Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**Usaquén**
Código del proyecto	
Nombre del proyecto	MOVILIDAD INCLUYENTE EN USAQUEN
Etapa del proyecto	Prefactibilidad

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"USAQUÉN 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 proyecto**	**Indicador**
	Infraestructura segura e incluyente	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público	INTERVENCIÓN	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal
Año de vigencia	2025 - 2028			

3. INICIATIVAS CUIDADANAS

Código	Alternativa de solución	Describa la manera como la iniciativa se incorpora a este proyecto de inversión
43583	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales San Antonio Norte	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales San Antonio Norte
43585	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima
43586	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima
43589	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales en barrio Verbenal San Antonio	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales en barrio Verbenal San Antonio
43592	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales en barrio Verbenal San Antonio	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales en barrio Verbenal San Antonio

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

01 - Problema

Problema Central
La falta de conservación al subsistema de malla vial local en los últimos años ha provocado un deterioro acelerado de los segmentos viales, afectando la movilidad de las personas, y a su vez disminuyendo su calidad de vida. Mediante proyectos de conservación y mantenimiento de la malla vial local, en las diferentes vigencias se han adelantado actividades de intervención en los diferentes segmentos viales, relacionadas con mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario, rehabilitación y reconstrucción, con el fin de mejorar y prolongar el ciclo de vida de la estructura del pavimento, así como la circulación y movilidad de vehículos y peatones. A pesar de las labores efectuadas por el Fondo de Desarrollo Local de Usaquén en la ejecución de los proyectos de inversión para adelantar actividades de conservación sobre la malla vial y el espacio público de la localidad; se ha presentado dificultad para mantener una cobertura mayor de intervención tanto para la malla vial como para el espacio público, toda vez, que los recursos asignados para tal fin son insuficientes, de acuerdo la magnitud técnica de las intervenciones por realizar, y a la demanda de solicitudes de la ciudadanía para la malla vial y espacio público peatonal , para las diferentes UPLs y Barrios que requiere de gran intervención. El decreto 555 de 2021 denominado Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., en el subcapitulo 2 sistema de movilidad, seccion 1, espacio publico para lo movilidad, establece: Artículo 150. Red de infraestructura peatonal. Está conformada por las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de Paisajismo y para la resiliencia urbana; por las zonas de permanencia y conexión peatonal del espacio público peatonal y para el encuentro, y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad. La intervención y configuración de esta red debe cumplir con las siguientes características: 1. Accesibilidad. Permitir que las personas usuarias, sin importar sus condiciones o características sensoriales y/o psicomotrices, puedan circular y aprovechar la ciudad, disminuyendo las barreras físicas para su libre movimiento. 2. Seguridad. Reconocer la vulnerabilidad y los riesgos a los que se expone al peatón (a las personas) para así disminuirlos y evitar accidentes (siniestros). La implementación de infraestructura vial y la cualificación del entorno urbano debe configurar entornos seguros y confiables para todas las personas a través de diseños que generen vitalidad en la calle. 3. Dirección y conexión. Conectar el inicio y destino del recorrido peatonal con la menor distancia y tiempo posible dando prelación en el desarrollo de los proyectos de infraestructura a las personas que se desplazan peatonalmente. 