

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	Bosa
Código del proyecto	2836
Nombre del proyecto	Espacio público seguro e inclusivo
Etapas del proyecto	Diseño

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"BOSA CAMINA SEGURA"			
Objetivo estratégico	Objetivo 1. Bogotá avanza en seguridad.			
Programa	Programa 5. Espacio público seguro e inclusivo.			
Sector	MOVILIDAD			
Líneas de inversión	Línea	Concepto de gasto	Componente del	Indicador
	Infraestructura segura e incluyente	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio	INTERVENCIÓN	Metros cuadrados construidos y/o
Año de vigencia	2025 - 2028			

3. INICIATIVAS CUIDADANAS

Código	Alternativa de solución	Describe la manera como la

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

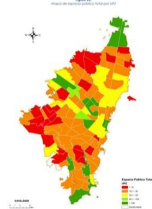
01 - Problema

Problema Central

Este componente está encaminado al desarrollo de las actividades necesarias para llevar a cabo la construcción y optimización del estado del espacio público de la localidad de Bosa mediante labores orientadas a intervenciones integrales sobre Andenes, Plazas, Plazuelas y alamedas, para lo cual se requiere la elaboración de ESTUDIOS TÉCNICOS Y DISEÑOS CUMPLIENDO CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE, y la ejecución de labores de mantenimiento de pisos, dotación y/o reemplazo de mobiliario (Bardos, Canchales, Sillas, etc.), reemplazo de piezas prefabricadas (Sardineles, Adoquines, Losetas, etc.), Mejoramiento de Fachadas encaminado a la conservación, cuidado y recuperación de fachadas como parte de la imagen urbana y parte integral del espacio público.

En la siguiente imagen se observa como el indicador de espacio público se comporta de manera particular al interior de cada localidad. Se encuentra que las UPZ que están con superávit de espacio público efectivo están enmarcadas por la localización de espacios públicos de gran escala y con poca población residente. Las UPZ marcadas con color amarillo se encuentran en un rango en el cual están por encima de la media de la ciudad y algunas llegando al umbral de los 15 metros recomendados.

Lo anterior constituye la base y da cuenta de la necesidad de atender el déficit de espacio público de la localidad considerando la densidad poblacional a través del tiempo creciente, por tal motivo es importante brindar y mantener los espacios de la ciudadanía para el goce y desarrollo de la recreación y deporte, es claro entonces que existe la necesidad de garantizar a la población de la localidad el espacio público efectivo suficiente y con las características requeridas para el correspondiente desarrollo de los habitantes y contribuir al mismo tiempo a la mejora de la calidad de vida de quienes se benefician de espacios, tales como los espacios públicos de la localidad. Por lo anterior, se contempla mantener dicho componente del espacio público efectivo, poniendo al alcance de los habitantes de cada uno de los sectores y áreas de influencia de los espacios públicos, dentro de ellos población vulnerable, teniendo en cuenta los enfoques diferenciales, grado de escolaridad, espacios de calidad en cuanto a elementos de urbanismo y mobiliario, según las especificaciones técnicas y normatividad vigente.



Antecedentes

En Bogotá durante el año 2023, el Observatorio de Espacio Público se propuso actualizar los indicadores base relativos al espacio público. Estos indicadores, previamente revisados y ajustados en 2021, se fundamentaron en el Plan de Ordenamiento Territorial establecido mediante el decreto 555 de 2021. El objetivo era proporcionar cifras relevantes cuantitativas sobre el espacio público de la ciudad, actuando como un respaldo fundamental para la formulación de Planes de Desarrollo, planes, programas y proyectos de diversas entidades.

