseen estudios y diseños en los procesos licitatorios.

- Realizar el proceso de licitación correspondiente, de acuerdo con la identificación de los segmentos viales.

- Durante las vigencias 2021 se harán las intervenciones a la malla rural.

- Resultado de un diagnostico técnico se priorizarán que sectores requieren intervención.

- Se establecerán por parte del área de infraestructura del FDLU las actividades a realizar tanto en construcción o conservación.

- Si se define obras de estabilización o de manejo de aguas lluvias, ellas serán objeto de estudio y diseño.

- "Construir la Carrera 1 entre calle 117 F Sur y calle 117 G Sur, identificados con CIV 5007290 - 5007303 - 5007320. Así como las calles 117 G Sur y Diagonal 117 G Bis Sur con carrera 1, identificadas con CIV 5007289 – 5007302, ubicadas en el barrio El Tuno, priorizadas mediante presupuestos participativos Fase II."

Componente 5:

- Acorde a la meta del Plan de Desarrollo de Diseño, construcción y conservación de ciclo-infraestructura con acciones de mejoramiento, mantenimiento y/o construcción, incrementaremos la relación existente en la actualidad entre la ciclo-infraestructura disponibles en la localidad y la ciudad, sin afectar ni modificar los espacios ambientales de la estructura ecológica principal, y teniendo en cuenta el enfoque de género y diferencial, beneficiando a los habitantes de la localidad.

- Las ejecuciones de obras físicas estarán orientadas al diseño, construcción y conservación, a la mejora y aprovechamiento de la infraestructura física existente, la conectividad con infraestructuras de nivel ciudad y espacios deportivos con los que cuenta actualmente la localidad, que contribuyen a su vez en el mejoramiento de las condiciones ambiéntales, de seguridad e higiene, para uso y disfrute los habitantes de la localidad.

- Acorde a las normas urbanísticas vigentes, manual de especificaciones y lineamientos del IDU, cartillas de espacio público de Bogotá, arborización, iluminación, señalización y accesibilidad universal, entre otros. Los costos para atender las obras se obtendrán a través de los recursos asignados por el Fondo de Desarrollo Local, para esto se busca suscribir convenio con una Entidad Distrital o

Universidad, o suscribir un contrato de obra pública con una entidad, o persona natural o jurídica, pública o privada de acuerdo con los lineamientos de ley.

PROPUESTAS DE PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS PRIORIZADAS ASOCIADAS AL COMPONENTE

En el siguiente cuadro se relacionan las Iniciativas ciudadanas ganadoras en los Presupuestos Participativos Fase II regulado por el Decreto 768 de 2019 y realizados en la vigencia 2020 para la meta:

1. Intervenir 3.600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.
3. Intervenir 1 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.

VIGENCIA 2022:

Para la vigencia 2022, mediante Circular CONFIS No. 002 del 01 de marzo de 2022, se determinó la *distribución y distribución de excedentes financieros generados por los 20 Fondos de Desarrollo Local al cierre de la vigencia 2021,* que para el caso de la localidad de Usme, correspondió a 4.468.186.994 e incluye una actividad relacionada con el componente *"*Circulación y apropiación de prácticas artísticas, interculturales, culturales y patrimoniales". La distribución del recurso se discrimina de la siguiente manera:

- Para el fortalecimiento de la malla vial, parques y espacio público se destinan 4.671.892.834
- Para apalancar el funcionamiento y administración del programa Parceros a nivel local 123.737.936
- Para el desarrollo de iniciativas locales a través de la unidad de cuidado del espacio público: 272.702.703.

Para el caso del fortalecimiento de la malla vial, parques y espacio público, los excedentes financieros obedecen a que las intervenciones en la malla vial local traen importantes beneficios no sólo al desarrollo económico y social de los territorios, sino también para la generación de empleo, en particular de baja cualificación, en las localidades.

En el marco de las acciones a realizar en este componente, es importante que se cuente con los recursos necesarios tanto para i) promover el desarrollo de obras locales que ya tengan estudios y diseños aprobados y que necesiten recursos lograr su cierre financiero, ii) generar estudios y diseños de obras para
aquellas localidades que no cuenten con ellos y iii) recursos para promover el mantenimiento vial a nivel local.

Estas adiciones al presupuesto de la localidad, fueron aprobadas mediante concepto previo favorable sobre modificación a la inversión – Adición de excedentes financieros, emitido por la Secretaría Distrital de Planeación, mediante radicado No. 2-2022-23689 del 11 de marzo de 2022.

Posterior a la recepción del concepto de la SDP, el Alcalde local (e) realizó los trámites ante la Junta Administradora Local de Usme, a través del proyecto de acuerdo local y una vez surtido el proceso correspondiente, el día 09 de abril de 2022 la J.A.L emitió el Acuerdo Local No. 01, que fue sancionado por el Alcalde local (e) el 13 de abril de 2022, siendo procedente de conformidad el Decreto Distrital 372 de 2010, para disponer de la adición presupuestal para la vigencia 2022.

Posteriormente, mediate Decreto Local No. 004 del 01 de junio de 2022, se liquidó el Acuerdo Local No. 001 del 09 de abril de 2022 “Por el cual se efectúa una adición al presupuesto anual de rentas e ingresos y de gastos e inversión del fondo de desarrollo Local de Usme para la vigencia fiscal de 2022”.

