ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	SUBA
NOMBRE DEL PROYECTO	**MEJOR INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD EN SUBA**
CÓDIGO DEL PROYECTO	1999
COMPONENTES	• CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN • INTERVENCIÓN DE PUENTES • INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL • CICLO INFRAESTRUCTURA

2. CLASIFICACIÓN

PLAN DE DESARROLLO LOCAL	UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL Y AMBIENTAL PARA SUBA
PROPOSITO	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 **160** metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación. • Intervenir **9** Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación. • Intervenir **20.000** metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación. • Intervenir **11.000** metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.
AÑO DE VIGENCIA	**Escriba aquí el (los) año (s):** 2021, 2022, 2023, 2024

3. PROBLEMA O NECESIDAD

PROBLEMA O NECESIDAD

- **INTERVENCIÓN MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL**

Antecedentes y Necesidad.

Un aspecto importante de la infraestructura pública es el sistema de malla vial, que presenta un notable deterioro que propicia todo tipo de incidencias negativas en la población, tales como inseguridad, improductividad, ausencia del sentido de pertenencia entre otros. El problema real lo constituye la Malla vial y el espacio público local, es decir las vías internas de los barrios donde la construcción, rehabilitación y mantenimiento son de competencia de la Alcaldía Local. Un porcentaje muy alto de estas vías y obras de espacio público se encuentran excesivamente deteriorados y aunque el Fondo de Desarrollo realiza anualmente intervenciones para su mantenimiento y adecuación, los recursos locales son escasos frente a la dimensión de las necesidades. Lo anterior genera dificultades en el tráfico vehicular y peatonal de la Localidad, propiciando el descontento general entre los habitantes que viven en las zonas afectadas y la población flotante que diariamente llega a la localidad.

De igual manera, es importante realizar una intervención integral a las calzadas de estos CIVs, ya que, de acuerdo con los diagnósticos y estudios y diseños elaborados en el marco del contrato de consultoría No. 345 de 2018 y aprobados por la respectiva Interventoría, se ha determinado el tipo de intervención al requerirse construcción teniendo en cuenta el deficiente estado de los tramos viales y su espacio público asociado en el marco del contrato de consultoría ya mencionado.

Debido a las malas condiciones actuales de las estructuras de los CIVs priorizados y que precisamente fueron objeto de los estudios y diseños, que sumado a la presencia de rutas de SITP y al incremento de los flujos vehiculares han causado mayor deterioro y obligan a construir estructuras acordes a los nuevos requerimientos, con mayores y mejores especificaciones que garanticen la estabilidad de los mismos y permita ofrecer a los usuarios vías en perfectas condiciones.

Adicionalmente y de acuerdo con las condiciones identificados en los estudios y diseños en relación a las redes húmedas, se deben también intervenir con actividades de renovación en su mayoría ya que las redes húmedas actuales datan de muchos años, se encuentran en materiales que no se ajustan a las normas técnicas vigentes y tampoco permiten garantizar la estabilidad de cualquier tipo de intervención que se requiera efectuar (con base en la ley 1682 de 2013), que se traduce en la necesidad de una mayor inversión para la terminación total de cada CIV.

Debido a que se tienen diseños de CIVs propios del contrato de consultoría No. 345 de 20108, sumado al requerimiento de las comunidades afectadas, se contemplan para la intervención estos segmentos viales, por el estado actual de los mismos, y se hace necesario una inversión adicional que permita entregar obras de calidad y con la estabilidad requerida.

Situación actual

La extensión total (construida y por construir) de la malla vial de la localidad que cuenta con diagnóstico es 1.599,06 Km-carril, distribuidos de la siguiente manera:

Composición de la malla vial de la localidad

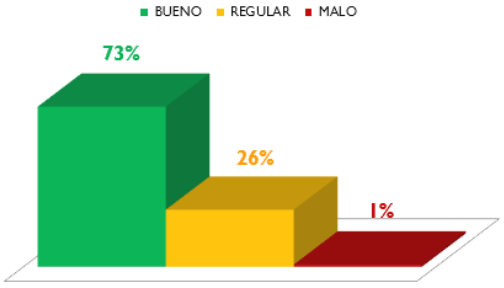
BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
759,37	593,12	246,57	1.599,06

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

PORCENTAJES DEL ESTADO MALLA VIAL LOCALIDAD POR COMPONENTE

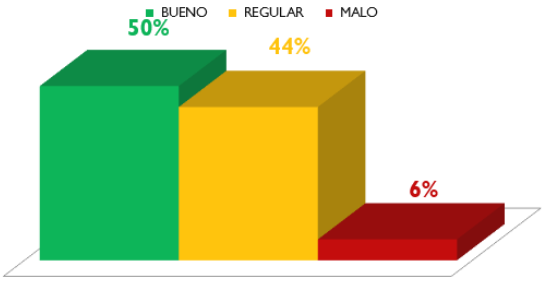
TRONCAL:

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
107,75	37,79	1,78	147,32



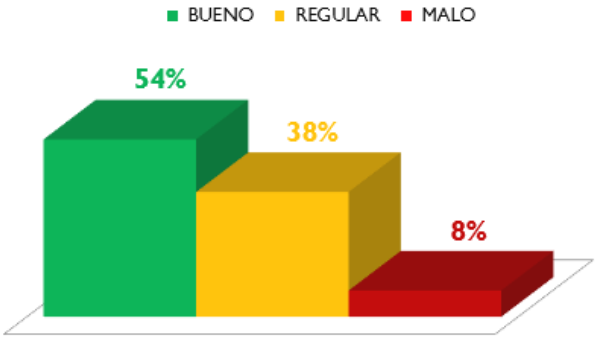
ARTERIAL:

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
147,99	129,46	18,40	295,85



INTERMEDIA:

BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
172,89	120,49	26,42	319,80

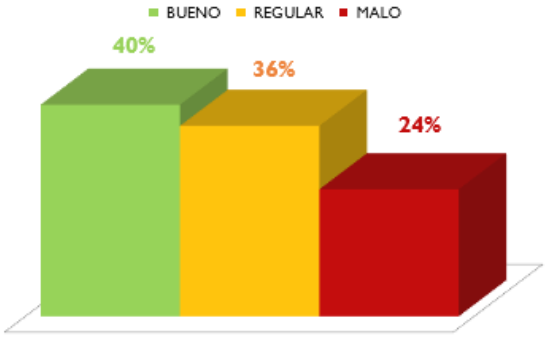


LOCAL:



BUENO Km-carril	REGULAR Km-carril	MALO Km-carril	TOTAL Km-Carril
330,74	305,38	199,97	836,09

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



<u>Estado malla vial rural.</u>

Bogotá cuenta con malla vial rural en 8 de las 20 localidades, entre las que están Usaquen, Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal, Usme, Suba, Ciudad Bolívar y Sumapaz, de los cuales los 1104,68 km-carril se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

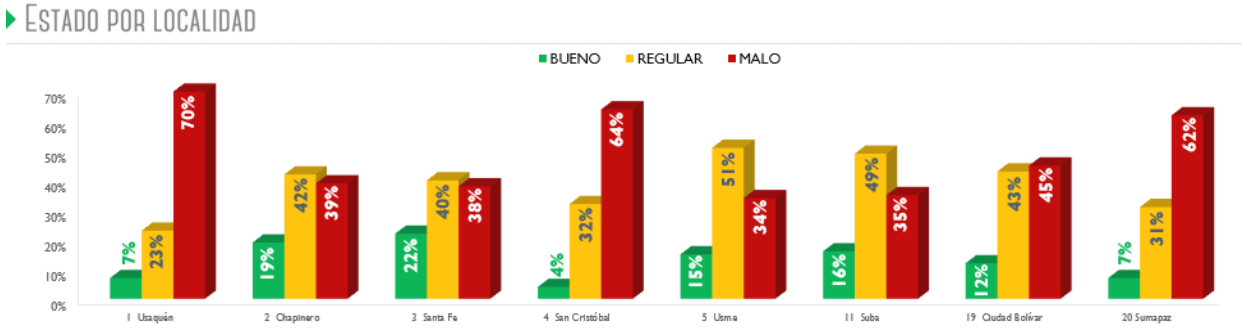
Tabla 1. Inventario malla vial rural de Bogotá a 2019.

Localidad	Cantidad de malla vial rural (km-carril)
Usaquen	35.89
Chapinero	74.20
Santa Fe	72,96
San Cristóbal	8,43
Usme	230,38
Suba	95.81
Ciudad Bolívar	232,15
Sumapaz	354,86
Total	**1104,68**

Fuente: Elaboración propia

Teniendo en cuenta la tabla 1, a continuación, se presenta el estado de la malla vial rural de Bogotá discriminado por cada una de las localidades así:

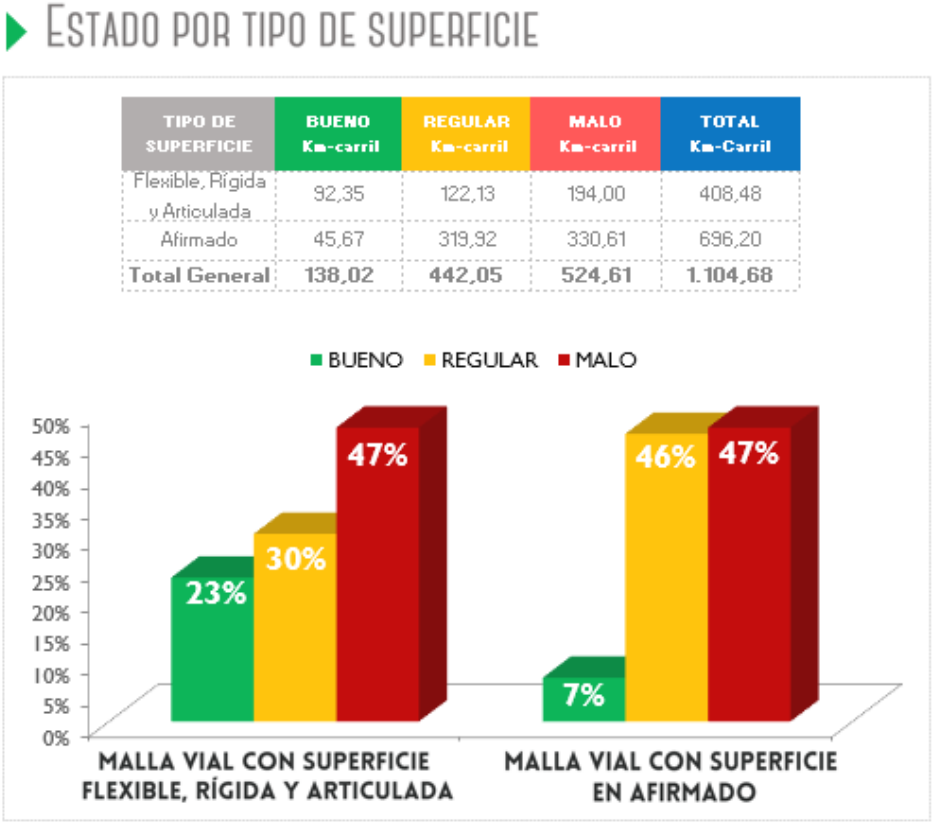
Ilustración 3. Estado Malla Vial Rural por localidad.



Fuente: Estadísticas de la malla vial de Bogotá – IDU al 30 de junio de 2020.

Para el caso de la localidad de Suba en comparación con las demás localidades, la malla vial rural por tipo de superficie se encuentra de la siguiente manera:

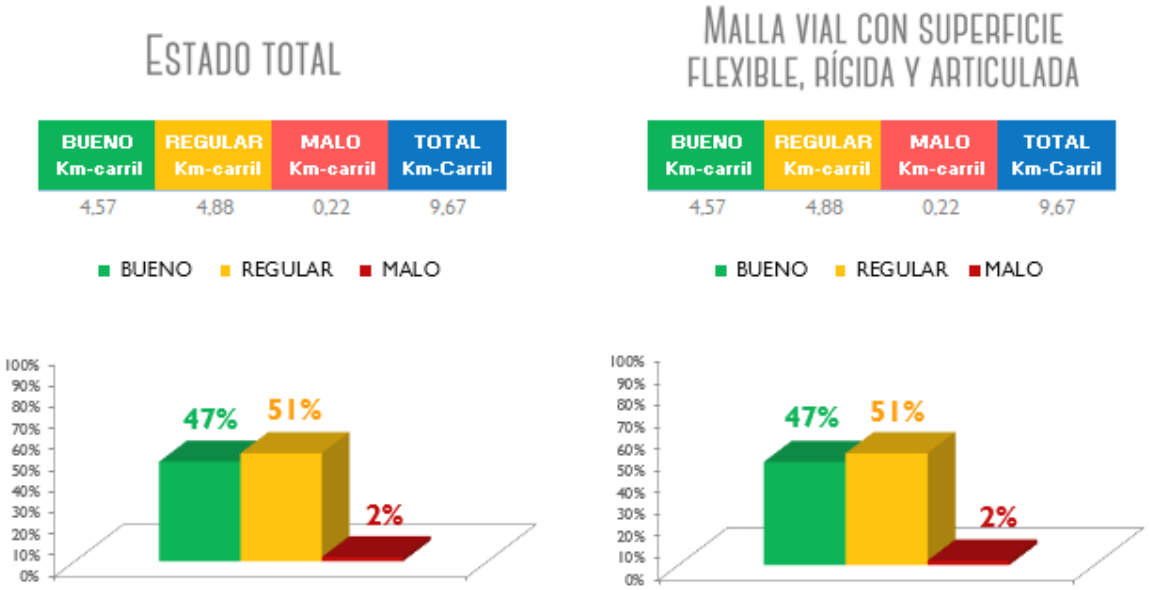
Ilustración 4. Estado Malla Vial Rural principal por tipo de superficie y por localidad.



Fuente: Estadísticas de la malla vial de Bogotá – – IDU al 30 de junio de 2020.

En lo referente a la localidad de Suba, se recalca que solo se cuenta con malla vial rural principal con superficie flexible, rígida y articulada, sin embargo, se presenta gráficamente el consolidado del estado de la malla vial rural principal de Suba así:

Ilustración 5. Estado Malla Vial Rural principal de Suba por tipo de superficie.



Fuente: Estadísticas de la malla vial de Bogotá – IDU al 30 de junio de 2020.