En primer lugar, el espacio público destinado para el estar, vinculado al indicador de Espacio Público Efectivo, norma general para todas las ciudades colombianas. En segundo lugar, el espacio público asociado a la conexión y conectividad, que implica el análisis del espacio público según los diferentes modos de movilidad. Finalmente, el espacio público vinculado a la protección ambiental, relacionado con los elementos definidos en la Estructura Ecológica Principal según el Decreto 555 de 2021 (excluyendo los parques metropolitanos). La suma de estas tres líneas genera el espacio público total, es decir, la amalgama de todos los elementos que constituyen el espacio público de la ciudad.

Para el presente estudio incorporamos la actualización de los indicadores base tomada directamente del Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2023, Puntualmente los resultados del espacio público conexión y conectividad.

La infraestructura para la movilidad es entonces el espacio público que brindan condiciones adecuadas para el desplazamiento de las personas y de bienes a través de la ciudad y son uno de los soportes para el desarrollo de actividades sociales y económicas. Este espacio público para la movilidad tiene dentro de sus características que posee diferentes calidades físicas y funcionales, además de tener funciones determinadas (asociadas a cada uno de los usuarios y los modos de movilidad). Inicialmente, las calles y andenes correspondían al espacio público asociado a la movilidad, sin embargo, las dinámicas urbanas y las tendencias de diseño de la ciudad contemporánea, apuntan a la construcción de espacios compartidos para los diferentes modos, combinando: ciclorrutas, andenes, vías vehiculares, así como nuevos elementos ligados a la movilidad y que son imperantes para el desarrollo integral de la ciudad, como los pompeyanos, las calzadas peatonales.

Situación actual (Descripción de la situación existente con respecto al problema)

En lo que refiere al espacio público peatonal, el mismo está compuesto por la red de andenes, las zonas de control ambiental, los separadores, las plazas y plazoletas, las vías peatonales, los pasos peatonales (cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorutas), los paseos y alamedas, y los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y vías, de lo que se cuenta con un bajo porcentaje de ejecución, siendo una constante que los mayores recursos se inviertan en la mallla vial de la ciudad.

Según estudio del Instituto de Desarrollo Urbano IDU 2023 - II, Bogotá cuenta con un total de 28.250.899 m2 de andenes, 7.865.617 m2 de separadores y 327.650 m2 de plazas, siendo los andenes o aceras aquel componente con mayor representación dentro del inventario de espacio público. El 54% de las aceras se encuentran en buen estado, el 28% en estado regular y el 18% en estado deficiente. La Localidad de la Candelaria tiene los mejores andenes para caminar con el 84.2% de su espacio público en buen estado, seguida por Chapinero con el 73.3% y las localidades con menos de la mitad de andenes en buenas condiciones para caminar son Puente Aranda 46.44% y los mártires 44.8%, siendo las dos únicas localidades por debajo del 50%.

Por su parte, la Localidad de Bosa tiene, según este estudio, el 27% de los andenes en regular y el 8% en mal estado, lo que no garantiza una adecuada movilidad a los transeúntes locales y visitantes. Para el nuevo Plan de Desarrollo, las comunidades en los encuentros ciudadanos y los resultados de los diagnósticos realizados por el equipo de infraestructura, se priorizó la Intervención de 4000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.

Haciendo un detalle de la localidad, tenemos un escenario de 1.689.971 m2 de andén, de los cuales el 37% se encuentran en estado regular o malo, según reporta el siguiente gráfico:

Es importante tener en cuenta que, dentro de la intervención del espacio público según los indicadores y el alcance de la necesidad, se tiene en cuenta la intervención de puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua, la cual se justifica en la presencia principal del Río Tunjuelito, la cual hace importante dar inversión al mejoramiento de la infraestructura de Puentes, en el entendido de que este constituye un fuerte borde urbano que limita la movilidad tanto peatonal como vehicular. Esto implica que su intervención afectará de manera significativa la conectividad de los ciudadanos en la Localidad, además de suponer una mejoría significativa en términos de seguridad que implica su mantenimiento en buen estado de conservación.