De esta forma, se incorporan cuatro mil seiscientos setenta y un millones ochocientos noventa y dos mil ochocientos treinta y cuatro pesos ($4.671.892.834) al presente proyecto, desagregado en las metas

1. Intervenir 3.600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación: $ 172.702.703
2. Intervenir 1,1 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación $ 4.671.892.834

COMPONENTE 1 CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

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. Para la vigencia 2022, 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. Para la vigencia 2022 el FDLU cuenta con los diseños para adelantar esta actividad.

VIGENCIA 2023

Para el desarrollo de las actividades descritas en este componente es de vital importancia para la administración contar con el talento humano necesarios que desarrolle las actividades y acciones que se requiere los cuales realizaran el seguimiento, control, reuniones entre otros siguiendo los lineamentos anteriormente descritos.

Adicional, se hace necesario tomar en arriendo un predio para almacenar la maquinaria amarilla y demás vehículos de propiedad de Fondo garantizando su disponibilidad en óptimas condiciones para el desarrollo de las actividades descritas en este componente el cual deberá ser imprescindible para la administración contar con este espacio necesario para el cumplimiento en el desarrollo de las actividades y cumplimiento de las metas en la vigencia.

En concordancia con lo anterior, así mismo se deberá garantizar el servicio de vigilancia y seguridad privada para dicho predio, a fin de que los elementos, vehículos y demás bienes de propiedad de la Alcaldía Local de Usme permanezcan salvaguardados de manera permanente (servicio fijo de domingo a domingo 24 horas).

COMPONENTE 2 INTERVENCIÓN DE PUENTES VEHICULARES Y PEATONALES

Las actividades que formen parte de cada uno de los procesos de obra relacionados son especificas dependiendo de la tipología de la estructura y el grado de calificación patológica definido en el diseño:

- Reemplazo de barandas: esta actividad corresponde a la demolición de barandas que incluye el retiro del material, transporte y disposición final de escombros en el sitio autorizado e instalación de barandas metálicas según el diseño que incluye el suministro e instalación.

- Reemplazo de asfalto: para esta actividad se requiere fresado del pavimento asfaltico incluido el cargue y el transporte de escombros del material compactado; el suministro y riego de la liga con emulsión; extendido, nivelación y compactación de la mezcla asfáltica en caliente MD12 y suministro y aplicación de la demarcación horizontal.

- Reemplazo de juntas de dilatación: la actividad contempla el corte del concreto; demolición, retiro, transporte y disposición final de escombros en el sitio autorizado del concreto de juntas; suministro e instalación de anclaje epóxido, suministro. Figurado y fijación del acero de refuerzo; suministro y aplicación del imprimante, suministro y colocación del concreto sin retracción para vigas de soporte de las juntas de dilatación y suministro e instalación de junta elastometrica de recorrido.

- Clausura de juntas: esta actividad incluye demolición, retiro del material y disposición final de escombros en el sitio autorizado de concreto de juntas; suministro y figurado y fijación de acero de refuerzo y suministro, formaleteo y colocación de concreto premezclado 5000 psi.

- Reparación de fisuras: esta actividad corresponde al suministro de equipos, transportes, manejo, almacenamiento y cargue del material para el lavado con agua presión 2000 psi; suministro e instalación de boquillas y gel sellante superficial para sellos de fisura y suministro e inyección de resina epóxica para el sello de fisuras longitudinales.

- Nivelación de accesos: para esta actividad se requiere la excavación mecánica en material común y cargue del mismo, suministro, extendido, nivelación. Humedecimiento y compactación de la base granular clase Bg-A, suministro e instalación de geomalla: cargue y fresado del pavimento asfaltico; transporte de escombros de material compactado y suministro, barrido y riego de emulsión asfáltica.

PROPUESTAS DE PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS PRIORIZADAS ASOCIADAS AL COMPONENTE:

De acuerdo con lo establecido en la Ley 1757 del 2015, específicamente en el artículo 93, 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 lo anterior, 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, indica que en la segunda fase de los presupuestos participativos, según la consolidación del Acta de Acuerdo de presupuestos Participativos, la ciudadanía propuso y priorizó iniciativas que orientarán la formulación de los proyectos de inversión local, a través de los cuales se debe dar cumplimiento por parte de las Alcaldías Locales según las metas establecidas en los planes de desarrollo local.

En el presente documento técnico de soporte se incorpora en los componentes que obtuvieron iniciativas priorizadas a través de votación y/o concertación, consignadas en el acta, las propuestas base para los procesos de formulación para la inversión del 50% del presupuesto, destinado al Plan de desarrollo local a partir de la viabilidad emitida por los sectores correspondientes.

A continuación, se relacionan las propuestas priorizadas para la vigencia 2022 correspondientes a esta meta:

ID Proyecto de Inversión	ID Propuesta	Título Propuesta	Sector
1847	Votación encuesta forms	Puente Marichuela y Monte Video	Parques y Puentes
1847	Votación encuesta forms	Puente Casa Loma y Sierra Morena	Parques y Puentes
1847	Votación encuesta forms	Puente Santa Librada - La Sureña	Parques y Puentes
1847	Votación encuesta forms	Puente Villa Diana	Parques y Puentes

COMPONENTES 3 Y 4: INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL URBANA Y RURAL

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 un nuevo corredor de la malla vial rural. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

4. Interventoría: Seguimiento que sobre el cumplimiento del contrato realiza una persona natural o jurídica contratada para tal fin, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. Dicha complejidad sólo puede ser determinada por el área correspondiente, quien deberá señalarlo en los respectivos estudios previos.

