

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	Fontibón
Código del proyecto	2408
Nombre del proyecto	Fontibón camina hacia la construcción y conservación de la malla vial
Etapas del proyecto	Factibilidad

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"FONTIBÓN CAMINA SEGURA"			
Objetivo estratégico	Objetivo 4. Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática			
Programa	Programa 26. Movilidad Sostenible.			
Sector	MOVILIDAD			
Líneas de inversión	Línea	Concepto de gasto	Componente del proyecto	Indicador
	Infraestructura segura e incluyente	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)
Año de vigencia	2025 - 2028			

3. INICIATIVAS CIDADANAS

Código	Alternativa de solución	Describa la manera como la iniciativa se incorpora a este proyecto de inversión

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

01 - Problema

Problema Central
<p>La localidad de Fontibón enfrenta un déficit significativo en aspectos fundamentales como la calidad de vida, la salud, la seguridad y el bienestar social de sus habitantes, originado por el deterioro y las condiciones insuficientes del espacio público y la infraestructura de malla vial. Las deficiencias presentes en los andenes, vías y demás elementos de la infraestructura peatonal y vehicular limitan la movilidad y accesibilidad, generan riesgos de seguridad para peatones y conductores, y afectan negativamente el entorno urbano, impactando la percepción de bienestar y el desarrollo social de la comunidad.</p> <p>Las causas y efectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teniendo que la localidad cuenta con puntos estratégicos de desarrollo, el transporte vehicular es constante, frecuente y desgastante, puesto que transitan vehículos de carga pesada, buses de pasajeros (Terminal de transporte), SITP, entre otros, estas acciones reducen la vida útil de la malla vial de la localidad. • Deterioro por la falta de mantenimiento rutinario a la malla vial. • Complejidad con el aumento de tiempo en los desplazamientos que requieren los habitantes de la localidad, teniendo en cuenta que se encuentran personas con movilidad reducida y adultos mayores, los cuales requieren mayor atención en los sus traslados. • A causa de la alta frecuencia vehicular se presentan constantes choques y accidentes de tránsito, donde se ven implicada la comunidad. • El desgaste de las vías contribuye con el deterioro anticipado de los medios de transporte (Automotores, Motocicletas, Patinetas, Bicicletas, etc.). • Los habitantes de la localidad y la población flotante con la que cuenta Fontibón se ven afectados por las causas que se derivan de la problemática de la malla vial. <p>La pertinencia:</p> <p>La extensión total (construida y por construir) de la malla vial de la localidad es 812.57 Km- carril, distribuidos de la siguiente manera:</p> <p>LOCALIDAD: FONTIBON TRONCAL: 41.23 ARTERIAL: 263.89 INTERMEDIA: 231.86 LOCAL: 273.77</p> <p>La incorporación de enfoques:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intervenir la malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.
Antecedentes
<p>Malla vial urbana de la localidad de Fontibón:</p> <p>La extensión total (construida y por construir) de la malla vial de la localidad es 812.57 Km- carril, distribuidos de la siguiente manera:</p> <p>LOCALIDAD: FONTIBON - TRONCAL: 41.23- ARTERIAL: 263.89 - INTERMEDIA: 231.86 - LOCAL: 273.77</p> <p>Estado de la malla vial por localidades:</p> <p>La información sobre el estado de la malla vial en detalle por cada una de las localidades se presenta en las siguientes tablas, tanto en cantidad de km-carril en cada clasificación de estado, como también por su correspondiente valor porcentual.</p>
Situación actual (Descripción de la situación existente con respecto al problema)
<p>BOLETÍN TÉCNICO EXTENSIÓN Y ESTADO DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ - 2023-I - INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO</p> <p>Estado de la malla vial urbana</p> <p>De los 13.315,09 km-carril de extensión de la malla vial urbana a 30 de junio de 2023, se cuenta con estado de condición superficial para 13.194,46 km-carril.</p> <p>De estos, aproximadamente 5.358,34 km-carril (41%) se encuentran en estado bueno, seguido de 3.040,40 km-carril (23%) en estado Satisfactorio, 1.625,33 km-carril (12%) en estado justo, 2.273,22 km-carril (17%) entre estado pobre, muy pobre y grave, y finalmente 897,17 km-carril (7%) en estado fallado.</p> <p>La malla vial urbana se encuentra compuesta por los tipos de malla troncal, arterial, intermedia y local (de acuerdo con la clasificación definida en su momento por el Decreto 190/2004), de los cuales se presenta el detalle del estado para cada uno de estos a continuación:</p> <p>El tipo de malla con mayor porcentaje en estado bueno es la malla vial troncal con un 74%, seguida de la malla arterial con 41%, la malla intermedia con 40% y finalmente la malla local con un 35%. Por otra parte, el tipo de malla con mayor porcentaje de km-carril en estado fallado es la malla vial local con 13%, seguida de la malla vial intermedia con un 2%, arterial con un 1% y la malla vial troncal un 0% en estado fallado.</p> <p>Estado de la malla vial por localidades:</p> <p>La información sobre el estado de la malla vial en detalle por cada una de las localidades se presenta en las siguientes tablas, tanto en cantidad de km-carril en cada clasificación de estado, como también por su correspondiente valor porcentual.</p> <p>BUENO: 316,46 - SATISFACTORIO: 197,99 - JUSTO: 106,19 - POBRE: 63,52 - MUY POBRE: 45,51 - GRAVE: 31,82 - FALLADO: 51,08 - TOTAL CON ESTADO: 812,57 (Tabla 3. Estado de la malla vial de Bogotá D.C., por km-carril en cada clasificación, desagregado por localidades): Fuente: https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Transparencia/Informacion%20de%20Interes/SIIPVIALES/Innovaci%C3%B3n/Portafolio/2023/Boletin_Te%CC%81cnico_MV_2023-I.pdf Fuente: Elaboración propia, Instituto de Desarrollo Urbano – IDU</p> <p>Estado de la malla vial de Bogotá D.C., por porcentaje en cada clasificación, desagregado por localidades. BUENO: 38,9% - SATISFACTORIO: 24,4% - JUSTO: 13,1% - POBRE: 7,8% - MUY POBRE: 5,6% - GRAVE: 3,9% - FALLADO: 6,3% (Tabla 4. Estado de la malla vial de Bogotá D.C., por porcentaje en cada clasificación, desagregado por localidades): Fuente: https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Transparencia/Informacion%20de%20Interes/SIIPVIALES/Innovaci%C3%B3n/Portafolio/2023/Boletin_Te%CC%81cnico_MV_2023-I.pdf</p>