Así mismo, en lo que corresponde a la red de ciclorutas, uno de los inconvenientes que presenta el sistema es la falta de conectividad entre algunos de sus tramos, la red en varias ocasiones se ve interrumpida o descontinuada, lo cual genera confusión y desánimo en los usuarios. Bosa es la localidad en la ciudad con más usuarios que se movilizan en bicicleta. Y es a su vez la primera Localidad en tener un centro de aprendizaje de mecánica de bicicletas de forma profesional y es el primer centro de aprendizaje en Latinoamérica:

- El Centro de la Bici está articulado por 4 entidades distritales: Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría de Educación Distrital, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD)
- El proyecto se ha enriquecido de experiencias internacionales de países como Holanda, Dinamarca, Alemania y Reino Unido.
- En el Centro de la Bici se dictan clases de mecánica de bicicletas de gama baja, media y alta y se ofrece apoyo a emprendedores que tienen iniciativas alrededor de la bicicleta.
- El Colegio Técnico de la Bici en Bosa será el primer centro de formación especializado sobre la bicicleta en Latinoamérica y el primero en Colombia.



02 - Descripción del universo

a. Descripción del	b. Cuantificación del universo	c. Localización del	d. Unidad de medida	Fuente de
Habitantes de la localidad de Bosa	737647,0	Localidad de Bosa	Número de habitantes	Secretaría Distrital de Planeación

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o	Contribución o
1	La población que se beneficiará a través del desarrollo de este componente corresponde a toda la ciudadanía de la localidad de Bosa entre Niños, niñas, jóvenes, personas en condición de discapacidad y adultos mayores.	Beneficiario	La intervención de Espacio público como un ejercicio de Movilidad segura, sostenible y accesible que afecta favoreciendo a la comunidad en general.	Cuidado de los espacios públicos peatonales para garantizar la calidad y seguridad de la
2	Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.	Cooperante	Generar bienestar en los habitantes de la ciudad	Línea técnica para la ejecución de las obras
3	Junta Administradora Local.	Cooperante	Promover la participación y	Realiza
4	Juntas de Acción Comunal.	Beneficiario	Promover el desarrollo integral	Se beneficia junto con
5	Residentes aledaños	Perjudicado	Se perjudican en el tiempo en el	Se perjudican por
6	Locales comerciales aledaños	Oponente	Se oponen en el tiempo en el	Se oponen porque

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General

Mejorar los espacios públicos viales bajo parámetros de accesibilidad universal para contribuir a que el peatón acceda a una movilidad segura y de calidad

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN	Desarrollar la Construcción de espacio público bajo

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto

Corresponde a la generación de un nuevo espacio público peatonal o a la generación de una nueva estructura de puentes peatonales que pertenezcan a la mallla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Incluye la realización de estudios y diseños que se requieran para su construcción. Asimismo, acciones enfocadas a cumplir el periodo de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Se incluye como parte de la construcción, adecuación y conservación la ciclorinfraestructura.

Nombre

INTERVENCIÓN

COMPONENTE 1

01 - Descripción del componente

Descripción del componente

Este componente está orientado al desarrollo de las actividades necesarias para llevar a cabo la construcción y optimización del estado del espacio público en la localidad de Bosa, mediante intervenciones integrales sobre andenes, plazas, plazoletas y alamedas. Estas intervenciones buscan mejorar la infraestructura urbana y fomentar la integración social a través de un espacio público accesible, funcional y estéticamente adecuado.

Para ello, se requiere la elaboración de estudios técnicos y diseños, cumpliendo con la normatividad vigente y los lineamientos establecidos por las autoridades competentes. Además, será necesario llevar a cabo la ejecución de labores de mantenimiento de pisos, así como la dotación y/o reemplazo de mobiliario urbano (incluyendo bolardos, canecas, sillas, etc.) para asegurar la funcionalidad y seguridad del espacio público.

Como parte de las intervenciones, se contempla el reemplazo de piezas prefabricadas como sardines, adoquines, losetas, entre otros elementos que requieran rehabilitación o renovación. Este proceso asegurará la durabilidad y accesibilidad del espacio.