PROPUESTAS DE PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS PRIORIZADAS ASOCIADAS AL COMPONENTE MALLA VIAL RURAL:

De acuerdo con lo establecido en la Ley 1757 del 2015, específicamente en el artículo 93, 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 lo anterior, 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, indica que en la segunda fase de los presupuestos participativos, según la consolidación del Acta de Acuerdo de presupuestos Participativos, la ciudadanía propuso y priorizó iniciativas que orientarán la formulación de los proyectos de inversión local, a través de los cuales se debe dar cumplimiento por parte de las Alcaldías Locales según las metas establecidas en los planes de desarrollo local.

En el presente documento técnico de soporte se incorpora en los componentes que obtuvieron iniciativas priorizadas a través de votación y/o concertación, consignadas en el acta, las propuestas base para los procesos de formulación para la inversión del 50% del presupuesto, destinado al Plan de desarrollo local a partir de la viabilidad emitida por los sectores correspondientes.

A continuación, se relacionan las propuestas priorizadas para la vigencia 2022 correspondientes a esta meta:

ID Propuesta	Título propuesta	Sector	Votación	Tip acu
30071	Intervenir 0,5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	MOVILIDAD	Acuerdos diferenciales	Ru

VIGENCIA 2023

Para el desarrollo de las actividades descritas en este componente es de vital importancia para la administración contar con el talento humano necesarios que desarrolle las actividades y acciones que se requiere los cuales realizaran el seguimiento, control, reuniones entre otros siguiendo los lineamentos anteriormente descritos.

COMPONENTE 5: DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE CICLO-INFRAESTRUCTURA.

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 pre-factibilidad y/o factibilidad.

3. Construcción: Corresponde a la generación de una nueva cicloinfraestructura. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

Tiempo de ejecución

Doce (12) meses

VIGENCIA 2023

SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA LOS VEHICULOS "PESADOS Y MAQUINARIA AMARILLA PROPIEDAD DEL FONDO.

De conformidad con las siguientes metas del proyecto:

PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	METAS DEL PLAN DE DESARROLLO
1847	Movilidad local sostenible	- Intervenir 1,1 kilómetros-carril de la malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación - Intervenir 0.5 kilómetros-carril de la malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación

Se hace necesario realizar el suministro de combustible, gasolina y ACPM, durante la presente vigencia a los vehículos pesados y maquinaria amarilla con que cuenta la Alcaldía Local de Usme, con el propósito de que los mencionados vehículos puedan prestar sus servicios de forma efectiva, cubriendo las actividades de intervención a la malla vial rural y urbana que se tienen proyectadas en la localidad.

COMPONENTES 3 Y 4: INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL URBANA Y RURAL

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, en este sentido se requiere contratar el Suministro de materiales para el mantenimiento de la malla vial urbana y rural en la localidad de Usme de la ciudad de Bogotá D.C., a monto agotable.

Respecto a la orden de compra para suministro de materiales de construcción, se intervinieron 153 segmentos viales:

BARRIO/ VEREDA	Área intervenida (m2)	Km/Carril
ALBORADA	1984	0,551111111
VILLA ANITA	661	0,183611111
NUEVO PORVENIR	791	0,219722222
PUERTA AL LLANO	2254	0,626111111
LOS SAUCES	1450	0,402777778
CHICO SUR	3990,14	1,108372222
ESMERALDA	1514,6676	0,420741
MONTEBLANCO	1248	0,346666667
VEREDA ANDES	4151,8	1,153271
VEREDA ANDES	4500	1,25
VEREDA ULAME	4975	1,381944444
VEREDA ULAME	3042	0,845
VEREDA ARRAYANES	2585	10,47986111
VEREDA ARRAYANES	5283	
VEREDA ARRAYANES	2770	
VEREDA ARRAYANES	1315	
VEREDA ARRAYANES	4105	
VEREDA ARRAYANES	6810	
VEREDA ARRAYANES	7115	
VEREDA ARRAYANES	3991,5	
VEREDA ARRAYANES	3753	
SANTA MARTA	480	0,133333333
BUENOS AIRES	768	0,213333333
UVAL 1	740	0,205555556
REFUGIO	710	0,197222222
COMPOSTELA	940	0,261111111
USMINIA	450	0,125
EL BRILLANTE	602	0,534
EL BRILLANTE	1320	0,534
SALAZAR SALAZAR	675	0,1875
PORTAL EL DIVINO	1660,5	0,46125
SUCRE 1	1020	0,283333333
SUCRE 3	1789,66	0,497127778
BARRANQUILLITA	600	0,166666667
VIRREY	125	0,034722222
SAN LUIS	1800	0,5
MORENAS	3335	0,93
ESPERANZA ROSAL MIRADOR	1612	0,45
ESPERANZA LA CABAÑA	259	0,071944444
ESPERANZA	502	0,14
FORTALEZA	900	0,25
PARAISO/COMUNA	301	0,08
VILLA ROSITA	1116	0,31
LORENZO ALCANTUZ	120	0,033333333
NUEVO SAN LUIS	1800	0,5
VEREDA UVAL/CAMINO VILLALOBOS	8000	2,222222222
ORQUIDEA	325	0,090277778

VIGENCIA 2024

Componente 1:

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.