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Localidad de Fontibón	812,0	Todas las UPZ de la localidad de Fontibón	km carril de malla vial	

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1				
2				
3				

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Mejorar la calidad del transporte urbano y promover modos de movilidad más limpios y eficientes

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Aumentar la accesibilidad y la conectividad dentro de la localidad, facilitando así la movilidad inclusiva y equitativa para todos los residentes.

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
Este proyecto tiene como objetivo fundamental mejorar la calidad del transporte urbano y promover modos de movilidad más limpios y eficientes. A través de este programa, se busca intervenir la malla vial de la localidad para reducir la congestión vehicular, disminuir las emisiones contaminantes y fomentar el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta y el transporte público eléctrico, sin olvidar la cicloinfraestructura. Estas acciones no solo tienen el propósito de mejorar la calidad del aire y la salud de los ciudadanos, sino también de aumentar la accesibilidad y la conectividad dentro de la localidad, facilitando así la movilidad inclusiva y equitativa para todos los residentes.

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

01 - Descripción del componente

Descripción del componente
<p>1. Estudios y diseños:</p> <p>Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de malla vial rural. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, e incluso si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.</p> <p>2. Construcción:</p> <p>Corresponde a la generación de un nuevo corredor de la malla vial rural. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el periodo de vida útil previsto.</p> <p>3. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la malla vial rural, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están 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. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.</p> <p>* Mantenimiento periódico: Conjunto de actividades superficiales que no comprometen las capas inferiores de la estructura del pavimento, tendientes a lograr que por lo menos se alcance el periodo de diseño, manteniendo su condición de servicio. Constituyéndose así en una práctica preventiva y/o correctiva.</p> <p>* Mantenimiento rutinario: Se refiere a la conservación continua con el fin de mantener las condiciones óptimas y uso adecuado de los elementos de espacio público y vías, constituyéndose en una práctica preventiva. Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte.</p> <p>* Reconstrucción: Retiro y reemplazo parcial o total de la estructura de un pavimento o de espacio público, para generar una nueva estructura. Es posible considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes.</p> <p>* Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los periodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.</p>

02 - Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describe la manera como la propuesta se incorpora en el

03 - Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica

04 - Población a beneficiar

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General
Mejorar la calidad del transporte urbano y promover modos de movilidad más limpios y eficientes

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1	Componente	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL		
Objetivo Específico				
Aumentar la accesibilidad y la conectividad dentro de la localidad, facilitando así la movilidad inclusiva y equitativa para todos los residentes.				
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1	Intervenir 5,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)	Vía secundaria mejorada	5,5
Articulación Sistema Distrital de Planeación				
No.	Meta Plan de Desarrollo Local	Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital	Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital	Producto política pública
1	Intervenir 5,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilómetros-carril de la red vial.	N/A	

9. FLUJO FINANCIERO

Metas proyecto	Componentes del proyecto	Objetos de gasto financiados	Costos (Cifras en pesos colombianos)			
			2025	2026	2027	2028
Intervenir 5,5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL		\$ 9.530.002.000	\$ 8.432.289.660	\$ 8.677.171.920	\$ 8.929.217.414
TOTAL ANUAL DE COSTOS			\$ 9.530.002.000	\$ 8.432.289.660	\$ 8.677.171.920	\$ 8.929.217.414
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						\$ 35.568.680.994

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	Tipo	Descripción del riesgo	Probabilidades	Impacto	Efectos	Medidas de mitigación
Objetivo General	De calendario	Se priorizarán las vías con mayor grado de deterioro, realizando la pavimentación o reparación de las calzadas para mejorar la calidad de la superficie vial.	Moderado	Menor	La rehabilitación y pavimentación de las vías facilitará un flujo más eficiente del tráfico, reduciendo los tiempos de desplazamiento y la congestión en las vías locales.	Se debe realizar plan de manejo de los componentes que integra la ejecución del proyecto

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	Adriana Yaneth Ortiz Ubaque	Correo electrónico:	alcalde.fontibon@gobiernobogota.gov.co
Operador (SEGPLAN):		Correo electrónico:	
Responsable del proyecto:	Adriana Yaneth Ortiz Ubaque	Correo electrónico:	alcalde.fontibon@gobiernobogota.gov.co

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	19/11/2024	Factibilidad proyecto de inversión
2	18/12/2024	Actualización de la descripción problemática del proyecto de inversión



ALCALDÍA MAJOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