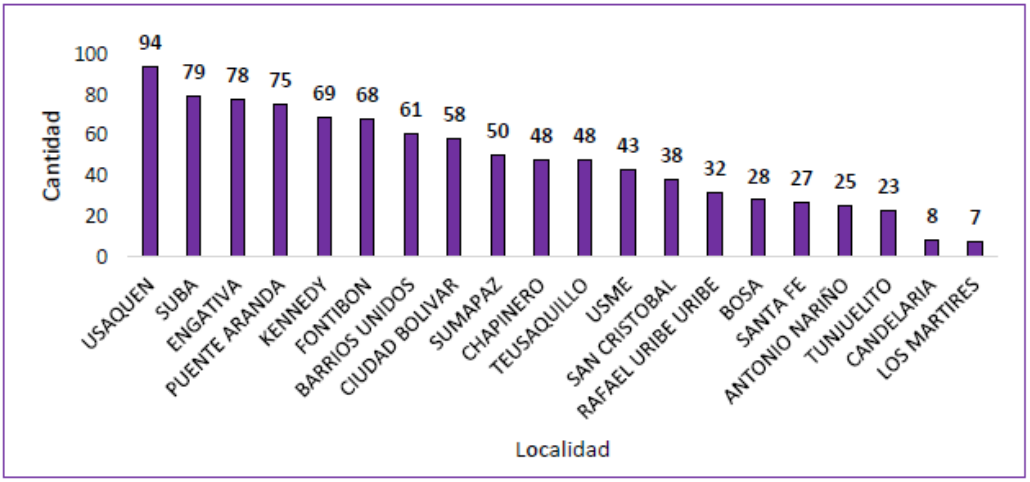
- **INTERVENCIÓN PUENTES**

Antecedentes y Necesidad

Inventario De Puentes Del Distrito Por Localidad.

De acuerdo al inventario de puentes de Bogotá D.C., reportado en el sistema de información geográfica del IDU – SIGIDU y en el boletín técnico No. 06 inventario de puentes del distrito con corte de agosto de 2020, se tiene para el caso de la localidad de Suba un total de 79 estructuras de puentes, siendo de esta forma, la segunda localidad con mayor cantidad de puentes tal como se puede observar en la siguiente ilustración.

Ilustración 9. Inventario de puentes del distrito por localidad.



Fuente: Sistema de información geográfica SIGIDU.

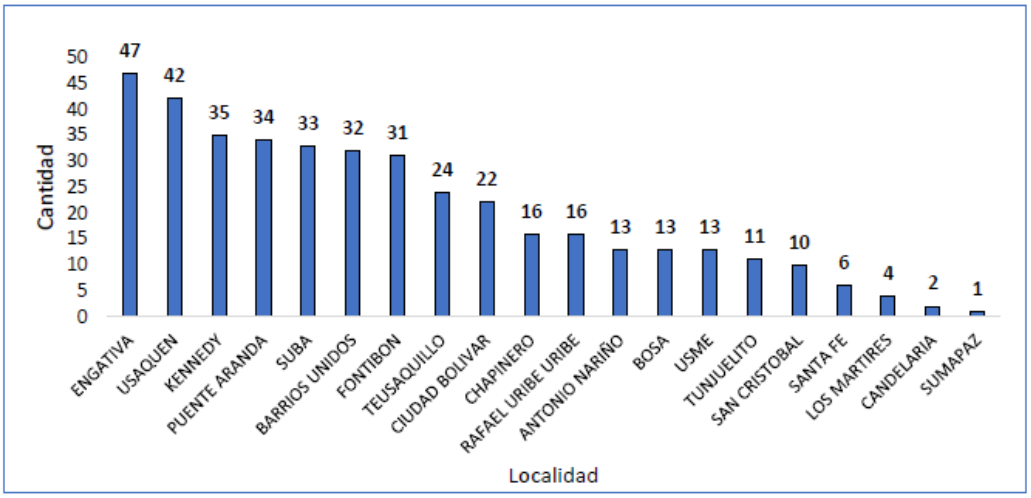
De los 959 puentes, las localidades de Usaquén, Suba, Engativá, Puente Aranda, Kennedy, Fontibón y Barrios Unidos, contienen 524 Puentes, correspondiente aproximadamente al 55% de la totalidad de los puentes del Distrito. Bajo esta consideración, surge la necesidad por parte de la alcaldía local de formular todos los procedimientos y gestiones

tendientes a intervenir con actividades de conservación y/o construcción para así garantizar la estabilidad y durabilidad de los puentes y también brindar condiciones seguras de movilidad a los usuarios.

Inventario De Puentes Peatonales Del Distrito Por Localidad.

En cuanto a la distribución de los 405 puentes peatonales del Distrito por localidad, se tiene para la localidad de Suba un número de estructuras de este tipo de 33, siendo la cuarta localidad en el distrito con mayor cantidad de puentes peatonales. En la ilustración 10 se presenta la distribución de los puentes peatonales del Distrito por localidad.

Ilustración 10. Inventario de puentes peatonales del distrito por localidad.

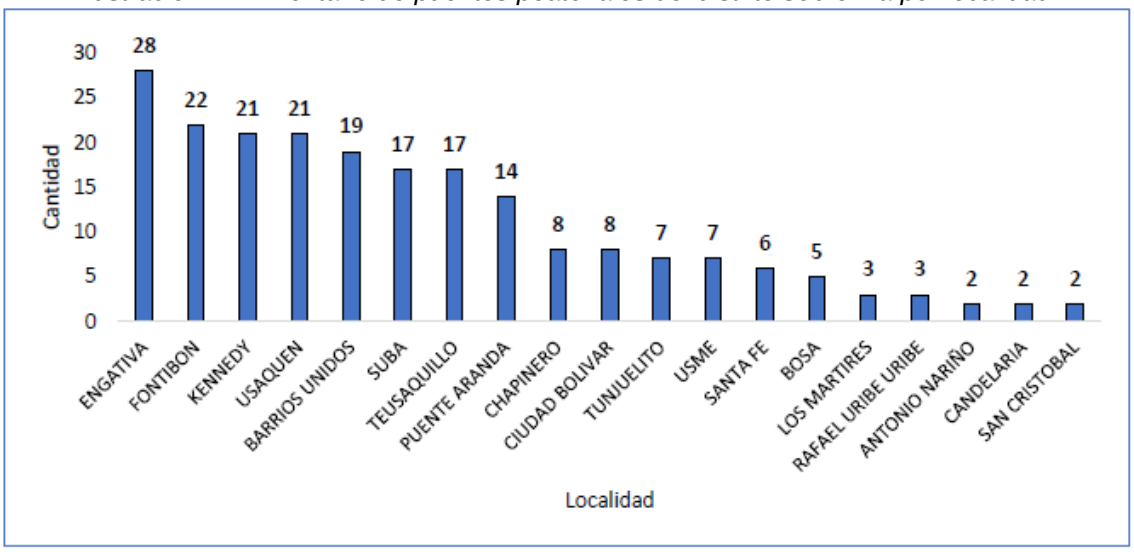


Fuente: Sistema de información geográfica SIGIDU.

Puentes peatonales del Distrito sobre vía.

De los 405 puentes peatonales inventariados en el Distrito, 213 corresponde a estructuras sobre vías. En el caso de la localidad de Suba, se tiene 17 puentes peatonales sobre vía siendo así la sexta localidad con mayor número de puentes peatonales en esta condición. La ilustración 11 presenta el número de puentes peatonales sobre vía por localidad.

Ilustración 11. Inventario de puentes peatonales del distrito sobre vía por localidad.

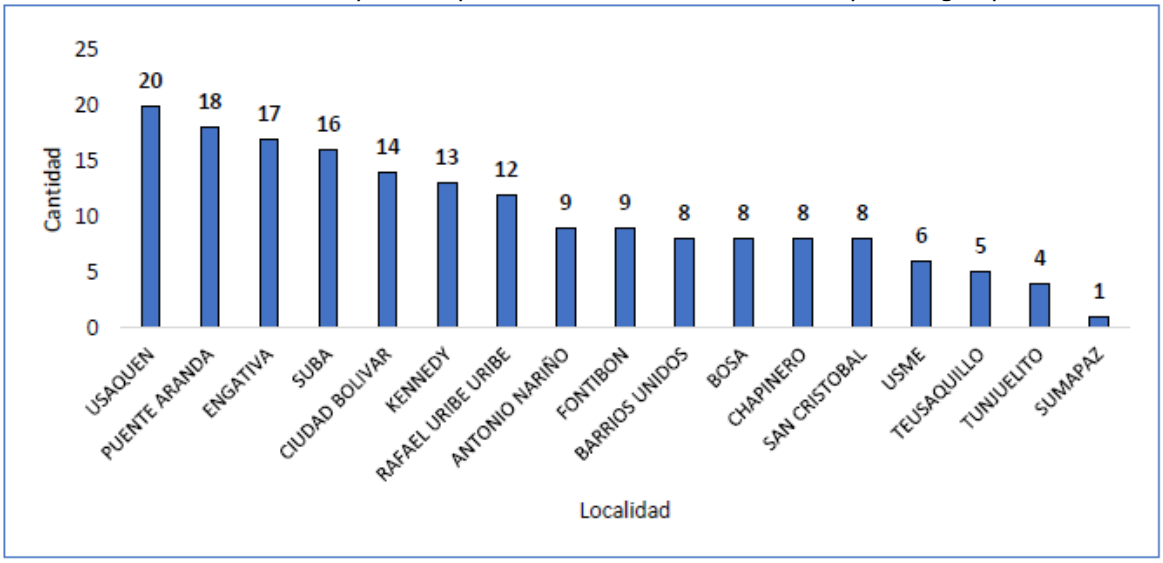


Fuente: Sistema de información geográfica SIGIDU.

Puentes peatonales del Distrito sobre cuerpo de agua.

Sobre cuerpos de agua de los 405 puentes peatonales se tienen 176 estructuras. Como se presenta en la ilustración 12, la localidad de suba es la cuarta localidad en el distrito con mayor número de puentes peatonales sobre agua con un numero de 16 estructuras en esta condición de puentes sobre cuerpos de agua.

Ilustración 12. Inventario de puentes peatonales del distrito sobre cuerpo de agua por localidad.

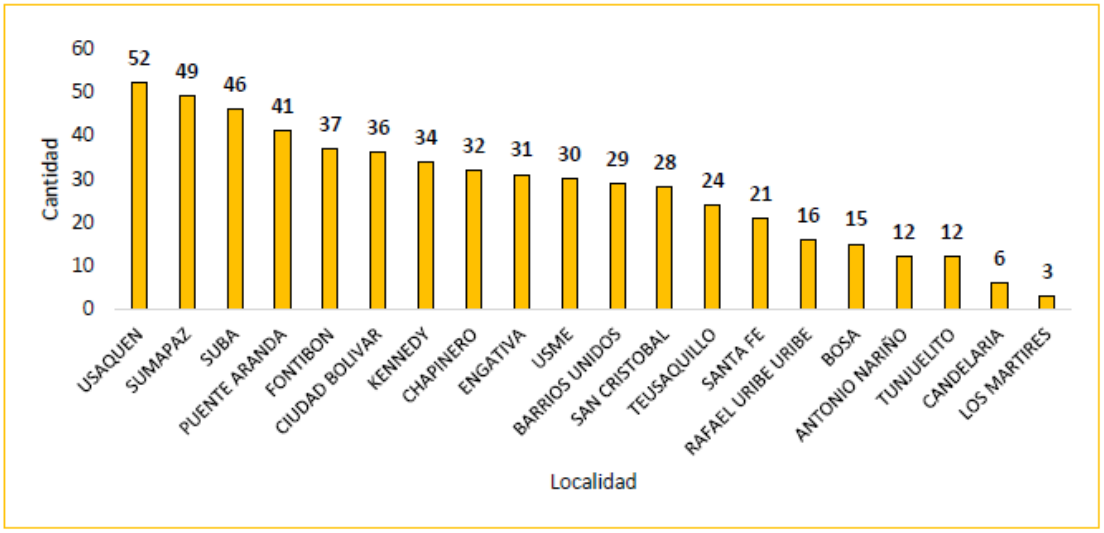


Fuente: Sistema de información geográfica SIGIDU.

Inventario De Puentes Vehiculares Del Distrito Por Localidad.

De los 554 puentes vehiculares inventariados en el Distrito, se tiene que las dentro de las zonas que cuentan con un mayor número de estructuras de este tipo, suba es la tercera localidad con mayor numero (46). En la ilustración 13 se presenta el número de puentes vehiculares por localidad.

Ilustración 13. Inventario de puentes vehiculares del distrito por localidad.

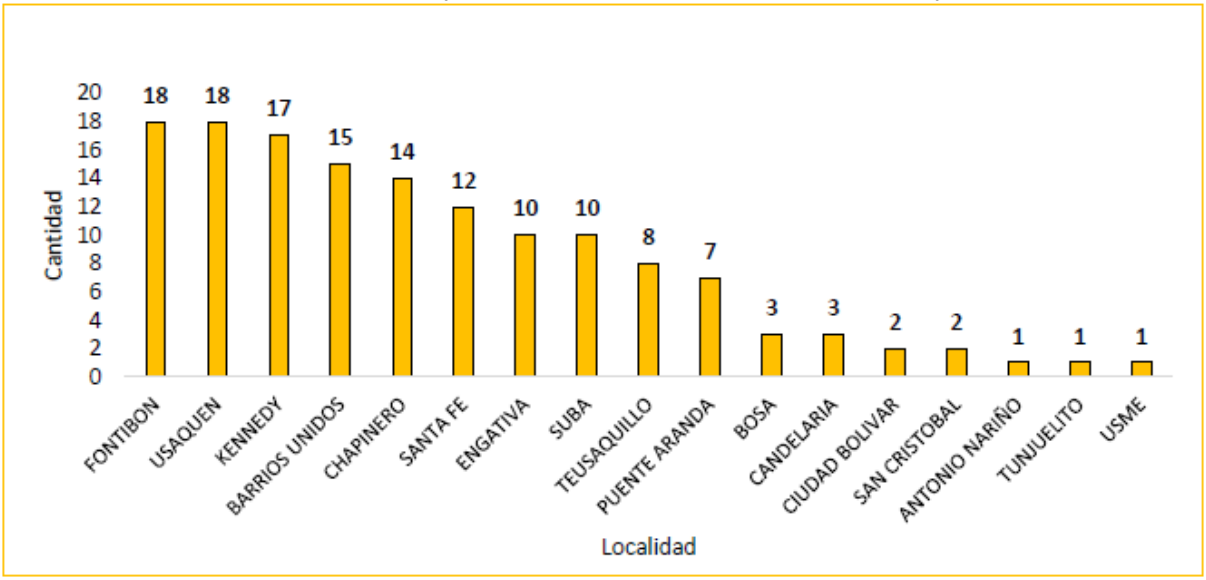


Fuente: Sistema de información geográfica SIGIDU.

Puentes vehiculares del Distrito sobre vía.

De los 554 puentes vehiculares, 142 se encuentran sobre vías. La localidad de Suba con 10 ocupa el octavo puesto de acuerdo a la ilustración 14 en donde se presenta la distribución del número de puentes vehiculares sobre vía.

Ilustración 14. Inventario de puentes vehiculares del distrito sobre vía por localidad.