- *“Me parece vital promover el desplazamiento a pie desde Usme centro hacia Monte blanco y/o santa Librada es muy saludable caminar, pero es peligroso porque hay mucho flujo vehicular por la carretera y no hay andenes. Implementar estudios y diseños que sean ejecutados en Pro del mejoramiento del espacio público en la localidad de Usme.”*

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.

Se debe tener presente que, para la vigencia 2024 se incluirán iniciativas ganadoras y concertadas de Presupuestos participativos, es por esto que no se establecen actividades hasta que la formulación se lleve a cabo.

Componente 2:

Las actividades que formen parte de cada uno de los procesos de obra relacionados son especificas dependiendo de la tipología de la estructura y el grado de calificación patológica definido en el diseño:

- Reemplazo de barandas: esta actividad corresponde a la demolición de barandas que incluye el retiro del material, transporte y disposición final de escombros en el sitio autorizado e instalación de barandas metálicas según el diseño que incluye el suministro e instalación.

- Reemplazo de asfalto: para esta actividad se requiere fresado del pavimento asfaltico incluido el cargue y el transporte de escombros del material compactado; el suministro y riego de la liga con emulsión; extendido, nivelación y compactación de la mezcla asfáltica en caliente MD12 y suministro y aplicación de la demarcación horizontal.

- Reemplazo de juntas de dilatación: la actividad contempla el corte del concreto; demolición, retiro, transporte y disposición final de escombros en el sitio autorizado del concreto de juntas; suministro e instalación de anclaje epóxido, suministro. Figurado y fijación del acero de refuerzo; suministro y aplicación del imprimante, suministro y colocación del concreto sin retracción para vigas de soporte de las juntas de dilatación y suministro e instalación de junta elastometrica de recorrido.

- Clausura de juntas: esta actividad incluye demolición, retiro del material y disposición final de escombros en el sitio autorizado de concreto de juntas; suministro y figurado y fijación de acero de refuerzo y suministro, formaleteo y colocación de concreto premezclado 5000 psi.

- Reparación de fisuras: esta actividad corresponde al suministro de equipos, transportes, manejo, almacenamiento y cargue del material para el lavado con agua presión 2000 psi; suministro e instalación de boquillas y gel sellante superficial para sellos de fisura y suministro e inyección de resina epóxica para el sello de fisuras longitudinales.

- Nivelación de accesos: para esta actividad se requiere la excavación mecánica en material común y cargue del mismo, suministro, extendido, nivelación. Humedecimiento y compactación de la base granular clase Bg-A, suministro e instalación de geomalla: cargue y fresado del pavimento asfaltico; transporte de escombros de material compactado y suministro, barrido y riego de emulsión asfáltica.

- Reparación de placa: esta actividad incluye la demolición del concreto en la parte afectada, incluyendo retiro, transporte y disposición final de escombros en el sitio autorizado; suministro, figurado y fijación de acero de refuerzo; suministro y aplicación del imprimante y puente de la adherencia y siniestro y colocación del concreto sin retracción para vigas de soporte de las juntas de dilatación.

- Pintura de vigas: la actividad contempla sandblasting para vigas metálicas; suministro y aplicación de anticorrosivo y dos manos de pintura de esmalte epóxico.

- Pintura de puente: esta actividad corresponde al suministro y aplicación de una capa de anticorrosiva y suministro y aplicación de la pintura acrílica.

Se debe tener presente que, para la vigencia 2024 se incluirán iniciativas ganadoras y concertadas de Presupuestos participativos, es por esto que no se establecen actividades hasta que la formulación se lleve a cabo.

Componente 3 y 4:

- Realizar los diagnósticos a la malla vial local e intermedia de la Localidad para determinar el tipo de intervención que se necesita y así hacer e cruce de información con las solicitudes que realiza la comunidad.

- Realizar los diseños necesarios que cumplan con la normatividad vigente para la adecuada intervención de la malla vial local a nivel de calzadas y su espacio público asociado para lograr la implementación de estos en las construcciones nuevas que se ejecuten.

- Realizar intervenciones de mejoramiento del estado de la malla vial local y espacio público en la localidad permita a la ciudadanía identificarlos como espacios de convivencia, construcción de tejido social y desarrollo económico.

- Incluir las vías que poseen estudios y diseños en los procesos licitatorios.

- Realizar el proceso de licitación correspondiente, de acuerdo con la identificación de los segmentos viales.

- Durante las vigencias 2024 se harán las intervenciones a la malla rural.

- Resultado de un diagnóstico técnico se priorizarán que sectores requieren intervención.

- Se establecerán por parte del área de infraestructura del FDLU las actividades a realizar tanto en construcción o conservación.

- Si se define obras de estabilización o de manejo de aguas lluvias, ellas serán objeto de estudio y diseño.

Se debe tener presente que, para la vigencia 2024 se incluirán iniciativas ganadoras y concertadas de Presupuestos participativos, es por esto que no se establecen actividades hasta que la formulación se lleve a cabo.

Igualmente, para la Alcaldía Local de Usme, se hace necesaria la contratación del personal idóneo para desempeñar las funciones y obligaciones del Fondo de Desarrollo Local, fortalecimiento del Sistema Integrado de Gestión, el seguimiento y control de los contratos suscritos para la asesoría técnica también estará dirigida al mejoramiento integral de los procesos y todas las actividades que desde este componente se vayan a ejecutar desde la Alcaldía Local de Usme, ya que existen acciones y metas del Plan de Desarrollo Local que se deben cumplir e implican un alto volumen de trabajo y compromiso y es por esto mismo, se requiere contratar personal que atiendan está necesidad.