Asimismo, se incluirán acciones para el mejoramiento de fachadas, orientadas a la conservación, cuidado y recuperación de las mismas, entendiendo que las fachadas son un componente clave dentro de la imagen urbana. Este esfuerzo contribuirá al embellecimiento del entorno y, a su vez, fortalecerá el sentido de identidad y pertenencia de los habitantes de Bosa.

Con estas intervenciones, se busca no solo recuperar y optimizar el espacio público, sino también promover una mejor calidad de vida para los residentes de la localidad, creando un entorno urbano más seguro, accesible y atractivo.

02 - Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

03 - Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización
2025	UPL 23. Bosa UPL 21. Porvenir	Todos los Ubicados en las 4 UPL	Serán determinados los barrios a intervenir por vigencia y se
2026	UPL 23. Bosa UPL 21. Porvenir	Todos los Ubicados en las 4 UPL	Serán determinados los barrios a intervenir por vigencia y se
2027	UPL 23. Bosa UPL 21. Porvenir	Todos los Ubicados en las 4 UPL	Serán determinados los barrios a intervenir por vigencia y se
2028	UPL 23. Bosa UPL 21. Porvenir	Todos los Ubicados en las 4 UPL	Serán determinados los barrios a intervenir por vigencia y se

04-Población a beneficiar

Descripción de la	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028
Población de la localidad	737.647	741.537	745612	749684

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios

"Los Lineamientos Determinados para la Priorización de la construcción de Espacio público que buscan garantizar la distribución equitativa de la inversión se establecen a partir de diagnóstico técnico y Social adelantado por la Alcaldía de Bosa, buscando identificar aspectos que determinen una calificación cuya equivalencia establezca el grado de priorización y afectación general del espacio público a intervenir, evidenciando:

1. Aspectos generales: Distribución espacial de los andenes con el fin de definir intervenciones de mayor impacto en la imagen urbana y la movilidad para la ciudadanía identificando necesidades por UPZ, perfil socio económico de los sectores con mayor y menor infraestructura, localización de recursos en sectores con mayor necesidad de conectividad a través de la red de aceras, presencia de equipamientos públicos, entre otros.

2. Aspectos Técnicos: Criterios de Accesibilidad y conectividad peatonal, necesidad de intervención de redes, grado de deterioro o inexistencia de espacio público.

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General

Mejorar los espacios públicos viales bajo parámetros de accesibilidad universal para contribuir a que el peatón acceda a una movilidad segura y de calidad

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1

ComponenteINTERVENCIÓN

Objetivo Específico

Desarrollar la Construcción de espacio público bajo parámetros de accesibilidad universal en pro del desarrollo de una mejor movilidad, incluyente para todos los actores sociales de la Localidad.

No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad
1	Intervenir 4000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal.	Espacio publico adecuado	4000

Articulación Sistema Distrital de Planeación

No.	Meta Plan de Desarrollo Local	Meta Producto Plan de	Meta Estratégica Plan de	Producto política
1	Intervenir 4000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	Conservar 1.120.000 m2 de la red de infraestructura peatonal para mejorar la movilidad urbana y	Metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante	