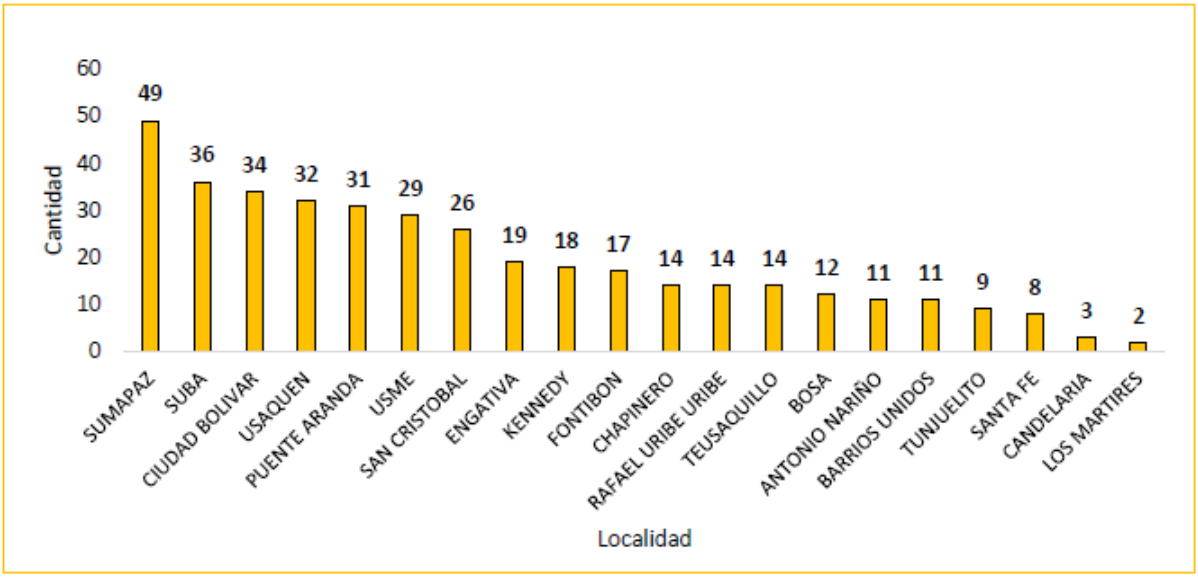


Fuente: Sistema de información geográfica SIGIDU.

Puentes vehiculares del Distrito sobre cuerpo de agua.

De los 554 puentes vehiculares 389 corresponde a estructuras que cruzan cuerpos de agua. Como se presenta en la ilustración 15, la localidad de Suba con 36 estructuras, representan la segunda localidad con mayor número de puentes sobre cuerpos de agua en el distrito.

Ilustración 15. Inventario de puentes vehiculares del distrito sobre cuerpo de agua por localidad.



Fuente: Sistema de información geográfica SIGIDU.

- **INTERVENCIÓN ESPACIO PUBLICO (Red de andenes y espacios peatonales).**

Antecedentes y Necesidad

De acuerdo a lo registrado en el sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU para la vigencia 2019, se tiene que para la red de andenes y espacios peatonales el distrito a corte de la vigencia 2019-II tiene 28.121.556 m2.

Para la localidad de Suba, a corte de la vigencia 2019, la extensión el espacio público acorde a las cifras del sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público el IDU, corresponde a 3.400.241 m2, reuniendo todo tipo de superficies y acabados de anden tanto en zonas residenciales como en zonas de comercio y aledañas a vías arteriales y troncales.

A continuación, se ilustra la serie histórica del comportamiento del espacio público para las localidades de Bogotá desde el año 2014 al año 2019.

Tabla 2. Serie histórica áreas de espacio público por localidad año 2014 a 2019. Expresado en m2.

Localidad	2014	2015	2016	2017-1	2017-2	2018-1	2018-2	2019-1
Usaquén	2.113.727	2.143.502	2.143.502	2.147.197	2.197.925	2.199.471	2.199.501	2.201.239
Chapinero	1.208.933	1.095.876	1.095.876	1.096.771	1.118.786	1.122.372	1.122.465	1.120.816
Santa Fe	558.722	575.755	575.755	578.885	580.691	586.124	586.655	586.510
San Cristóbal	1.324.745	1.204.368	1.204.368	1.203.818	1.204.355	1.208.064	1.204.949	1.202.308
Usme	836.787	1.007.588	1.007.588	1.007.371	1.004.722	1.013.275	1.014.048	1.014.197
Tunjuelito	639.435	653.205	653.205	652.126	650.902	650.892	652.326	652.438
Bosa	1.253.294	1.528.994	1.528.994	1.658.179	1.653.034	1.659.317	1.693.373	1.691.516
Kennedy	2.760.750	3.304.546	3.304.546	3.394.949	3.393.412	3.387.579	3.386.536	3.381.546
Fontibón	1.621.105	1.754.094	1.754.094	1.763.243	1.800.407	1.817.312	1.818.116	1.825.016
Engativá	2.468.762	2.685.973	2.685.973	2.849.618	2.806.146	2.811.054	2.811.072	2.771.230
Suba	2.524.971	3.368.780	3.368.780	3.394.342	3.346.733	3.352.050	3.365.918	3.400.241
Barrios Unidos	1.333.579	1.230.033	1.230.033	1.243.438	1.233.175	1.243.666	1.243.664	1.227.313
Teusaquillo	1.231.669	1.259.128	1.259.128	1.259.709	1.262.104	1.265.358	1.264.169	1.264.227
Los Mártires	841.765	738.178	738.178	735.733	746.632	749.720	748.935	748.935
Antonio Nariño	573.779	559.137	559.137	559.153	551.337	553.990	553.990	553.997
Puente Aranda	1.781.136	1.701.584	1.701.584	1.705.145	1.698.311	1.702.655	1.703.809	1.702.266
La Candelaria	108.522	161.190	161.190	170.371	170.447	172.921	172.921	174.267
Rafael Uribe Uribe	1.166.761	1.167.993	1.167.993	1.168.443	1.168.985	1.166.171	1.166.647	1.160.621
Ciudad Bolívar	N.D.	1.433.020	1.433.020	1.434.718	1.437.744	1.442.547	1.443.220	1.442.873
Sumapaz	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Total Bogotá D.C.	**24.348.442**	**27.572.944**	**27.572.944**	**28.023.209**	**28.025.848**	**28.104.538**	**28.152.313**	**28.121.556**

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a lo registrado en la tabla 2, se deduce un comportamiento ascendente desde el año 2014 al 2018-2, cuyo el más representativo fue del año 2014 al año 2015 con un incremento de 3.224.502 m2, refleja dos posibles situaciones, la

primera una depuración de las cifras reales de áreas de espacio público por ser la primera vigencia en obtenerse esta información, o una significativa renovación urbanística de Bogotá en dicho periodo.

Del periodo 2015-2016 no se registran variaciones lo que podría confirmar la hipótesis de la primera situación antes expuesta en relación a que no se tenía debidamente registrado la extensión real del espacio público en Bogotá, para el periodo 2016 a 2017-1, también se tuvo incremento de 450.265 m2 dando continuidad al incremento e las áreas de espacio público, pero en menor proporción a la tendencia de la renovación urbanística de la ciudad.

Desde el 2017-2 al 2018-2 los incrementos se redujeron sustancialmente, teniendo en cuenta que del periodo 2017-2 a 2017-1 solo se tuvo un incremento de espacio público de 2.639 m2, del 2018-1 a 2017-2 se aumentó solo en 78.690 m2 y del periodo 2018-2 al 2018-1 se incrementó en 47.775 m2.

En el periodo de 2019-1 al 2018-2 se presenta un caso particular, ya que se registra una disminución del espacio público en 30.757 m2, indicador que refleja características de aumento de construcciones que lógicamente pueden haber incurrido a invasiones de espacio público, conllevando a la reducción del espacio público previamente indicada.

Para la localidad de Suba, el comportamiento muestra una tendencia al aumento de la extensión del espacio público desde el año 2014 a 2019, a excepción del periodo 2017-1 a 2017-2 que registra una disminución del espacio público en 47.609 m2, posiblemente resultado de aumento de construcciones y obras civiles que lógicamente pueden haber incurrido a invasiones de espacio público, conllevando a la reducción del espacio público previamente indicada para la localidad de Suba.

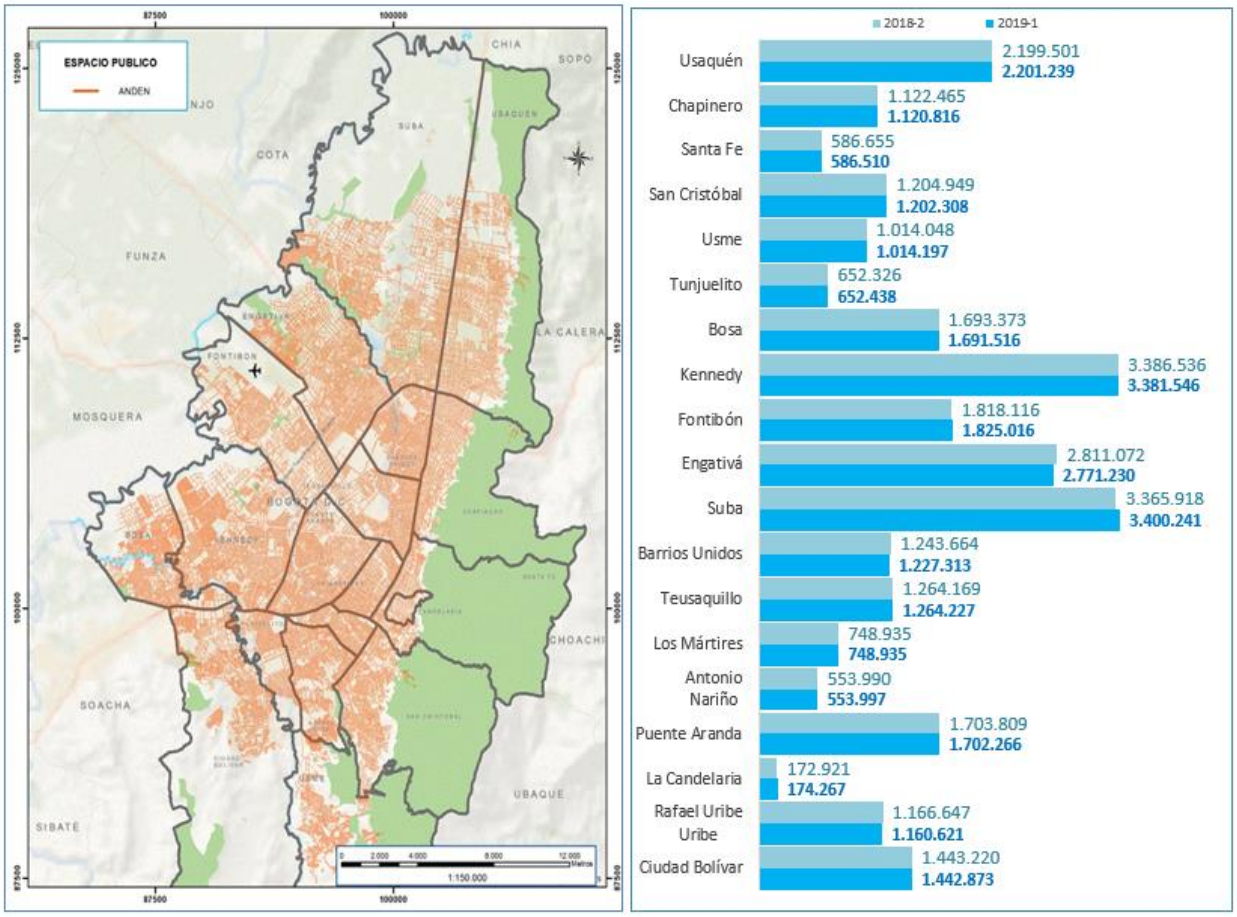
Para el periodo 2014 al año 2015 se registra un incremento de 843.809 m2, lo que refleja dos posibles situaciones, la primera una depuración de las cifras reales de áreas de espacio público en la localidad de Suba por ser la primera vigencia en obtenerse esta información, o una significativa renovación urbanística de Bogotá en dicho periodo.

Del periodo 2015-2016 no se registran variaciones lo que podría confirmar la hipótesis de la primera situación antes expuesta en relación a que no se tenía debidamente registrado la extensión real del espacio público en Suba, para el periodo 2016 a 2017-1, también se tuvo incremento de 25.562 m2 en continuidad, pero en menor proporción a la tendencia de la renovación urbanística de la ciudad. Para el periodo 201-2 al 2019-1 los incrementos se redujeron sustancialmente, teniendo en cuenta que del periodo 2017-2 a 2018-1 solo se tuvo un incremento de espacio público de 5.317 m2, del 2018-1 a 2018-2 se aumentó solo en 13.868 m2. En el periodo de 2019-1 al 2018-2 se registra un aumento del área de espacio público en 34.323 m2.

Teniendo en cuenta los anteriores indicadores para la localidad de Suba, y en aras de mejorar las condiciones de accesibilidad y estabilidad del espacio público de la localidad, es importante lograr estrategias encaminadas a favorecer las áreas de espacio público en las UPZ de mayor necesidad que corresponden a las UPZ 71, 28, 27 y 25.

A continuación, se ilustra la el comparativo a nivel local de las áreas de espacio público en comparación de la vigencia 2018-2 y 2019-1.

Ilustración 16. Resultados a nivel local de distribución de áreas de espacio público - andenes por localidad, vigencia 2018-2 y 2019-1 (unidades en m2).



Fuente: sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU año 2019

De acuerdo a la ilustración 16, para la localidad de Suba se tiene un área de andenes y corredores peatonales de 3.400.241 m2, siendo la localidad en Bogotá con mayor área de espacio público, indicador que claramente obliga a buscar más estrategias y gestiones que conlleven a la adecuada conservación e incremento en la construcción de todos los componentes del espacio público como lo son las 86 plazas, 456 pompeyanos, 168.072 elementos de andenes y 13.543 separadores de acuerdo a lo registrado al inventario y diagnostico básico del espacio público expedido por la dirección técnica estratégica del IDU, y así por medio de la administración local lograr mejorar las condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida, y tener mayor armonía entre la red de espacios peatonales con el espacio público verde y así mejorar los indicadores respecto al índice poblaciones presente en la localidad de Suba.

Gestiones realizadas por la alcaldía local de Suba en intervención de espacio público.

En lo referente a urbanismo y espacio público, la Alcaldía Local de Suba desarrolla proyectos sostenibles para mejorar las condiciones de movilidad en términos de equidad, integración, seguridad y accesibilidad de los habitantes de la localidad, mediante la construcción y conservación de obras de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público.

Se hace necesaria la adecuación del espacio público asociado y el que determine la alcaldía local en términos de andenes, plazoletas, zonas comunales, bahías de parqueo, vías peatonales entre otros, en los sectores que en la actualidad cuentan con menores beneficios colectivos para así, mejorar la calidad y seguridad en los desplazamientos del peatón y de igual forma personas con movilidad reducida.