Componente 5:

- Acorde a la meta del Plan de Desarrollo de Diseño, construcción y conservación de ciclo-infraestructura con acciones de mejoramiento, mantenimiento y/o construcción, incrementaremos la relación existente en la actualidad entre la ciclo-infraestructura disponibles en la localidad y la ciudad, sin afectar ni modificar los espacios ambientales de la estructura ecológica principal, y teniendo en cuenta el enfoque de género y diferencial, beneficiando a los habitantes de la localidad.

- Las ejecuciones de obras físicas estarán orientadas al diseño, construcción y conservación, a la mejora y aprovechamiento de la infraestructura física existente, la conectividad con infraestructuras de nivel ciudad y espacios deportivos con los que cuenta actualmente la localidad, que contribuyen a su vez en el mejoramiento de las condiciones ambiéntales, de seguridad e higiene, para uso y disfrute los habitantes de la localidad.

- Acorde a las normas urbanísticas vigentes, manual de especificaciones y lineamientos del IDU, cartillas de espacio público de Bogotá, arborización, iluminación, señalización y accesibilidad universal, entre otros. Los costos para atender las obras se obtendrán a través de los recursos asignados por el Fondo de Desarrollo Local, para esto se busca suscribir convenio con una Entidad Distrital o Universidad, o suscribir un contrato de obra pública con una entidad, o persona natural o jurídica, pública o privada de acuerdo con los lineamientos de ley.

Se debe tener presente que, para la vigencia 2024 se incluirán iniciativas ganadoras y concertadas de Presupuestos participativos, es por esto que no se establecen actividades hasta que la formulación se lleve a cabo.

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS			
	2021	2022	2023	2024
Los habitantes de la localidad urbana de Usme que son de estratos 1 y 2, con una población multicultural de diferentes regiones de Colombia. Toda la población rural de las veredas (Chisacá, Margaritas, Unión, Hato, Arrayanes, Curubital, Destino, Olarte, Agualinda, Chiguaza, Corinto, Requilina, Uval y Soches).	338.000	338.000	338.000	338.000

Selección de beneficiarios

Indique cuáles son los criterios (enmarcados en reglas de justicia claras y públicas) que serán empleados para seleccionar año a año quiénes serán los beneficiarios de este proyecto.

Se priorizarán los puentes a intervenir de acuerdo con las siguientes consideraciones:

- Puentes de la zona rural y urbana priorizadas encuentro ciudadano 2020.
- Puentes de la zona rural y urbana pendientes intervención y que fueron priorizadas en cabildos año 2016-2017.
- Solicitudes radicadas por la comunidad.
- Visitas de recorrido.

Las vías para intervenir se priorizarán de acuerdo con los siguientes criterios:

- Vías con estudios y diseños.
- Vías priorizadas por la comunidad mediante solicitudes radicadas al Fondo.
- Vías priorizadas por la comunidad mediante el mecanismo de presupuestos participativos.
- Vías priorizadas por la comunidad en los encuentros ciudadanos.
- Visitas a las vías.
- Vías que fueron priorizadas en el cuatrienio anterior y no se intervinieron.
- La población rural y flotante que comercia insumos agrícolas, turismo en la Zona Rural de la Localidad de Usme.

LOCALIZACION
Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.

Año	UPZ/UPR/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2021	52 La Flora, 56 Danubio, 57 Gran Yomasa, 58 Comuneros, 59 Alfonso Lopéz, 60 Parque Entre Nubes, 61 Ciudad Usme. / 14 veredas que conforman las UPRs	Todos los Barrios y Veredas de la Localidad, específicamente el Barrio El Tuno y algún tramo del espacio público desde Usme Centro hasta Monte blanco.	Construir la Carrera 1 entre calle 117 F Sur y calle 117 G Sur, identificados con CIV 5007290 - 5007303 - 5007320. Así como las calles 117 G Sur y Diagonal 117 G Bis Sur con carrera 1, identificadas con CIV 5007289 - 5007302. Algún tramo del espacio público desde Usme Centro hasta Monte blanco.
2022	52 La Flora, 56 Danubio, 57 Gran Yomasa, 58 Comuneros, 59 Alfonso Lopéz, 60 Parque Entre Nubes, 61 Ciudad Usme. / 14 veredas que conforman las UPRs	Todos los Barrios y Veredas de la Localidad	Espacio público de la Localidad. Puentes de la zona rural y urbana Malla vial local urbana y rural. Ciclo-infraestructura Local.
2023	52 La Flora, 56 Danubio, 57 Gran Yomasa, 58 Comuneros, 59 Alfonso Lopéz, 60 Parque Entre Nubes, 61 Ciudad Usme. / 14 veredas que conforman las UPRs	Todos los Barrios y Veredas de la Localidad	Espacio público de la Localidad. Puentes de la zona rural y urbana Malla vial local urbana y rural. Ciclo-infraestructura Local.
2024	52 La Flora, 56 Danubio, 57 Gran Yomasa, 58 Comuneros, 59 Alfonso Lopéz, 60 Parque Entre Nubes, 61 Ciudad Usme. / 14 veredas que conforman las UPRs	Todos los Barrios y Veredas de la Localidad	Espacio público de la Localidad. Puentes de la zona rural y urbana Malla vial local urbana y rural. Ciclo-infraestructura Local.

9. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

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

Enúncielas y explíquelas teniendo en cuenta las siguientes opciones: ***(1)*** *Normas que es necesario* ***expedir*** *para la eficacia, eficiencia y sostenibilidad del proyecto, tanto por parte de autoridades locales como por parte de autoridades distritales (por ejemplo decretos del Alcalde o Alcaldesa local, acuerdos de la JAL, permisos licencias, entre otros); y* ***(2)*** *Normas cuyo cumplimiento hay que* ***vigilar*** *(Plan de Desarrollo Local y Distrital, políticas del sector, tratados internacionales, entre otros).*

- Ley 769 de 2002: “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.
- 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".
- Ley 1083 de 2006: “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”.
- Decreto 215 de 2005: “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”
- Decreto 470 de 2007: “Por el cual se adopta la Política pública de discapacidad para el Distrito Capital”.
- 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”.
- 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”.
- ET-IC-01: Especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio público para Bogotá D.C, IDU
- Acuerdo 463 de 2011: “Por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del distrito capital”.
- NTC 4695 (Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios) Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.
- NTC 4774 (Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces). Cruces peatonales a nivel y elevados o puentes peatonales y pasos subterráneos. Urbanos y rurales.
- Normas y especificaciones del INVIAS.
- Especificaciones generales de construcción de carreteras y normas de ensayo para materiales para carreteras del INVIAS, cuya actualización data septiembre del 2014.
- Norma Sismo Resisten NSR-2010.
- Manual de diseño Geométrico Para Carreteras 2008 INVIAS.
- Especificaciones técnicas generales de materiales y de procesos constructivas para proyectos de infraestructura vial y espacio público, en Bogotá D.C. – del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.
- Manual de contratación del IDU versión 6.0 – diciembre 2018.
- 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**

Identifíquelo (por ejemplo, policía comunitaria, profesores de los colegios, personal de la alcaldía), y señale su contribución al proyecto. Puede tratarse de personas relacionadas con la gestión interna – funcionamiento, actores para trabajo voluntario, personal de instituciones con presencia local (de nómina o vinculado por contrato, o integrantes de organismos o instancias de apoyo técnico o profesional), quienes estarán directamente involucrados en la ejecución de las intervenciones proyectadas.

- Secretaría Distrital de Movilidad.

- Comité local de infancia y adolescencia.

- Comité local de envejecimiento y vejez

- Consejo Local de Discapacidad.

- Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

- Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV.

- Fondo de Desarrollo Local de Usme - FDLU.

10. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA

Costos del Proyecto (cifras en pesos):

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS DEL FDLU	COSTOS			
			2021	2022	2023	2024
Intervenir 3.600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	Construcción	$ -	$ 1.257.504.300	$ 460.533.322	$ 1.169.548.000
		Interventoría construcción	$ -	$ 134.526.000		
		Mantenimiento espacio público (programa juntos cuidamos Bogotá"	$ -	$ 172.702.703		
		Personal (ARL)	$ -	$5.196.700	-	
		Arrendamiento de Predio	$ -	$ -	$ 3.634.265	
		Vigilancia y Seguridad del Predio	$ -	$ -	$ 245.832.413	
		PRESUPUESTO TOTAL META	**$ -**	**$ 1.569.929.703**	**$ 710.000.000**	**$ 1.169.548.000**
Intervenir 500 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN PUENTES	Construcción puentes peatonales		$828.727.676	**$ 0**	**$ -**
		Interventoría		$104.991.810		
		Apoyo a la gestión - (Contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo)	$ -	$70.587.000	$ -	
		PRESUPUESTO TOTAL META	**$ -**	**$ 1.004.306.486**	**$ 0**	**$ -**
Intervenir 1,1 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL Y/O URBANA	Contratar la construcción y mantenimiento cuyo objeto es contratar por el sistema de precios unitarios fijos sin fórmula de reajuste la construcción y/o rehabilitación y/o mantenimiento de la malla vial urbana y rural su espacio público y redes a monto agotable en la localidad de Usme Bogotá D.C	$ 1.009.090.909	-	$ 5.041.458.841	$4.551.855.000

		"Prestar los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la maquinaria pesada (amarilla), incluido el suministro de repuestos, lubricantes, llantas, mano de obra, servicio de localización satelital gps, dispositivos de rastreo y recuperación de vehículos de propiedad del Fondo de Desarrollo Local Usme, además de la disposición final de material de desperdicio (escombros)"	$ 504.649.562	-	$ -	
		Construcción de malla vial urbana	$ -	$ 7.311.195.589	$ 9.997.342.182	$15.000.000.000
		Interventoría	$ -	$ 816.595.395	$ 897.000.000	$1.500.000.000
		Consultoría pólizas estabilidad de obra		$200.000.000	$ -	
		Estudios y diseños de malla vial y su espacio público asociado a los segmentos viales aledaños al nuevo Hospital de Usme	$ -	$ 386.073.327	$ -	
		Interventoría Estudios y diseños nuevo Hospital de Usme	$ -	$ 38.607.332	$ -	
		Conservación de malla vial local urbana	$ -	$ 4.118.538.855	$ -	
		Interventoría conservación malla vial	$ -	$ 419.902.105	$ -	
		Construcción e interventoría de vías anexas al hospital incluye interventoría	$ -	$ 3.000.000.000	$ -	
		Realizar la administración, operación, mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor y maquinaria pesada de propiedad del fondo de desarrollo local Usme, suministro de combustible gas vehicular, servicio de localización satelital gps, dispositivos de rastreo y recuperación de vehículos	$ -	$461.778.720	$ -	
		Suministro de Combustible			$79.000.000	
		Arrendamiento de Predio	$ -	$ -	$ 78.389.977	