9. FLUJO FINANCIERO

Metas proyecto	Componentes del	Objetos de gasto financiados	Costos (Cifras en pesos colombianos)			
			2025	2026	2027	2028
Intervenir 4000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN	Convenio interadministrativo DADEP	\$ 203.274.664,00			
		Ejecución por el sistema de precios unitarios fijos a monto agotable sin formula de reajuste las obras necesarias para la construcción y/o conservación de los sistemas de espacio público de la localidad	\$ 1.576.462.436,00	\$ 1.536.491.000,00		
		Realizar la consultoria para los estudios y diseños de un puente en la localidad	\$ -	\$ 271.000.000,00		
		Contratar servicios de Tecnico II - Maestro de Obra	\$ 9.600.000,00			
		Contratar servicios de Asistencial II - Ayudantes de Obra	\$ 7.500.000,00			
		Suministro de materiales, insumos y elementos de ferreteria necesarios para para la construcción y/o conservación de los sistemas de espacio público de la localidad	\$ 450.000.000,00			
		Contratar la prestación de los servicios apoyo a la gestión, profesionales y especializados para la estructuración, formulación, seguimiento a la ejecución y/o liquidación de los proyectos de infraestructura en la localidad de Bosa	\$ 1.322.900,00	\$ 651.805.000,00		
TOTAL ANUAL DE COSTOS			\$ 2.248.160.000,00	\$ 2.459.296.000,00		
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						\$ 4.707.456.000

\$ 1.807.491.000.00

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Pronóstico						
Nivel	Tipo	Descripción del riesgo	Probabilidades	Impacto	Efectos	Medidas de
Objetivo General	Operacionales	Incumplimiento de compromisos adquiridos por el contratista seleccionado con sus subcontratistas,	Moderado	Moderado	Retraso en los cronogramas	Presentación de resultados no
Productos	De costos	Variación en la disponibilidad o en	Moderado	Moderado	Mayores costos que	Mantener precios
Actividades	Legales	Cambios en el marco regulatorio o normatividad aplicable al proyecto.	Improbable	Moderado	Retrasos en la ejecución del contrato	El contratista hara un seguimiento a la
Productos	Legales	Incumplimiento derivado del trámite de los permisos con autoridades ambientales, la	Probable	Mayor	Afecta la correcta ejecución y liquidación	Una adecuada supervisión del
Actividades	Financieros	Que existan actividades no contempladas (Items no previstos) y/o aumento ineludible en las cantidades de obra durante la ejecución del contrato.	Probable	Moderado	Aumento del Presupuesto destinado para la ejecución del	Supervisión de la Entidad e informes y reuniones
Productos	De calendario	Paros, huelgas, actos terroristas, estados de excepción fuerza mayor, caso fortuito	Moderado	Mayor	No poder ejecutar correctamente sus actividades, y por ende afectar el normal desarrollo de las actividades de obra, retraso del cronograma de ejecución del contrato	Vigilancia y control permanente del contrato a través del Interventor y un supervisor de LA ENTIDAD, con el fin de verificar las condiciones de orden publico.
Actividades	De calendario	Invierno u otros eventos naturales que impidan la normal ejecución del contrato.	Moderado	Mayor	No poder ejecutar correctamente sus actividades, y por ende afectar el normal desarrollo de las actividades de obra	Elaboración de un plan de contingencia en estos eventos teniendo en cuenta
Productos	Operacionales	Desabastecimiento de materiales	Moderado	Mayor	Retraso en la ejecución de la obra	Programar la adquisición de materiales desde el

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados

Mejoramiento integral de la infraestructura de espacio público generando mejores condiciones de habitabilidad para la ciudadanía de la localidad.

Disminución en los tiempos de recorrido, tanto vehicular como Peadonal.

Mejoramiento de la Imagen urbana general de la localidad

Disminución en los tiempos de recorrido

Disminución de los índices del mal estado de la malla vial Local e Intermedia

Reforzamiento de la apropiación por parte de los habitantes de Bosa y su territorio

Mejoramiento de la conectividad vehicular, facilitando el acceso efectivo a los equipamientos y servicios urbanos de la Localidad

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:

Juan Pablo Bonilla

Correo electrónico:

juan.bonilla@gobiernobogota.gov.co

Operador (SEGPLAN):	Camila Andrea Daleman	Correo electrónico:	camila.daleman@gobiernobogota
Responsable del proyecto:	Julian Camilo Barrera Pedraza	Correo electrónico:	juliand.barrera@gobiernobogota

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
I	23/11/2024	Actualización
II	07/01/2026	Actualización

 SECRETARÍA DE PLANEACIÓN  BOGOTÁ