Conforme a lo anterior, y dado que la localidad de Suba presenta un deterioro significativo del espacio público en algunos sectores ya consolidados y que a la fecha se han diagnosticado cerca de 4,800 m2 (conforme a las fichas de diagnóstico elaboradas por el área de infraestructura) y también acorde a los estudios y diseños ejecutados por medio del contrato de consultoría No. 345 de 2018.

La localidad ha presentado avances representados en aproximadamente 10,723 m2, lo cual indica que se hace necesario continuar con el programa que apunte a alcanzar la meta que sea propuesta en plan de desarrollo local, para lo cual el fondo de desarrollo local de Suba cuenta con estudios y diseños de CIVs propios del contrato de consultoría No. 345 de 2018, sumado al requerimiento de las comunidades afectadas, se contemplan intervenciones en la red de andenes asociados a tramos viales objeto de intervención bajo la modalidad de construcción y así garantizar la entrega obras de calidad y con la estabilidad requerida cumpliendo la meta establecida en el plan de desarrollo local de Suba.

- **RED DE CICLO-INFRAESTRUCTURA**

Antecedentes y Necesidad

Diagnóstico de red de ciclorutas.

De acuerdo a lo registrado en el sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU para la vigencia 2019, se tiene que para la red de ciclorutas la cual agrupa la red de bici carriles y la extensión del sistema de ciclorutas, a corte de la vigencia 2019-II tiene una longitud total de 541 km.

Para la localidad de Suba, a corte de la vigencia 2019, la longitud total de ciclorutas acorde a las cifras del sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público el IDU, corresponde a 83 km. A continuación, se ilustra la serie histórica del comportamiento de la red de ciclorutas para las localidades de Bogotá desde el año 2015 al año 2019.

Tabla 3. Serie histórica longitud de red de ciclorutas por localidad año 2015 a 2019.

Localidad	2015	2016-1	2016-2	2017-1	2017-2	2018-1	2018-2	2019-1
Usaquén	46	46	46	46	46	48	50	52
Chapinero	13	14	16	16	16	16	16	21
Santa Fe	12	12	12	12	12	12	12	13
San Cristóbal	3	3	3	3	3	3	3	3
Usme	6	6	6	6	6	7	7	7
Tunjuelito	15	15	17	17	17	17	17	17
Bosa	27	27	29	29	29	30	35	35
Kennedy	69	70	70	70	70	78	81	84
Fontibón	18	18	20	21	21	22	23	23
Engativá	55	55	55	55	55	56	57	57
Suba	78	81	81	81	81	82	82	83
Barrios Unidos	27	27	27	27	27	30	34	35
Teusaquillo	32	34	34	34	35	40	43	45
Los Mártires	10	10	10	10	10	10	10	11
Antonio Nariño	4	4	4	4	4	4	4	4
Puente Aranda	15	26	31	31	32	32	32	32
La Candelaria	1	1	1	1	1	1	2	2

Rafael Uribe Uribe	5	5	5	5	5	5	5	5
Ciudad Bolívar	7	7	10	10	10	10	10	12
Sumapaz	N.D	N.D	N.D	N.D	N.D	N.D	N.D.	N.D.
Total Bogotá D.C.	**443**	**461**	**477**	**478**	**480**	**503**	**523**	**541**

Fuente: sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU año 2019

De acuerdo a lo registrado en la tabla 3, para Bogotá se deduce un comportamiento ascendente desde el año 2015 al 2019-1, cuyo el más representativo fue el periodo del año 2017-2 al 2018-1 con un incremento de 23 km, lo que refleja una significativa renovación en los espacios de movilidad ambientalmente sostenibles de Bogotá. Del periodo 2015 al 2019-1 se tuvo incremento en todo el distrito de la red de ciclorutas reflejada así:

Tabla 4. Serie histórica incremento red de ciclorutas año 2015 a 2019.

Periodo	2015 a 2016-1	2016-1 a 2016-2	2016-2 a 2017-1	2017-1 a 2017-2	2017-2 a 2018-1	2018-1 a 2018-2	2018-2 a 2019-1
Bogotá D.C.	18 km	16 km	1 km	2 km	23 km	20 km	18 km

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, para la localidad de Suba también se deduce un comportamiento ascendente desde el año 2015 al 2019-1, cuyo el más representativo fue el periodo del año 2015 al 2016-1 con un incremento de 3 km. Del periodo 2015 al 2019-1 se tuvo incremento en toda la localidad, pero en menor medida a comparación con el distrital de la red de ciclo rutas reflejada así:

Tabla 5. Serie histórica incremento red de ciclorutas localidad de Suba año 2015 a 2019.

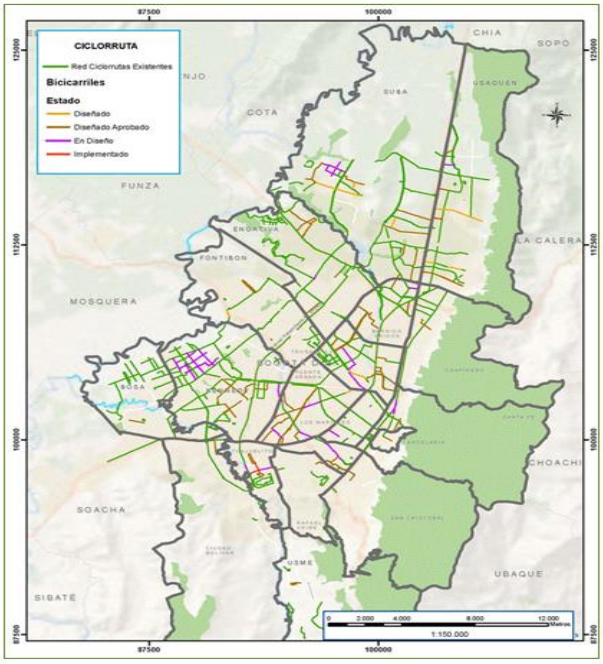
Periodo	2015 a 2016-1	2016-1 a 2016-2	2016-2 a 2017-1	2017-1 a 2017-2	2017-2 a 2018-1	2018-1 a 2018-2	2018-2 a 2019-1
Suba	3 km	0 km	0 km	0 km	1 km	0 km	1 km

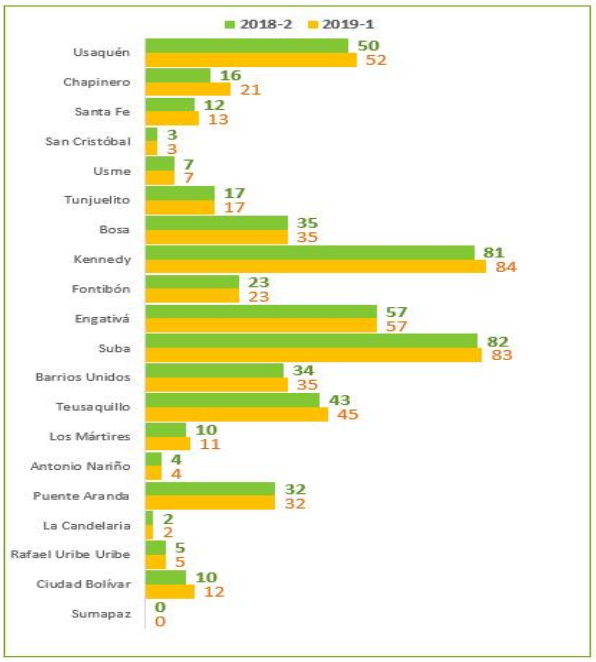
Fuente: Elaboración propia

De la tabla 5 se deduce que para la localidad de Suba, no se ha presentado un avance significativo en la construcción de red de ciclorutas desde el periodo 2016-1 al 2016-2 hasta el periodo 2017-1 al 2017-2, sin incremento de la red de ciclorutas, sin embargo de acuerdo a la tabla 2-8 se aprecia que la localidad de Suba es la segunda con mayor longitud de ciclorutas en el distrito lo que indica que debido a la significativa red de ciclorutas existente no se ha hecho necesario aumentar más dicha infraestructura en la localidad.

A continuación, se ilustra la el comparativo a nivel local de la red de ciclorutas en comparación de la vigencia 2018-2 y 2019-1.

Ilustración 17. Resultados a nivel local de distribución de red de ciclorutas por localidad, vigencia 2018-2 y 2019-1 (unidades en km).





Fuente: sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU año 2019

Diagnóstico de red de bici carriles.

De acuerdo a lo registrado en el sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU para la vigencia 2019, se tiene que para la red de bici carriles a corte de la vigencia 2019-II tiene una longitud total de 141 km.

Para la localidad de Suba, a corte de la vigencia 2019, la longitud total de bici carriles acorde a las cifras del sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público el IDU, corresponde a 21 km. A continuación, se ilustra la serie histórica del comportamiento de la red de bici carriles para las localidades de Bogotá desde el año 2015 al año 2019.

Tabla 6. Serie histórica longitud de red de bicicarriles por localidad año 2015 a 2019.

Localidad	2015	2016-1	2016-2	2017-1	2017-2	2018-1	2018-2	2019-1
Usaquén	7	7	7	7	7	8	9	10
Chapinero	1	1	3	3	3	4	4	11
Santa Fe	2	2	2	2	2	2	2	3
San Cristóbal	0	0	0	0	0	0	0	0
Usme	0	0	0	0	0	1	1	1
Tunjuelito	2	2	4	4	4	4	4	4
Bosa	1	1	3	3	3	4	5	5
Kennedy	15	16	16	16	16	24	26	29
Fontibón	3	3	3	4	4	4	5	5
Engativá	1	1	1	1	1	1	2	2
Suba	16	19	19	19	19	19	19	21
Barrios Unidos	3	3	3	3	3	5	9	10

Teusaquillo	10	11	11	11	12	17	18	20
Los Mártires	0	0	0	0	0	0	0	0
Antonio Nariño	0	0	0	0	0	0	0	0
Puente Aranda	1	12	16	16	17	16	16	16
La Candelaria	0	0	0	0	0	0	1	1
Rafael Uribe Uribe	0	0	0	0	0	0	0	0
Ciudad Bolívar	0	0	2	2	2	2	2	3
Sumapaz	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D
Total Bogotá D.C.	**62**	**78**	**90**	**91**	**93**	**111**	**123**	**141**

Fuente: sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU año 2019

De acuerdo a lo registrado en la tabla 6, para Bogotá se deduce un comportamiento ascendente desde el año 2015 al 2019-1, cuyo el más representativo fue el periodo del año 2017-2 al 2018-1 y 2018-2 al 2019-1 con un incremento de 18 km cada periodo, lo que refleja una significativa renovación en los espacios de movilidad ambientalmente sostenibles de Bogotá. Del periodo 2015 al 2019-1 se tuvo incremento en todo el distrito de la red de bicicarriles reflejada así:

Tabla 7. Serie histórica incremento red de bicicarriles año 2015 a 2019.

Periodo	2015 a 2016-1	2016-1 a 2016-2	2016-2 a 2017-1	2017-1 a 2017-2	2017-2 a 2018-1	2018-1 a 2018-2	2018-2 a 2019-1
Bogotá D.C.	16 km	12 km	1 km	2 km	18 km	12 km	18 km

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, para la localidad de Suba también se deduce un comportamiento ascendente desde el año 2015 al 2019-1, cuyo el más representativo fue el periodo del año 2015 al 2016-1 con un incremento de 3 km. Del periodo 2015 al 2019-1 se tuvo incremento en toda la localidad, pero en menor medida a comparación con el distrital de la red de bicicarriles reflejada así:

Tabla 8. Serie histórica incremento red de bicicarriles localidad de Suba año 2015 a 2019.

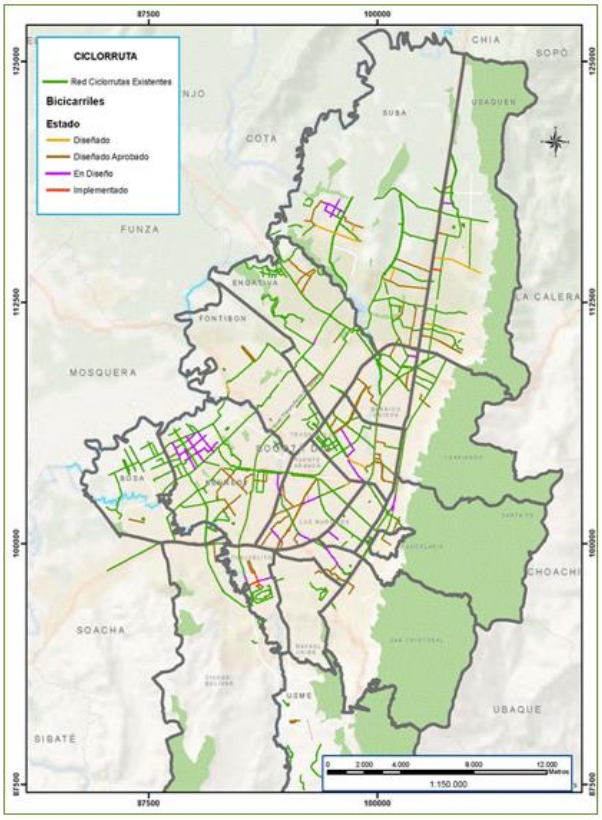
Periodo	2015 a 2016-1	2016-1 a 2016-2	2016-2 a 2017-1	2017-1 a 2017-2	2017-2 a 2018-1	2018-1 a 2018-2	2018-2 a 2019-1
Suba	3 km	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km	2 km

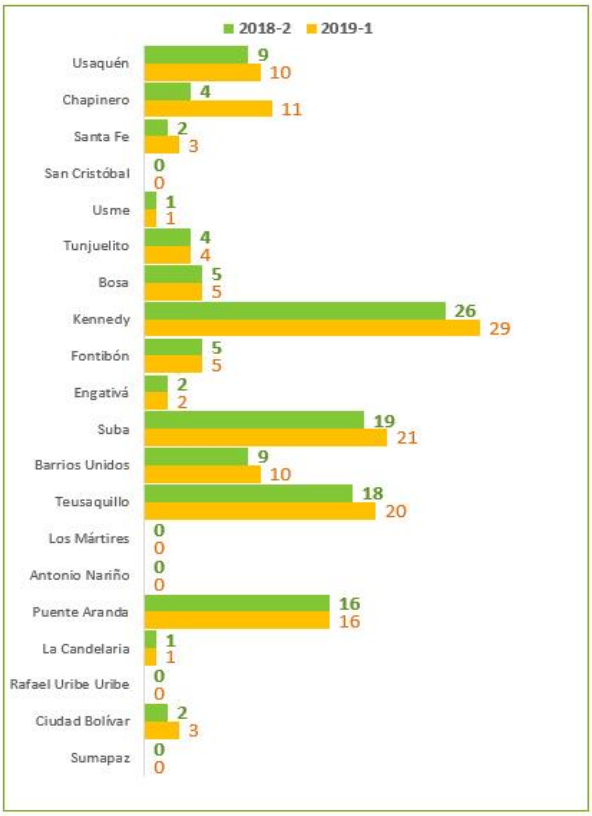
Fuente: Elaboración propia

De la tabla 8 se deduce que para la localidad de Suba, no se ha presentado un avance significativo en la implementación e red de bicicarriles desde el periodo 2016-1 al 2016-2 hasta el periodo 2018-1 al 2018-2, sin incremento de la red de bicicarriles, sin embargo de acuerdo a la tabla 2-11 se aprecia que la localidad de Suba es la segunda con mayor longitud de red de bicicarriles en el distrito lo que indica que debido a la significativa red de bicicarriles existente no se ha hecho necesario aumentar más dicha infraestructura en la localidad.