		AMP Suministro de materiales para el mantenimiento de la malla vial urbana y rural en la localidad de Usme de la ciudad de Bogotá D.C., a monto agotable				$ 3.000.000.000
		Apoyo a la gestión - (Contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo)	$ -	$ 271.696.500	$1.599.375.000	$267.050.000
		PRESUPUESTO TOTAL META	**$ 1.513.740.471**	**$ 17.024387.823**	**$17.692.566.000**	**$ 21.051.855.000**
Intervenir 0,5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Realizar la administración, operación, mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor y maquinaria pesada de propiedad del fondo de desarrollo local Usme, suministro de combustible gas vehicular, servicio de localización satelital gps, dispositivos de rastreo y recuperación de vehículos	**$ -**	$461.778.720	$ 962.613.242	$1.244.400.000
		Adquisición suministro de combustible nacional	**$ -**	$ 207.104.020		
		AMP Suministro de materiales para el mantenimiento de la malla vial urbana y rural en la localidad de Usme de la ciudad de Bogotá D.C., a monto agotable.	$ 1.688.619.073	$ -	$ 2.000.000.000	$ 1.000.000.000
		Arrendamiento de Predio	$ -	$ -	$ 16.375.758	
		Suministro de Combustible AMP			$79.000.000	$ 50.000.000
		Apoyo a la gestión - (Contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo)		$ 614.595.785	$220.225.000	$390.600.000
		PRESUPUESTO TOTAL META	**$ 3.202.359.544**	**$ 1.283.478.525**	**$3.199.214.000**	**$ 2.685.000.000**
Intervenir 6.000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	CICLO INFRAESTRUCTURA	Construcción y mantenimiento de infraestructura	**$ -**	$ 0	**$ 1.624.000.000**	**$ 1.870.575.000**
		Interventoría	**$ -**	$ 0		
		Apoyo a la gestión - (Contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo)	-	$ 71.208.000		

		Contratar los estudios y diseños de una ciclo-ruta que contribuya a una movilidad segura sostenible y accesible para la localidad de Usme.	$ 1.014.381.324			
		Contratar la interventoría técnica administrativa jurídica financiera contable y ambiental al contrato cuyo objeto es "Contratar los estudios y diseños de una ciclo-ruta que contribuya a una movilidad segura sostenible y accesible para la localidad de Usme."	$ 101.438.132	$ -		
		PRESUPUESTO TOTAL META	**$ 1.115.819.456**	**$ 71.208.000**	**$ 1.624.000.000**	**$ 1.870.575.000**
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$4.734.179.000**	**$20.953.310.537**	**$23.146.780.000**	**$27.776.978.000**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO EN VALOR PRESENTE			**$76.611.247.537**			

11. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 3.600 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	Realizar intervenciones de mejoramiento del estado del sistema de espacio público peatonal local con el fin de generar espacios de convivencia, construir tejido social y desarrollo económico.	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	Intervenir 3.600 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.
Intervenir 500 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	Realizar intervenciones de mejoramiento a puentes vehiculares y/o locales de la localidad.	INTERVENCIÓN PUENTES	Intervenir 500 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 1,1 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Diseñar y construir las vías locales e intermedias de la malla vial urbana y rural de la Localidad tanto para los segmentos vehiculares como para los peatonales. Conservar la malla vial local e intermedia urbana o rural de la localidad mediante el mantenimiento y rehabilitación de estas.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Intervenir 1,1 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 0,5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Diseñar y construir las vías locales e intermedias de la malla vial urbana y rural de la Localidad tanto para los segmentos vehiculares como para los peatonales. Conservar la malla vial local e intermedia urbana o rural de la localidad mediante el mantenimiento y rehabilitación de estas.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Intervenir 0,5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial rural

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Intervenir 6.000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	Diseño, construcción y conservación de ciclo-infraestructura. Con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la localidad de Usme desde una perspectiva de desarrollo integral.	CICLO INFRAESTRUCTURA	Intervenir 6.000 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:

- Construcción de andenes peatonales en la localidad, que permitan que peatones y familias caminen y se desplacen seguros, minimizando los riesgos de caídas.
- Aplicación de las normas técnicas sobre accesibilidad para población con discapacidad y movilidad reducida.
- Desarrollo del espacio público, con estéticas y lenguajes lúdicos y propios de los NNA, considerando sus características.
- Mejoramiento en la movilidad de los habitantes de la Localidad de Usme.
- Reducción en los tiempos de desplazamiento en la Localidad.
- Aumento en la productividad, competitividad, y desarrollo económico de la localidad.
- Reducción de la contaminación de emisiones de partículas.
- Valorización de los predios.
- Reducción en siniestralidad vial por causa regular o mal estado de la infraestructura vial de localidad.
- Reducción en el mantenimiento del parque automotor del Servicio Integrado de Transporte Público.
- Atención de las necesidades de la ciclo-infraestructura de la localidad, donde las personas se reconozcan como principales protagonistas de su desarrollo con espacios seguros destinados para la recreación, el deporte, la actividad física, y la sostenibilidad de la ciudad de Bogotá siendo accesibles y así mejorar sentido de pertenencia de los habitantes de la Localidad de Usme.
- Al realizar este tipo de intervenciones la comunidad se apropia de los escenarios y se incentiva al deporte y se aleja el tema de inseguridad y drogadicción. Para que sea aprovechados por la niñez, la juventud, los adultos mayores y toda la población de la localidad.