A continuación, se ilustra la el comparativo a nivel local de la red de bicicarriles en comparación de la vigencia 2018-2 y 2019-1.

Ilustración 18. Resultados a nivel local de distribución de red de bicicarriles por localidad, vigencia 2018-2 y 2019-1 (unidades en km).





Fuente: sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU año 2019

Diagnóstico de zonas de extensión de ciclorutas.

De acuerdo a lo registrado en el sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU para el año 2019, se tiene que para la extensión del sistema de ciclorutas, a corte de la vigencia 2019-II tiene una longitud total de 400 km.

Para la localidad de Suba, a corte de la vigencia 2019, la longitud total de extensión del sistema de ciclorutas acorde a las cifras del sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público el IDU, corresponde a 63 km. A continuación, se ilustra la serie histórica del comportamiento de la extensión el sistema de ciclorutas para las localidades de Bogotá desde el año 2015 al año 2019.

Tabla 9. Serie histórica longitud de extensión del sistema de ciclorutas por localidad año 2015 a 2019.

Localidad	2015	2016-1	2016-2	2017-1	2017-2	2018-1	2018-2	2019-1
Usaquén	39	39	39	39	39	40	41	43
Chapinero	12	13	13	13	13	12	12	10
Santa Fe	10	10	10	10	10	10	10	10
San Cristóbal	3	3	3	3	3	3	3	3
Usme	6	6	6	6	6	6	6	6
Tunjuelito	13	13	13	13	13	13	13	13
Bosa	26	26	26	26	26	26	30	30
Kennedy	54	54	54	54	54	54	55	55
Fontibón	15	15	17	17	17	18	18	18

Engativá	54	54	54	54	54	55	55	55
Suba	62	62	62	62	62	63	63	63
Barrios Unidos	24	24	24	24	24	25	25	25
Teusaquillo	22	23	23	23	23	23	25	25
Los Mártires	10	10	10	10	10	10	10	10
Antonio Nariño	4	4	4	4	4	4	4	4
Puente Aranda	14	14	15	15	15	16	16	16
La Candelaria	1	1	1	1	1	1	1	1
Rafael Uribe Uribe	5	5	5	5	5	5	5	5
Ciudad Bolívar	7	7	8	8	8	8	8	8
Sumapaz	N.D	N.D	N.D	N.D	N.D	N.D	N.D	N.D
Total Bogotá D.C.	**381**	**383**	**387**	**387**	**387**	**392**	**400**	**400**

Fuente: sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU año 2019

De acuerdo a lo registrado en la tabla 9, para Bogotá se deduce un comportamiento ascendente desde el año 2015 al 2019-1, cuyo el más representativo fue el periodo del periodo 2018-1 al 2018-2 con un incremento de 8 km, lo que refleja una significativa renovación en los espacios de movilidad ambientalmente sostenibles de Bogotá. Del periodo 2015 al 2019-1 se tuvo incremento en todo el distrito de la extensión del sistema de ciclorutas reflejada así:

Tabla 10. Serie histórica incremento extensión de sistema de ciclorutas año 2015 a 2019.

Periodo	2015 a 2016-1	2016-1 a 2016-2	2016-2 a 2017-1	2017-1 a 2017-2	2017-2 a 2018-1	2018-1 a 2018-2	2018-2 a 2019-1
Bogotá D.C.	2 km	4 km	0 km	0 km	5 km	8 km	0 km

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, para la localidad de Suba también se deduce un comportamiento estable y constante desde el año 2015 al 2019-1, cuyo el más representativo fue el periodo del año 2017-2 al 2018-1 con un incremento de 1 km. Del periodo 2015 al 2019-1 no se presentó incremento en toda la localidad de la extensión el sistema de ciclorutas reflejada así:

Tabla 11. Serie histórica extensión de sistema de ciclorutas localidad de Suba año 2015 a 2019.

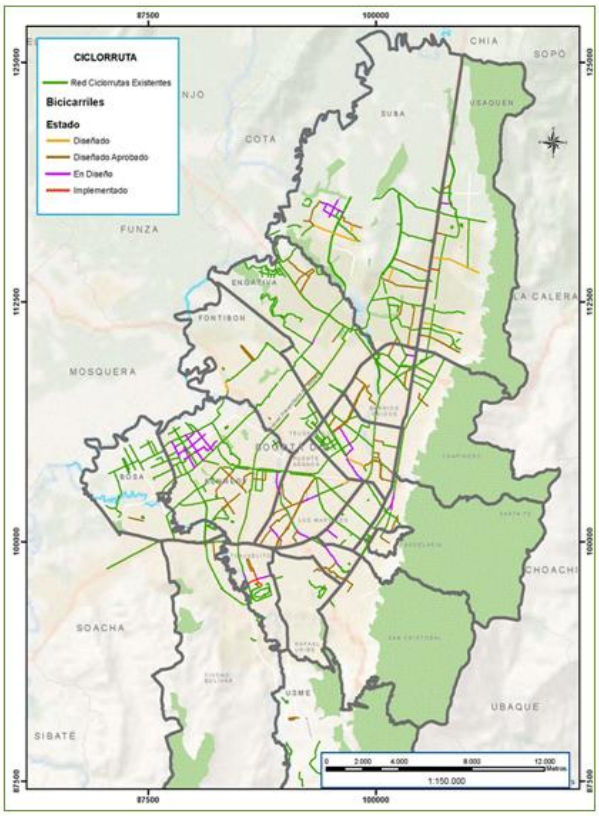
Periodo	2015 a 2016-1	2016-1 a 2016-2	2016-2 a 2017-1	2017-1 a 2017-2	2017-2 a 2018-1	2018-1 a 2018-2	2018-2 a 2019-1
Suba	0 km	0 km	0 km	0 km	1 km	0 km	0 km

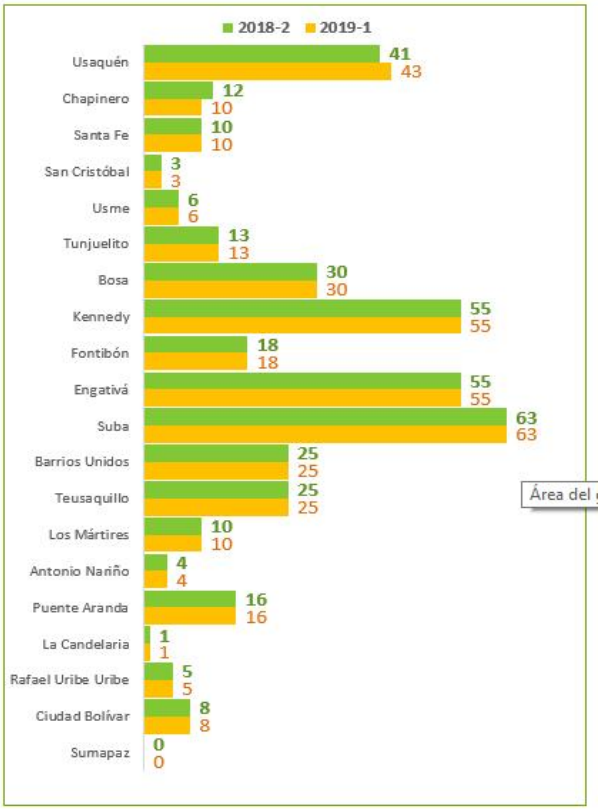
Fuente: Elaboración propia

De la tabla 11 se deduce que para la localidad de Suba, no se ha presentado un avance significativo en la extensión el sistema de ciclorutas desde el periodo 2016-1 al 2016-2 hasta el periodo 2018-1 al 2018-2, sin incremento de la red de bicicarriles, sin embargo de acuerdo a la tabla 2-14 se aprecia que la localidad de Suba es la primera con mayor longitud de extensión e sistema de ciclorutas en el distrito lo que indica que debido a la significativa extensión de ciclorutas existente no se ha hecho necesario aumentar más dicha infraestructura en la localidad, enfocando las acciones de conservación de la ciclo-infraestructura de la localidad de Suba.

A continuación, se ilustra la el comparativo a nivel local de la red de bicicarriles en comparación de la vigencia 2018-2 y 2019-1.

Ilustración 19. Resultados a nivel local de distribución de extensión del sistema de ciclorutas por localidad, vigencia 2018-2 y 2019-1 (unidades en km).





Fuente: sistema de indicadores de infraestructura vial y espacio público del IDU año 2019

En lo referente a la red de ciclo infraestructura, la Alcaldía Local de Suba desarrollara proyectos sostenibles encaminados a mejorar las condiciones de movilidad para los bici usuarios en términos de equidad, integración, seguridad y accesibilidad de los habitantes de la localidad, mediante intervenciones que contemplen actividades ya sea bajo la modalidad de construcción y/o conservación de la red de ciclo infraestructura, para lo cual se tendrán en cuenta los siguientes parámetros para la priorización de las intervenciones de los tramos a intervenir:

- Lo más importante es preservar la vida del ciclista.
- Acciones preventivas no correctivas.
- Escasas acciones de conservación de la red de ciclo infraestructura en la localidad de Suba.
- Tipos de intervención aplicables: sello de fisuras, sello de juntas en elementos prefabricados o de confinamiento, demarcación, actividades de parcheo y bacheo (parcheo: reparación pequeña, demolición, retiro y reemplazo de la carpeta asfáltica) bacheo: intervención de la carpeta y la estructura que presenta daños.

RESULTADOS DE DIAGNOSTICO DE MALLA VIAL, ESPACIO PUBLICO Y CICLO-INFRAESTRUCTURA PARA LA LOCALIDAD DE SUBA.

Teniendo en cuenta los análisis de los indicadores y estadísticas del diagnóstico de la malla vial urbana y rural, espacio público y red de ciclo-infraestructura, a continuación, se presenta el consolidado que refleja el estado de dicha infraestructura para la localidad de Suba, la cual será la base principal para la formulación del plan de desarrollo local.

Tabla 11. Resumen diagnóstico de malla vial urbana de competencia de la alcaldía local, espacio público y ciclo-infraestructura de la localidad de Suba.

INDICADOR		MAGNITUD	UNIDAD	OBSERVACIÓN
	BUENO	175,80	km-carril	

MALLA VIAL INTERMEDIA	REGULAR	113,75	km-carril	Información de las Estadísticas de la malla vial de Bogotá – IDU – al 31 de diciembre de 2019
	MALO	30,18	km-carril	
	TOTAL	**319,73**	**km-carril**	
MALLA VIAL LOCAL	BUENO	343,92	km-carril	Información de las Estadísticas de la malla vial de Bogotá – IDU – al 31 de diciembre de 2019
	REGULAR	291,22	km-carril	
	MALO	200,77	km-carril	
	TOTAL	**835,91**	**km-carril**	
RED DE ANDENES Y ESPACIOS PEATONALES		3.400.241	M2	Suba es la localidad que tiene el área de andenes y espacios peatonales con mayor extensión en Bogotá.
RED DE CICLO-INFRAESTRUCTURA (AGRUPA RED DE BICICARRILES + SISTEMA DE CICLORUTAS)		83,00	KM	Suba es la segunda localidad con mayor longitud de ciclorutas en el distrito lo que indica que debido a la significativa red de ciclo-infraestructura existente se ha hecho necesario aumentar más las acciones de conservación en dicha infraestructura en la localidad.
RED DE BICICARRILES		21,00	KM	Suba es la segunda localidad con mayor longitud red de bicicarriles en el distrito lo que indica que debido a la significativa red existente se ha hecho necesario aumentar más las acciones de conservación de la señalización y demarcación de dicha infraestructura de bicicarriles en la localidad.
SISTEMA DE CICLORUTAS		63,00	KM	Suba es la localidad con mayor longitud de sistema de ciclorutas en el distrito lo que indica que debido a la significativa red de ciclorutas existente en la localidad se ha hecho necesario aumentar más las acciones de conservación en dicha infraestructura en la localidad, enfocando el mantenimiento del mobiliario, señalización y carpeta asfáltica de todo el sistema de ciclorutas de Suba.

Fuente: Elaboración propia.

4. DIAGNÓSTICO POR LÍNEA DE BASE

LÍNEA DE BASE
a. Descripción del Universo Hombres y mujeres de Suba de todos los estratos socioeconómicos y condiciones sociales.
b. Cuantificación del universo

1.381.597 habitantes de la Localidad de Suba. Fuente Secretaria Distrital de Planeación, Diagnóstico Local 2020.

c. Localización del universo

Todas las UPZ´s de la Localidad de Suba.

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	No.	UPZ
Población en general de las 12 UPZ y la UPR de la localidad	2	La academia
	3	Guaymaral
	17	San José de Bavaria
	18	Britalia
	19	El Prado
	20	Alhambra
	23	Casa Blanca
	24	Niza
	25	La Floresta
	27	Suba
	28	Rincón
	71	Tibabuyes
	911	UPR

5. LÍNEA DE INVERSIÓN

LÍNEA(S) DE INVERSIÓN

Relacione la línea(s) de inversión local:

Malla vial, espacio público y peatonal, puentes peatonales y vehiculares sobre vias y cuerpos de agua y red de ciclo-infraestructura.

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

- Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.
- Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural).
- Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.
- Diseño, construcción y conservación de ciclo-infraestructura.

6. OBJETIVOS

OBJETIVOS

Objetivo General

Mejorar los elementos del sistema de espacio público peatonal y de la malla vial de la localidad de Suba, con el fin de reducir los tiempos de desplazamiento de los habitantes de la Localidad y optimizar así su calidad de vida.

Objetivos Específicos

- Incrementar el porcentaje de malla vial en buen estado, mediante obras e intervenciones de conservación y construcción en corredores que se encuentren en regular y mal estado.
- Mejorar la accesibilidad y el estado del sistema de andenes por medio de acciones de conservación y construcción de espacio público asociado, contribuyendo a la calidad de vida de la población.
- Mejorar las condiciones de movilidad de peatones y vehículos, con la conservación y mantenimiento de puentes sobre cuerpos de agua, en el suelo urbano.
- Promover el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, a través de la conservación de ciclo infraestructura

7. METAS

Metas de proyecto

PROCESO	MAGNITUD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCIÓN
Intervenir	20.000	Metros cuadrados	De elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	160	Metros cuadrados	De Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	9	Kilómetros-carril	De malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.
Intervenir	11.000	Metros lineales	De Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.

8. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

DESCRIPCION DEL PROYECTO

Mejorar la movilidad de Suba para hacerla más segura, sostenible y accesible se constituye como una apuesta que busca conciliar los modos de transporte y la sostenibilidad ambiental. En este marco, el programa se estructura en 4 líneas de intervención. La primera busca el mejoramiento de la infraestructura del sistema de espacio público peatonal, con miras a que se más accesible para peatones y en particular, para ciudadanos con discapacidad. La segunda tiene como eje la intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua, con miras a garantizar su infraestructura y funcionalidad. La tercera línea de intervención es la conservación de la ciclo-infraestructura, que permita mejorar las condiciones de

movilidad para los biciusuarios y la ciudadanía que se moviliza por estos corredores. Finalmente, la cuarta línea está enfocada en la conservación de la malla vial local, que ha sido visibilizada por la ciudadanía, como uno de las principales necesidades de los barrios de la localidad

Este programa contribuye al cumplimiento de los ODS 3 “Salud y Bienestar”, 9 “Industria, innovación e infraestructura” y 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”.

COMPONENTES:

COMPONENTE 1: INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL INTERMEDIA Y LOCAL.

DESCRIPCIÓN GENERAL

Descripción General del Componente	Grupos de Actividades
Intervenir 7.4 Km / Carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	1. Priorización y asignación de recursos para inversión en rehabilitación y mantenimiento de la Malla Vial Local e intermedia.
	2. Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto.
	3. Etapa preliminar de diagnóstico y evaluación del tipo de intervención a ejecutarse en concordancia con el alcance determinado y realización de Estudios y Diseños en los casos que corresponda.
	4. Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba. Las obras en general consisten en el reemplazo de la carpeta asfáltica existente previo el levantamiento o fresado de la carpeta asfáltica in situ y la estabilización o reemplazo de las capas de soporte y construcción de estructura de pavimento en los CIV donde se tenga superficie en afirmado.
	5. Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente.
	6. Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad.
	7. Realización de la Interventoría Integral de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas).

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES COMPONENTE 1
1. Priorización y asignación de recursos para inversión en construcción y/o conservación de la Malla Vial Local e Intermedia.

De acuerdo con las competencias funcionales delegadas a las Alcaldías Locales y la consulta a los aplicativos de georreferenciación de las entidades a cargo del Inventario de la Malla vial se identifican la pre factibilidad de los segmentos que aplique en función de los recursos apropiados en el proyecto.

2. **Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto.**

Establecido el mecanismo institucional de selección de segmentos viales, y teniendo en cuenta las postulaciones de la comunidad en el marco de los presupuestos participativos y de los estudios y diseños que se tienen disponibles para ejecución, se determina el listado correspondiente.

3. **Etapa preliminar para construcción**

Se debe hacer la apropiación de los estudios y diseños que posee la entidad para su materialización**.**

4. **Etapa preliminar para conservación de diagnóstico y evaluación del tipo de intervención a ejecutarse en concordancia con el alcance determinado y realización de Estudios y Diseños en los casos que corresponda.**

En la fase de diagnóstico se busca identificar mediante auscultación técnica el grado de deterioro que presentan cada uno de los segmentos viales a intervenir, tomando como base las especificaciones técnicas IDU para la realización de estas actividades y la definición de la alternativa de solución la cual deberá ser aprobada por la interventoría y el FONDO.

En la fase de Modelación Estructural, se busca generar la documentación técnica requerida para realizar la intervención en cada uno de los segmentos viales que así lo requieran, esta fase solo se desarrollara para aquellos segmentos que presenten un grado de deterioro que afecte la condición estructural de la vía, es decir aquellos segmentos que se encuentren dentro de los parámetros de rehabilitación y/o reconstrucción. (MR)

Para la determinación del tipo de intervención el contratista deberá realizar el procedimiento de diagnóstico respectivo, siguiendo los lineamientos establecidos por el IDU, cuyo resultado definirá el tipo de intervención dependiendo del grado de deterioro.

5. **Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba. Las obras en general consisten en el reemplazo de la carpeta asfáltica existente previo el levantamiento o fresado de la carpeta asfáltica in situ y la estabilización o reemplazo de las capas de soporte y construcción de estructura de pavimento en los CIV donde se tenga superficie en afirmado.**

Adicionalmente, el Fondo de Desarrollo Local de Suba (FDLS) a través del proceso CMA-FDLS-011-2018, estipuló en sus estudios previos la priorización de 455 segmentos viales que fueron preseleccionados mediante la evaluación del estado del segmento, bajo la asignación de puntajes por diferentes criterios que arrojaron como resultado la necesidad de intervenir las vías que su superficie de rodadura se encontraba en afirmado y requerían estudios y diseños.

De lo anterior se derivó la celebración del Contrato de consultoría N° 345 de 2018 con la firma CONSORCIO SUBA 2018, en donde se estableció concentrar en 8 grupos los productos de entrega de la consultoría con el fin de facilitar los insumos necesarios para la futura contratación de las obras. Es así como, a partir de la disponibilidad de recursos para las próximas vigencias se llegó a la conclusión que el alcance presupuestal estaba dado para materializar los segmentos asignados a 6 de los 8 grupos que conforman el total de los CIV que se aprobaron para estudios y diseños, siendo este un insumo primordial para la selección de los CIVs para su construcción, así como los andenes.

Con relación a lo anterior, debe señalarse que es de fuerza concluir que el Fondo de Desarrollo Local se encuentra obligado a ejecutar la construcción de estos estudios y diseños para no incurrir en

detrimento patrimonial una vez se entreguen y se apropien los productos de la consultoría antes mencionada.

Por otra parte, en relación a las intervenciones de obra bajo la modalidad de conservación, estas consisten en las actividades para el Mantenimiento Periódico (MP), el Mantenimiento Rutinario (MR) ó las actividades de Rehabilitación (RH), aplicados en segmentos viales con estructura consolidada y en estado de deterioro aplicables a superficies en pavimento rígido, flexible ó articulado.

Por tanto, la intervención física en el sitio implica la implementación del despliegue técnico exigido en la etapa precontractual, entre otros aspectos: Sistemas de calidad para las obras y la puesta al servicio del proyecto de la logística de maquinaria, insumos, personal profesional, técnico y operativo.

6. **Actividades del Plan de Gestión ambiental, Seguridad y Salud en el Trabajo, manejo de tráfico y Dialogo Ciudadano (Gestión Social) exigidos por normatividad vigente.**

Implementación de los sistemas de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambientales exigidos en cumplimiento de la normatividad vigente en estas materias.

7. **Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad.**

Etapa final de la ejecución física de las obras que exige el cierre formal de todos los procesos asociados a la ejecución tales como: Cierre ambiental, técnico, financiero, de ejecución física y social entre otros.

8. **Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas).**

Control al ejecutor de las obras en los aspectos d su competencia frente a la ejecución de las obras a su cargo. Como en el punto anterior esta actividad en si misma también exige agotar etapa de cierre final de sus propias labores.

VIGENCIA 2022

Se realiza adición de los contratos Vigencia 2021 los cuales ya cuentan con estudios y diseños y con estas actividades cumplir la meta para la actual vigencia.

VIGENCIA 2023

1. **Priorización y asignación de recursos para inversión en construcción y/o conservación de la Malla Vial Local e Intermedia.**

De acuerdo con las competencias funcionales delegadas a las Alcaldías Locales y la consulta a los aplicativos de georreferenciación de las entidades a cargo del Inventario de la Malla vial se identifican la pre factibilidad de los segmentos que aplique en función de los recursos apropiados en el proyecto.

2. **Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto.**

Establecido el mecanismo institucional de selección de segmentos viales, y teniendo en cuenta las postulaciones de la comunidad en el marco de los presupuestos participativos y de los estudios y diseños que se tienen disponibles para ejecución, se determina el listado correspondiente.

3. **Etapa preliminar para construcción**

Se debe hacer la apropiación de los estudios y diseños que posee la entidad para su materialización**.**

4. **Etapa preliminar para conservación de diagnóstico y evaluación del tipo de intervención a ejecutarse en concordancia con el alcance determinado y realización de Estudios y Diseños en los casos que corresponda.**

En la fase de diagnóstico se busca identificar mediante auscultación técnica el grado de deterioro que presentan cada uno de los segmentos viales a intervenir, tomando como base las especificaciones técnicas IDU para la realización de estas actividades y la definición de la alternativa de solución la cual deberá ser aprobada por la interventoría y el FONDO.

En la fase de Modelación Estructural, se busca generar la documentación técnica requerida para realizar la intervención en cada uno de los segmentos viales que así lo requieran, esta fase solo se desarrollara para aquellos segmentos que presenten un grado de deterioro que afecte la condición estructural de la vía, es decir aquellos segmentos que se encuentren dentro de los parámetros de rehabilitación y/o reconstrucción. (MR)

Para la determinación del tipo de intervención el contratista deberá realizar el procedimiento de diagnóstico respectivo, siguiendo los lineamientos establecidos por el IDU, cuyo resultado definirá el tipo de intervención dependiendo del grado de deterioro.

5. **Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba. Las obras en general consisten en el reemplazo de la carpeta asfáltica existente previo el levantamiento o fresado de la carpeta asfáltica in situ y la estabilización o reemplazo de las capas de soporte y construcción de estructura de pavimento en los CIV donde se tenga superficie en afirmado.**

Adicionalmente, el Fondo de Desarrollo Local de Suba (FDLS) a través del proceso CMA-FDLS-011-2018, estipuló en sus estudios previos la priorización de 455 segmentos viales que fueron preseleccionados mediante la evaluación del estado del segmento, bajo la asignación de puntajes por diferentes criterios que arrojaron como resultado la necesidad de intervenir las vías que su superficie de rodadura se encontraba en afirmado y requerían estudios y diseños.

De lo anterior se derivó la celebración del Contrato de consultoría N° 345 de 2018 con la firma CONSORCIO SUBA 2018, en donde se estableció concentrar en 8 grupos los productos de entrega de la consultoría con el fin de facilitar los insumos necesarios para la futura contratación de las obras. Es así como, a partir de la disponibilidad de recursos para las próximas vigencias se llegó a la conclusión que el alcance presupuestal estaba dado para materializar los segmentos asignados a 6 de los 8 grupos que conforman el total de los CIV que se aprobaron para estudios y diseños, siendo este un insumo primordial para la selección de los CIVs para su construcción, así como los andenes.

Con relación a lo anterior, debe señalarse que es de fuerza concluir que el Fondo de Desarrollo Local se encuentra obligado a ejecutar la construcción de estos estudios y diseños para no incurrir en detrimento patrimonial una vez se entreguen y se apropien los productos de la consultoría antes mencionada.

Por otra parte, en relación a las intervenciones de obra bajo la modalidad de conservación, estas consisten en las actividades para el Mantenimiento Periódico (MP), el Mantenimiento Rutinario (MR) ó las actividades de Rehabilitación (RH), aplicados en segmentos viales con estructura consolidada y en estado de deterioro aplicables a superficies en pavimento rígido, flexible ó articulado.

Por tanto, la intervención física en el sitio implica la implementación del despliegue técnico exigido en la etapa precontractual, entre otros aspectos: Sistemas de calidad para las obras y la puesta al servicio del proyecto de la logística de maquinaria, insumos, personal profesional, técnico y operativo.

6. **Actividades del Plan de Gestión ambiental, Seguridad y Salud en el Trabajo, manejo de tráfico y Dialogo Ciudadano (Gestión Social) exigidos por normatividad vigente.**

Implementación de los sistemas de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambientales exigidos en cumplimiento de la normatividad vigente en estas materias.

7. **Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad.**

Etapa final de la ejecución física de las obras que exige el cierre formal de todos los procesos asociados a la ejecución tales como: Cierre ambiental, técnico, financiero, de ejecución física y social entre otros.

8. **Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas).**

Control al ejecutor de las obras en los aspectos d su competencia frente a la ejecución de las obras a su cargo. Como en el punto anterior esta actividad en si misma también exige agotar etapa de cierre final de sus propias labores.

VIGENCIA 2024

1. **Priorización y asignación de recursos para inversión en construcción y/o conservación de la Malla Vial Local e Intermedia.**

De acuerdo con las competencias funcionales delegadas a las Alcaldías Locales y la consulta a los aplicativos de georreferenciación de las entidades a cargo del Inventario de la Malla vial se identifican la pre factibilidad de los segmentos que aplique en función de los recursos apropiados en el proyecto.

2. **Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto.**

Establecido el mecanismo institucional de selección de segmentos viales, y teniendo en cuenta las postulaciones de la comunidad en el marco de los presupuestos participativos y de los estudios y diseños que se tienen disponibles para ejecución, se determina el listado correspondiente.

No	Título de la propuesta	Objetivo de la propuesta
1	Construcción calle 136B entre carrera 159 y 160	Construcción del tramo vial calle 136B entre carrera 159 hasta y carrera 160 en el barrio Villa Cindy
2	Construcción calle 137 entre carreras 157 y 158B	Construcción del tramo vial calle 137 entre carrera 157 y carrera 158B en el barrio Villa Cindy
3	Construcción calle 137A entre carreras 157 y 158B	Construcción del tramo vial calle 137A entre carrera 157 y carrera 158B en el barrio Villa Cindy
4	Construcción calle 138A entre carreras 158B y 159A	Construcción del tramo vial calle 138A entre carrera 158B y carrera 159A en el barrio Villa Cindy
5	Construcción calle 136D entre carreras 157A y 158B	Construcción del tramo vial calle 136D entre carrera 157A y carrera 158B en el barrio Villa Cindy
6	Construcción calle 136C entre carreras 158 y 158B	Construcción del tramo vial calle 136C entre carrera 158 y carrera 158B en el barrio Villa Cindy

7	Construcción del tramo CRA 81 A desde CLL 146 A hasta CERRADO; CIV: 11014401 Barrio: CASA BLANCA	Construcción del tramo CRA 81 A desde CLL 146 A hasta CERRADO; CIV: 11014401 Barrio: CASA BLANCA
8	Construcción carrera 81 Bis con calle 146A	Construcción del tramo vial carrera 81 Bis con calle 146A en el barrio Casa Blanca
9	Construcción calle 156B entre carreras 97C y 97B	Construcción del tramo vial calle 156B entre carerra 97C y carrera 97B en el barrio Suba Salitre
10	Construcción del tramo CRA 150 A desde CLL 138 hasta DG 138 F; CIV: 11002907 Barrio: SAN PEDRO	Construcción del tramo CRA 150 A desde CLL 138 hasta DG 138 F; CIV: 11002907 Barrio: SAN PEDRO
11	Construcción carrera 97C entre calles 156A y 156B	Construcción del tramo vial carrera 97C entre calle 156A y calle 156B en el barrio Suba Salitre
12	Construcción del tramo CRA 149 C desde CLL 138 hasta DG 138 F; CIV: 11002883 Barrio: SAN PEDRO	Construcción del tramo CRA 149 C desde CLL 138 hasta DG 138 F; CIV: 11002883 Barrio: SAN PEDRO
13	Construcción calle 136A entre carreras 150B y 150C	Construcción del tramo vial calle 136A entre carreras 150B y carrera 150C en el barrio San Pedro
14	Construcción calle 135A entre carreras 150B y 151	Construcción del tramo vial calle 135A entre carrera 150B y carrera 151 en el barrio San Pedro
15	Construcción carrera 150B entre calles 136A y 137	Construcción del tramo vial de la carrera 150B entre calle desde 136A y calle 137 en el barrio San Pedro
16	Construcción carrera 150B entre calles 134A y 135A	Construcción del tramo vial de la carrera 150B entre calle 134A y calle 135A en el barrio San Pedro
17	Construcción carrera 140C entre calles 135 y 137	Construcción del tramo vial carrera 140C entre calle 135 y calle 137 en el barrio San Pedro
18	Construcción calle 135 entre carreras 140B y 140C	Construcción del tramo vial calle 135 entre carerra 140B y carrera 140C en el barrio San Pedro
19	Construcción carrera 140B entre calles 135 y 137	Construcción del tramo vial carrera 140B entre calle 135 y calle 137 en el barrio San Pedro
20	Construcción carrera 148A entre calles 134A y 137	Construcción del tramo vial carrera 148A entre calle 134 y calle 137 en el barrio San Pedro

3. Etapa preliminar para construcción

Se debe hacer la apropiación de los estudios y diseños que posee la entidad para su materialización**.**

4. Etapa preliminar para conservación de diagnóstico y evaluación del tipo de intervención a ejecutarse en concordancia con el alcance determinado y realización de Estudios y Diseños en los casos que corresponda.

En la fase de diagnóstico se busca identificar mediante auscultación técnica el grado de deterioro que presentan cada uno de los segmentos viales a intervenir, tomando como base las especificaciones técnicas IDU para la realización de estas actividades y la definición de la alternativa de solución la cual deberá ser aprobada por la interventoría y el FONDO.

En la fase de Modelación Estructural, se busca generar la documentación técnica requerida para realizar la intervención en cada uno de los segmentos viales que así lo requieran, esta fase solo se desarrollara para aquellos segmentos que presenten un grado de deterioro que afecte la condición estructural de la vía, es decir aquellos segmentos que se encuentren dentro de los parámetros de rehabilitación y/o reconstrucción. (MR)

Para la determinación del tipo de intervención el contratista deberá realizar el procedimiento de diagnóstico respectivo, siguiendo los lineamientos establecidos por el IDU, cuyo resultado definirá el tipo de intervención dependiendo del grado de deterioro.

5. **Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba. Las obras en general consisten en el reemplazo de la carpeta asfáltica existente previo el levantamiento o fresado de la carpeta asfáltica in situ y la estabilización o reemplazo de las capas de soporte y construcción de estructura de pavimento en los CIV donde se tenga superficie en afirmado.**

6. **Actividades del Plan de Gestión ambiental, Seguridad y Salud en el Trabajo, manejo de tráfico y Dialogo Ciudadano (Gestión Social) exigidos por normatividad vigente.**

Implementación de los sistemas de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambientales exigidos en cumplimiento de la normatividad vigente en estas materias.

7. **Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad.**

Etapa final de la ejecución física de las obras que exige el cierre formal de todos los procesos asociados a la ejecución tales como: Cierre ambiental, técnico, financiero, de ejecución física y social entre otros.

8. **Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas).**

Control al ejecutor de las obras en los aspectos d su competencia frente a la ejecución de las obras a su cargo. Como en el punto anterior esta actividad en si misma también exige agotar etapa de cierre final de sus propias labores.

DESCRIPCIÓN DE LA META	VIGENCIAS				TOTAL
	2021	2022	2023	2024	
Intervenir 7.4 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	**1.4**	**2.5**	**2.7**	**2.4**	**9**

COMPONENTE 2: INTERVENCIÓN PUENTES

DESCRIPCIÓN GENERAL

Descripción General del Componente	Grupos de Actividades

Intervenir 160 m2 de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	1. Priorización y asignación de recursos para inversión en obras de conservación y mantenimiento de puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua.
	2. Selección y priorización de los puentes a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto.
	3. Etapa preliminar de diagnóstico y evaluación del tipo de intervención a ejecutarse en concordancia con el alcance determinado.
	4. Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba. Las obras en general consisten en procesos de conservación (mantenimientos rutinarios y periódicos) para evitar el deterioro progresivo de la estructura.
	5. Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente.
	6. Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico y ejecución de Obras Físicas).

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES COMPONENTE 2

1. **Priorización y asignación de recursos para inversión en obras de conservación y mantenimiento de puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua.**

De acuerdo con las competencias funcionales delegadas a las Alcaldías Locales y la consulta a los aplicativos de georreferenciación de las entidades a cargo del Inventario de puentes se identifican las estructuras de puentes que aplique en función de los recursos apropiados en el proyecto.

2. **Selección y priorización de los puentes a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto.**

Establecido el mecanismo institucional de selección de puentes, y teniendo en cuenta las postulaciones de la comunidad en el marco de los presupuestos participativos y de las visitas que se efectúen por parte del área de infraestructura del ala alcaldía local, se determina el listado correspondiente.

3. **Etapa preliminar de diagnóstico y evaluación del tipo de intervención a ejecutarse en concordancia con el alcance determinado.**

En la fase de diagnóstico se busca identificar mediante auscultación técnica el grado de deterioro que presentan cada uno de los puentes que sean seleccionados y priorizados, tomando como base las especificaciones técnicas IDU para la realización de estas actividades y la definición de la alternativa de solución.

En la fase de diagnóstico técnico, se busca generar la documentación técnica requerida para realizar la intervención en cada uno de los puentes que pueda representar un deterioro progresivo así lo requieran, esta fase solo se desarrollara para aquellos puentes que presenten un grado de deterioro que afecte la condición estructural del puente, y también orientado a garantizar que se cumpla el periodo de vida útil brindando adecuados condiciones de movilidad dentro de cada uno de los puentes sujetos a intervención.

4. **Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba. Las obras en general consisten en procesos de conservación (mantenimientos rutinarios y periódicos) para evitar el deterioro progresivo de la estructura.**

Una vez establecidas los tipos de actividades e intervenciones requeridas en los puentes, las intervenciones de obra consisten en las actividades para el Mantenimiento Periódico (MP) y el Mantenimiento Rutinario (MR), aplicados en puentes vehiculares y peatonales con estructura consolidada y que presenten un estado de deterioro que amenace con incrementarse y así afectar la estabilidad de la estructura.

Por tanto, la intervención física en el sitio implica la implementación del despliegue técnico exigido en la etapa precontractual, entre otros aspectos: Sistemas de calidad para las obras y la puesta al servicio del proyecto de la logística de equipos, insumos, personal profesional, técnico y operativo.

5. **Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente.**

Implementación de los sistemas de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambientales exigidos en cumplimiento de la normatividad vigente en estas materias.

6. **Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, y ejecución de Obras Físicas).**

Control al ejecutor de las obras en los aspectos de su competencia frente a la ejecución de las obras a su cargo. Como en el punto anterior esta actividad en si misma también exige agotar etapa de cierre final de sus propias labores.

VIGENCIA 2023

Meta no programada para la vigencia 2023.

VIGENCIA 2024

Meta no programada para la vigencia 2024.

DESCRIPCIÓN DE LA META	VIGENCIAS				TOTAL
	2021	2022	2023	2024	
Intervenir 160 metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación.	**0**	**160**	**0**	**0**	**160**

COMPONENTE 3: CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO.

DESCRIPCIÓN GENERAL

1. **Priorización y asignación de recursos para la intervención integral del sistema de Espacio Público peatonal.**

De acuerdo con las competencias funcionales delegadas a las Alcaldías Locales y la consulta a los aplicativos de georreferenciación de las entidades a cargo del Inventario y diagnóstico del espacio público se identifican la pre-factibilidad de los segmentos que aplique en función de los recursos apropiados en el proyecto.

2. **Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto.**

   Establecido el mecanismo institucional de selección de los sectores correspondientes, se determina el listado correspondiente.

3. **Apropiación de Estudios y Diseños derivados del contrato de consultoría No. 345 de 2018.**

   Teniendo recibidos a satisfacción los estudios y diseños se deberá realizar la apropiación de todos los productos derivados tal como planos, componentes técnicos y aprobaciones urbanísticas, legales y trámites de revisiones ante las entidades correspondientes, necesarias para el desarrollo posterior de las obras de Espacio Público.

4. **Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba en desarrollo del resultado de los estudios & diseños respectivos.**

   Ejecución de la etapa de intervención acorde al resultado obtenido de la Etapa anterior de consultoría.

   Por tanto, la intervención física en el sitio implica la implementación del despliegue técnico exigido en la etapa precontractual, entre otros aspectos: Sistemas de calidad para las obras y la puesta al servicio del proyecto de la logística de maquinaria, insumos, personal profesional, técnico y operativo.

5. **Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente.**

   Implementación de los sistemas de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambientales exigidos en cumplimiento de la normatividad vigente en estas materias.

6. **Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad.**

   Etapa final de la ejecución física de las obras que exige el cierre formal de todos los procesos asociados a la ejecución tales como: Cierre ambiental, técnico, financiero, de ejecución física y social entre otros.

7. **Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (ejecución de Obras Físicas).**

   Control al ejecutor de las obras en los aspectos d su competencia frente a la ejecución de las obras a su cargo. Como en el punto anterior esta actividad en si misma también exige agotar etapa de cierre final de sus propias labores.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES COMPONENTE 3
VIGENCIA 2021 Y 2024

Descripción General del Componente	Grupos de Actividades
Intervenir 20.000 M2 de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	1. Priorización y asignación de recursos para inversión en la intervención integral del sistema de espacio público peatonal. 2. Selección y priorización de los sectores seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto. 3. Apropiación de Estudios y Diseños derivados del contrato de consultoría No. 345 de 2018. 4. Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba, en desarrollo del resultado de los estudios y diseños respectivos. 5. Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente. 6. Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad. 7. Realización de la Interventoría Integral de las obras a ejecutar en todas sus fases (ejecución de Obras Físicas).

DESCRIPCIÓN DE LA META	VIGENCIAS				TOTAL
	2021	2022	2023	2024	
Intervenir 10350 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	**750**	**1570**	**7991**	**9689**	**20.000**

COMPONENTE 4: CICLO INFRAESTRUCTURA

DESCRIPCIÓN GENERAL

Descripción General del Componente	Grupos de Actividades
Intervenir 11.000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	1. Priorización y asignación de recursos para inversión en rehabilitación y mantenimiento de la red de ciclorutas y bicicarriles. 2. Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto. 3. Etapa preliminar de diagnóstico y evaluación del tipo de intervención a ejecutarse en concordancia con el alcance determinado y realización de Estudios y Diseños en los casos que corresponda. 4. Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba. Las obras en general consisten en actividades de señalización y demarcación de ciclorutas y bicicarriles, mantenimiento rutinario, periódico y rehabilitación con el reemplazo de la carpeta asfáltica existente previo el levantamiento o fresado de la carpeta asfáltica in situ.

	5. Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente.
	6. Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad de los bici usuarios.
	7. Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas).

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES COMPONENTE 4

1. **Priorización y asignación de recursos para inversión en rehabilitación y mantenimiento de la red de ciclorutas y bicicarriles.**

De acuerdo con las competencias funcionales delegadas a las Alcaldías Locales y la consulta a los aplicativos de georreferenciación de las entidades a cargo del Inventario de la red de ciclorutas y bici carriles se identifican la pre factibilidad de los segmentos que aplique en función de los recursos apropiados en el proyecto

2. **Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto.**

Establecido el mecanismo institucional de selección de segmentos de ciclorutas y bici carriles, se determina el listado correspondiente.

3. **Etapa preliminar de diagnóstico y evaluación del tipo de intervención a ejecutarse en concordancia con el alcance determinado y realización de Estudios y Diseños en los casos que corresponda.**

En la fase de diagnóstico se busca identificar mediante auscultación técnica el grado de deterioro que presentan cada uno de los segmentos de ciclorutas y bicicarriles a intervenir, tomando como base las especificaciones técnicas IDU para la realización de estas actividades y la definición de la alternativa de solución la cual deberá ser aprobada por el FONDO.

En la fase de Modelación Estructural, se busca generar la documentación técnica requerida para realizar la intervención en cada uno de los segmentos de ciclorutas y bicicarriles que así lo requieran, esta fase solo se desarrollara para aquellos segmentos que presenten un grado de deterioro que afecte la condición estructural, es decir aquellos segmentos que se encuentren dentro de los parámetros de rehabilitación y/o reconstrucción.

Para la determinación del tipo de intervención el contratista deberá realizar el procedimiento de diagnóstico respectivo, siguiendo los lineamientos establecidos por el IDU, cuyo resultado definirá el tipo de intervención dependiendo del grado de deterioro.

4. **Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Suba. Las obras en general consisten en actividades de señalización y demarcación de ciclorutas y bicicarriles, mantenimiento rutinario, periódico y rehabilitación con el reemplazo de la carpeta asfáltica existente previo el levantamiento o fresado de la carpeta asfáltica in situ.**

Las intervenciones de obra consisten en las actividades para la señalización, la demarcación, el Mantenimiento Periódico (MP), el Mantenimiento Rutinario (MR) o las actividades de Rehabilitación (RH), aplicados en segmentos de ciclorutas y bicicarriles con estructura consolidada y en estado de deterioro aplicables a superficies en pavimento rígido o flexible.

Por tanto, la intervención física en el sitio implica la implementación del despliegue técnico exigido en la etapa precontractual, entre otros aspectos: Sistemas de calidad para las obras y la puesta al servicio del proyecto de la logística de maquinaria, insumos, personal profesional, técnico y operativo.

5. **Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente.**

Implementación de los sistemas de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambientales exigidos en cumplimiento de la normatividad vigente en estas materias.

6. **Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad.**

Etapa final de la ejecución física de las obras que exige el cierre formal de todos los procesos asociados a la ejecución tales como: Cierre ambiental, técnico, financiero, de ejecución física y social entre otros.

7. **Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas).**

Control al ejecutor de las obras en los aspectos de su competencia frente a la ejecución de las obras a su cargo. Como en el punto anterior esta actividad en si misma también exige agotar etapa de cierre final de sus propias labores.