Resultados:

- 3.600 metros cuadrados del sistema de espacio público peatonal de la localidad de Usme Construidos y/o conservados para el uso efectivo del mismo por parte de toda la población local.
- 500 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.
- 1,1 kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación
- 0,5 kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación.
- 6000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.
- Generación de empleos directos e indirectos en las labores de conservación de vías.
- Facilidad de acceso al transporte público y transporte de productos.
- La aceptación de cambios positivos por la comunidad.

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.

(**26/11/2020):** INSCRITO POR JHON GENER SANTOFIMIO RIVERA Y GILBERTO MORALES OROZCO

(25/07/20022): Actualización general del documento para los componentes de la vigencia 2022.
Actualización numeral 10 - 1. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA vigencia 2022 y vigencias 2023 y 2024 sobre Plan de acción actualizado SEGPLAN
Se incluye información sobre iniciativas priorizadas presupuestos participativos para la vigencia 2022

(24/10/2022): Se realizan actualizaciones presupuestales para la meta de puentes.

(19-01-2023): Actualización de datos financieros y actividades para la vigencia 2023.

(13-02-2023): Actualización de datos financieros y actividades para la vigencia 2023 para el Arrendamiento de Predio para salvaguardar la maquinara amarilla y vehículos pesados de la Entidad.

(16-03-2023): Se realiza la actualización de datos financieros y actividades, para la vigencia 2023 Con la finalidad de incluir la adquisición de combustible, para los vehículos (pesados y maquinaria amarrilla) de propiedad la Entidad.

(29-03-2023): Se actualiza la información financiera y descripción de las actividades contempladas en la meta de Construcción y Conservación, señalando la necesidad de incluir costos de vigilancia y seguridad privada para el Predio dispuesto para el almacenamiento de maquinaria amarilla.

(08-05-2023): Se actualiza la información financiera y descripción de las actividades contempladas en la meta de Construcción y Conservación, señalando la necesidad de incluir el proceso de Interventoría para el contrato de Obra.

(14/02/2024): Actualización de actividades y presupuesto asignado para la vigencia 2024.

(04/04/2024): Se realiza la actualización de datos financieros y actividades, para la vigencia 2024, Con la finalidad de incluir la adquisición de combustible, para los vehículos (pesados y maquinaria amarrilla) de propiedad la Entidad.

(**10/04/2024):** Se realiza la actualización de datos financieros y actividades, para la vigencia 2024, Con la finalidad de incluir la orden de compra, cuyo objeto es: Suministro de materiales de construcción y ferretería mediante el acuerdo marco de precios CCE-255-AMP-2021, para el mejoramiento de la malla vial urbana y rural de la localidad de Usme.

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 de los procesos de licitación, tener en cuenta los segmentos viales que tienen estudios y diseños. - Tener en cuenta las solicitudes remitidas por la comunidad para la intervención de las vías, priorizando las que generen mayor impacto en la comunidad. - Contar con diagnostico que garantice la adecuada ejecución de las obras a realizar. - Se requiere una buena selección de las empresas contratantes. - Una interventoría con experiencia y que cumpla con los requerimientos. - Teniendo en cuenta que las afectaciones generadas por la emergencia son también de tipo económico y que la población y los diferentes actores y organizaciones del territorio local se han visto afectadas en este aspecto, se ha hecho necesario desarrollar acciones encaminadas a mitigar también el impacto económico en el territorio. - Se requiere la presente contratación con el fin de dar continuidad al mantenimiento permanente a los segmentos de la malla vial local en material de afirmado, para apoyar la producción, el mercadeo y la comercialización de los productos y satisfacer las necesidades de accesibilidad de la comunidad de la misma manera lograr alcanzar la meta proyectada por la Administración en este tema. Por lo tanto, se debe proceder con el mejoramiento con fresado estabilizado, estabilización de puntos críticos, mantenimiento de obras de drenaje. Por tal motivo el Fondo de Desarrollo Local de Usme, dentro su programa de mantenimiento de vías se debe satisfacer las necesidades de infraestructura en las comunidades en general y más aun previendo las diversas épocas climáticas para el buen funcionamiento de la malla vial. - Considerar para la priorización de la inversión se debe contar con el Concepto previo favorable emitido por el Instituto de Desarrollo Urbano, el certificado de DADEP en el cual se logre verificar la titularidad del Bien a favor del Distrito, entre otros. Teniendo en cuenta la priorización de las necesidades presentadas y votadas por la comunidad y el recurso existente para cada una de las vigencias 2021-2024.

15. RESPONSABLE DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO *Ingrese la información de la persona responsable de formular el proyecto.*
Nombre: DORA ALIX HERNANDEZ CEBALLOS
Cargo: *Contratista – profesional Infraestructura FDLU*
Teléfono Oficina: *7693100*
Fecha de elaboración (25/11/2020) **Fecha de actualización: (10/04/2024)**