DESCRIPCIÓN DE LA META	VIGENCIAS				TOTAL
	2021	2022	2023	2024	
Intervenir 11000 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	0	0	0	0	**0**

9. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

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

AÑO	NORMA	DEFINICIÓN DE LA NORMA
2020	Ley 2022	Por la cual modifica el artículo 4 de la ley 1882 de 2018 y se dictan otras disposiciones
2020	Resoluciones 240 y 241	Aplicar los Documentos Tipo en los términos señalados en el artículo 2.2.1.2.6.3.5 del Decreto 1082 de 2015
2018	Ley 1882	Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones
2007	Ley 1150	Ley general de contratación
2015	Decreto 1082	Decreto por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional

1993	Ley 80	La presente ley tiene por objeto disponer las reglas y principios que rigen los contratos de las entidades estatales.
2012	Decreto 734	Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones.
2011	Ley 1474	Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
2010	Decreto distrital 101	Por medio del cual se fortalece institucionalmente a las Alcaldías Locales, se fortalece el esquema de gestión territorial de las entidades distritales en las localidades, se desarrollan instrumentos para una mejor gestión administrativa
1993	Ley 1421	Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá
2012	Decreto distrital 544	Por medio del cual se dictan disposiciones para la ejecución de obras con cargo al presupuesto de los Fondos de Desarrollo Local
2013	Decreto distrital 106	Dicta las disposiciones para la ejecución de obras con cargo al presupuesto de los Fondos de Desarrollo Local, de otra parte, señala que los planes operativos anuales de inversión de dichos fondos, para la Línea de Inversión Local - Malla Vial, que comprende la construcción y reconstrucción de vías locales, mantenimiento del espacio público, la adecuación de andenes para la movilidad de las personas en situación de discapacidad y la arborización de las zonas intervenidas, se ejecutarán directamente por cada una de las Alcaldías Locales. Igual tratamiento tendrá la línea de inversión local de parques de bolsillo y vecinales.
2004	Decreto distrital 190	Plan de Ordenamiento Territorial. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003

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

La Alcaldía realizará la Coordinación Inter administrativa necesaria con entidades del sector y de orden distrital e igualmente adelantará labores de supervisión de los compromisos contractuales a través del delegado ò funcionario local que para tal efecto se designe o Contrate y vinculará el acompañamiento de la ciudadanía a través de los comisionados de los presupuestos participativos.

- Instituto de Desarrollo Urbano
- Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial
- Fondo de Prevención y Atención de emergencias.
- Corporación Autónoma Regional – Cundinamarca.
- Empresa de acueducto y alcantarillado de Bogotá.
- Secretaría Distrital de Movilidad.
- Secretaria Distrital de Gobierno
- Departamento Administrativo del Espacio Público.
- Secretaría Distrital de Planeación.
- Secretaría Distrital de Ambiente.
- Junta Administración Local.
- Juntas de Acción Comunal.
- Líderes Comunitarios.
- Organizaciones líderes dentro de la localidad.
- Todas las personas, organizaciones, gremios, asociaciones, particulares que tengan interés en participar en las actividades del proyecto.

- Las diversas organizaciones sociales y de control de la localidad, podrán ejercer todo tipo de acción tendiente a garantizar el cumplimiento del objeto del programa.
- La comunidad ejercerá la veeduría del proyecto efectuando verificaciones en los lugares en que se desarrollen las actividades.

10. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA

Costos del Proyecto (cifras en pesos):

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL	COSTOS			
			2021	2022	2023	2024
Intervenir 20.000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	Vinculación de talento humano	$716.094.294	$ 192.901.684		
		Adquisición de elementos de seguridad	$ 11.156.909			
		ARL	$ 7.441.807	$ 1.407.987		
		Contrato 363	$1.835.560.524	$518.703.901		
		Contrato 362		$549.687.245		
		Construcción de malla vial				$8.368.924.119
		Proceso conservación malla vial Excedentes		$743.641.855		
		Consultoría Andenes		$338.610.103		$7.566.690.927
		Adición contratos 362,363 y 370		$641.475.928		
		Adición contratos 541-544 de 2021		$965.607.398		
		Interventoría del proceso construcción de malla vial y espacio público	$132.800.008	$118.881.742		$1.100.000.000

		Interventoría conservación malla vial		$ 80.579.570		
		Proceso Vallados		$611.550.566		
		Proceso juntos cuidando Bogotá Excedentes		$281.393.982		
		Subtotal	**$2.703.053.541**	**$5.044.441.959**	**$6.100.077.923**	**$17.035.615.046**
Intervenir **160** metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN PUENTES	Proceso para la conservación malla vial - intervención de puentes		$427.675.075		0
		Proceso interventoría para conservación malla vial - intervención de puentes		$ 46.342.031		0
		Subtotal	$ 0	**$474.017.104**	**$ 0**	**$ 0**
Intervenir **9** Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL URBANA	Vinculación de talento humano	$321.875.610	$1.114.619.652	$1.149.441.988	$ 434.356.500
		ARL	$ 2.075.363	$ 4.765.701	$ 14.232.192	$ 2.391.735
		Combustible	$ 5.610.149	$ 54.817.448	$ 87.549.981	$ 150.000.000
		Mantenimiento de maquinaria amarilla	$127.326.816	$ 90.046.299		$ 150.000.000
		Proceso de construcción de malla vial y espacio público	$4.363.027.469	$7.827.261.892	$14.325.951.957	$10.606.125.391

		Interventoría del proceso de construcción de malla vial y espacio público	$309.866.687	$1.518.381.293	$1.689.230.798	$1.389.929.710
		Suministro de materiales para obras de gestión compartida adición contrato 423 de 2019	$227.278.367			
		Proceso Granurales		$562.789.370	$257.499.945	$ 900.000.000
		Proceso conservación de malla vial		$7.071.761.541	$7.615.436.984	$18.855.060.031
		Proceso interventoría conservación de malla vial		$766.282.177	$816.267.809	$3.302.718.870
		Estudios y diseños Miramar				$ 36.338.837
		Adición contrato 544		$192.748.148		
		Adición OCO-85093-2022		$ 27.013.890		
		Adición contratos 541		$2.060.335.781		
		Contrato 363-2023		$7.387.200.210		
		Adición contratos 362, 363 y 370		$1.496.777.167		

		Decreto 011/2024 Excedentes financieros				$2.500.000.000
		Saldo				$1.744.425.468
		Subtotal	**$5.357.060.462**	**$30.174.800.567**	**$26.099.811.624**	**$40.071.346.542**
Intervenir **11.000** metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación	CICLO INFRAESTRUCTURA					
		Subtotal	**$ 0**	**$ 0**	**$ 0**	**$ 0**
	TOTAL ANUAL DE COSTOS		**$8.060.114.004**	**$35.693.259.630**	**$32.199.889.547**	**$57.106.961.588**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO EN VALOR PRESENTE			**$ 133.060.224.769**			

Valores deflactados a 2024.

11. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	INDICADOR
Intervenir **10.350** metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación	Mejorar la accesibilidad y el estado del sistema de andenes por medio de acciones de conservación y construcción de espacio público asociado, contribuyendo a la calidad de vida de la población.	CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN	Metros cuadrados intervenidos/metros cuadrados proyectados para intervenir
Intervenir **160** metros cuadrados de Puentes vehiculares y/o peatonales de escala local sobre cuerpos de agua con acciones de construcción y/o conservación	Mejorar las condiciones de movilidad de peatones y vehículos, con la conservación y mantenimiento de puentes sobre cuerpos de agua, en el suelo urbano.	INTERVENCIÓN PUENTES	Metros cuadrados intervenidos/metros cuadrados proyectados para intervenir
Intervenir **7.4** Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o	Incrementar el porcentaje de malla vial en buen estado, mediante obras e	INTERVENCIÓN MALLA VIAL URBANA	Kilómetros-carril intervenidos/ Kilómetros-

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	INDICADOR
intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	intervenciones de conservación y construcción en corredores que se encuentren en regular y mal estado.		carril proyectados para intervenir
Intervenir **11.000** metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación	Promover el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, a través de la conservación de ciclo infraestructura	CICLO INFRAESTRUCTURA	Metros lineales intervenidos/ Metros lineales proyectados para intervenir

12. RESULTADOS E IMPACTOS DEL PROYECTO

RESULTADOS E IMPACTOS DEL PROYECTO
Beneficios: • Optimización de las condiciones de movilidad de los ciudadanos. • Desarrollo vial y de infraestructura de los sectores objeto de intervención. • Reducción de tiempos de traslado de un punto de la localidad a otro. • Mejoramiento de entorno de los centros de aglomeración de la localidad. • Mejoramiento de la calidad de vida mediante la movilización alternativa • Reducción del riesgo generado por efecto de la inestabilidad en zonas de potencial falla • Reducción del riesgo generado por efecto de inundación en sectores aledaños a cuerpos de agua • Contar con una unidad de asistencia local permanente • Ampliar los horarios efectivos de intervención vial en la localidad • Mejoramiento en la calidad de vida de las personas que se han visto afectadas por la emergencia social y sanitaria por la culpa del COVID-19.
Impactos (impactos positivos o negativos que se producirán indirectamente): • Ampliación de la vida útil de las vías existentes por efecto del mantenimiento. • Construcción de segmentos viales al interior de sectores poco beneficiados y que hayan priorizado sus vías. • Ampliar los niveles de uso de transporte alternativo • Reducción en la concentración de material particulado disperso en el aire. • Reducción en la cantidad de material particulado transportado a cuerpos de agua o redes de servicios. • Mejora en las condiciones de vida de los ciudadanos por efecto de la reducción del riesgo en zonas de potencial falla. • Aumentar el alcance de intervención vial y espacio público en la localidad. • Potenciar los alcances del programa de gestión compartida • Mejorar las condiciones de drenaje en canales naturales y limpieza de humedales. • Disminuir las condiciones de pobreza y vulnerabilidad generadas por el COVID-19.

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

VIABILIDAD Y ACTUALIZACIONES

- La viabilidad del proyecto se da en concordancia con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital y local 2021 – 2024
- Manual de procedimientos para la operación y administración del Banco de Programas y Proyectos local. Bogotá DC abril 2010.
- Criterios técnicos para la formulación de proyectos del sector de Movilidad, con cargo a los presupuestos del Fondo de Desarrollo Local.
- Lineamientos de Política para las líneas de inversión local - Directiva 05 del 31 de marzo de 2016.
- Acuerdo Local 004 de 2020 por el cual se adopta el PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA LA LOCALIDAD DE SUBA 2021-2024.

(16/11/2020): INSCRITO
(22/12/2020): REGISTRO

ACTUALIZACIONES

(29/07/2021): se actualiza la prospectiva financiera en función de los procesos contractuales que tendrá el proyecto.

(19/08/2021). Se actualiza la prospectiva financiera del proyecto de acuerdo con lo presentado en comité de contratación del día (19/08/2021

(14-10-2021) Se actualiza prospectiva financiera y de cobertura del año 2021, se efectuó la inclusión de los recursos aprobados en el Decreto Local 016 de 2021 del 30 septiembre de 2021 por el valor de $ 1.050.000.000 y la actualización en plan anual de adquisiciones (PAA).
Asimismo, se actualiza un responsable del proyecto.

(23-12-2021) Se actualiza el 23 de diciembre de 2021, en la prospectiva financiera, en el valor de la meta "Intervenir 7.4 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación" conforme al crédito por valor de $278.500.000, aprobado en el Decreto Local No. 018 de diciembre 21 de 2021.

(10-03-2022) Se actualiza prospectiva financiera y de cobertura en los objetos de gasto de recursos relacionados con el Proceso de conservación de malla vial local e intermedia y espacio público, y con el proceso de construcción de malla vial local e intermedia y espacio público, teniendo en cuenta las respuestas de asistencia técnica 20222100085663 y 20222100086743 de la Dirección para la Gestión del Desarrollo Local de la Secretaría Distrital de Gobierno.

(24/05/2022) Se actualiza la prospectiva financiera y modificación del valor del objeto de gasto del proceso de contratación de actividades para la conservación de Malla Vial local, teniendo en cuenta el decreto Local 006 del 20 de Abril de 2022, excedentes financieros.

(06/07/2022) Se modifica prospectiva financiera adición contrato conservación de la malla vial local e intermedia, puentes y espacio público en la localidad.

(19/07/2022) Se actualiza prospectiva financiera contratación maquinaria amarilla.

(12/08/2022) se actualiza prospectiva financiera adición de contratos construcción malla vial

(05/09/2022) se actualiza prospectiva financiera contratación granulares Vigencia 2022.

(27/09/2022) se actualiza prospectiva financiera adición de contratos malla vial y nuevos procesos conservación malla vial.

(25/11-2022) Se actualiza prospectiva financiera contratación interventoría, combustible y adiciones recurso humano

(**01/12/2022)** Se actualiza prospectiva financiera contratación consultoría Andenes.

(**21/12/2022)** Se actualiza prospectiva financiera contratación Adiciones Malla Vial

(**10/01/2023)** Se actualiza prospectiva financiera de la vigencia 2023, de acuerdo al POAI 2023.

(**23/01/2023)** Se actualiza ejecución presupuestal vigencia 2022 a corte 31 de diciembre del mismo año, proyección de prospectiva financiera 2023 con base en el POAI 2023 y en el Plan Anual de Adquisiciones aprobado el 20 de enero de 2023 por el Comité de Contratación y magnitudes de todas las metas de acuerdo al Plan de Acción actualizado. También, se actualiza responsable del proyecto.

(16/03/2023) se actualiza la prospectiva financiera 2021 y 2022 con los valores comprometidos deflactados. También, se ajusta la prospectiva financiera de acuerdo con los procesos aprobados en comité de contratación a la fecha.

(21/04/2023) Se actualiza la prospectiva financiera de acuerdo con los procesos aprobados en comité de contratación a la fecha.

(17/11/2023) Se actualiza prospectiva financiera acorde a los procesos de contratación de talento humano aprobados en comité de contratación.

(18/01/2024) Se actualiza la prospectiva financiera con los valores del POAI para la vigencia 2023, así como los valores para la vigencia 2024 acorde al Plan Anual de Adquisiciones aprobado en comité de contratación. Las magnitudes de la vigencia se actualizan acorde al Plan de Acción de 2024. Se actualiza la descripción del proyecto acorde a los resultados de las propuestas priorizadas para presupuestos participativos para la vigencia 2024.

(01/10/2024) Se actualiza la prospectiva financiera de acuerdo con los procesos aprobados en comité de contratación a la fecha.

(13/11/2024) Se actualiza prospectiva financiera acorde a valores deflactados para 2024.

14. OBSERVACIONES

OBSERVACIONES DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO

Nombre: Francisco Granados – Profesional oficina de Infraestructura Rubén Darío Díaz Arango – Profesional oficina de Infraestructura
Teléfono Oficina: 6620222
Fecha de elaboración (15/10/2020)
RESPONSABLE ACTUALIZACIÓN VIGENCIA 2023 Carlos Alberto Corredor Rodríguez Profesional universitario 2-19-18