4. Calidad urbana. Las condiciones constructivas de la red deben garantizar que todas las personas caminen sin tropiezos, de manera cómoda, con elementos de paisajismo que brinden protección, reducción de contaminación y posibilidades de permanencia, y brinden una imagen de ciudad amable y caminable. Artículo 151. Red de cicloinfraestructura. Está conformada por las franjas de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos. En esta red está prohibida la circulación de motocicletas y vehículos automotores. La infraestructura de soporte de esta red se rige bajo el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, Código Nacional de Tránsito, Resolución 160 de 2017 y 3258 de 2018 o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan. Artículo 152. Red vial. Está conformada por todas las franjas del espacio público para la movilidad que contribuyen a la interconexión de las cuatro estructuras territoriales y permite a los usuarios de la ciudad el acceso a los servicios y actividades que el territorio ofrece y se clasifica en: 1. Malla vial local: Conformada por las calles locales que permiten el desarrollo de viajes de proximidad en las Unidades de Planeamiento Local. Según las necesidades del contexto, se permite la circulación de todos los modos, con prioridad a la circulación peatonal y los vehículos para la micromovilidad y el transporte de último kilómetro. Da soporte a las dinámicas de movilidad local, conectándolas con los sistemas de transporte de alta y media capacidad. 2. Malla vial intermedia: Conformada por calles por las que circulan el componente flexible del sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local, da soporte a la vida local y de proximidad y complementan la operación de las mallas arterial y de integración regional 3. Malla arterial: Son las calles que permiten el desarrollo de viajes de alcance urbano, dan soporte a la operación de todos los modos y es el sustrato para la localización de infraestructuras de la red de transporte público de alta y media capacidad. Dentro de esta malla se encuentran las calles que conforman los anillos y corredores que conectan con la región, dan acceso a los flujos de transporte y permiten los viajes de largas distancias al igual que soportan la actividad logística en la ciudad. 4. Enlaces: Están conformados por los pasos a nivel, deprimidos y elevados que interconectan las mallas viales, permitiendo la operación continua y segura de todos los modos de transporte. Todas las intervenciones para enlazar el sistema vial deben garantizar la seguridad de peatones y biciusuarios, para lo cual deberán privilegiar, para estos modos más vulnerables, los enlaces a nivel. El acuerdo distrital 6 de 1992 que establece el reparto de competencias y la organización administrativa de las localidades, en su artículo 3° indica que las Juntas Administradoras Locales tienen como funciones y atribuciones especificas efectuar la construcción y mantenimiento de las obras y proyectos locales tales como: Vías y zonas verdes, con excepción de las vías de carácter metropolitano y las zonas verdes ubicadas sobre las vías V - O a V - 4, parques locales, redes locales de distribución de energía eléctrica, acueducto, alcantarillado y teléfonos, servicios de salud, geriátricos, centros de asistencia social, plazas de mercado, instalaciones deportivas, centros culturales, salones comunales y centros educativos. De estas atribuciones hará uso previa aprobación de la entidad a la cual se encuentre asignado la correspondiente función. El decreto distrital 101 de 2010 que promueve el fortalecimiento progresivo de las alcaldías locales, en su artículo 8° delega en los alcaldes locales o alcaldesas locales, la facultad para contratar, ordenar los gastos y pagos con cargo al presupuesto de los fondos de desarrollo local, de acuerdo con la estructura establecida en el Plan de Desarrollo Local que esté vigente. Lo anterior modificado por el decreto 544 de 2012 y por el decreto 219 de 2013.
Antecedentes

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Se entiende como espacio público "el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes" (Ley 9 de 1989 y Decreto 1504/98 Artículo 2). Es decir, hablamos de aquellos espacios como Zonas viales (Calzada, separador, Andén, Ante jardín, Franja de Control ambiental, Alameda, Bahía de estacionamiento, Paso a desnivel y Vía Peatonal), que por su naturaleza son de dominio público y su uso. pertenece a la comunidad, pero históricamente su construcción y desarrollo a nivel de las Alcaldías Locales no ha sido planificado y articulado, por ello a lo largo de la ciudad en los espacios públicos de escala vecinal como es la malla vial local, se observa la diversidad de diseños y estructuras construidas que no guardan un orden u orientación programática arquitectónica. El Instituto de Desarrollo Urbano IDU, de conformidad al acuerdo 02 de 1999 por medio del cual se confiere la responsabilidad de crear el sistema de Información de la Malla Vial, desarrolló el proyecto "Levantamiento, procesamiento y análisis de la información para el diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá DC", mediante los contratos IDU-1784-2015, IDU-1801-2015 y IDU-1802-2015, párr. obtener el diagnóstico y la actualización del estado superficial, funcional y estructural de las calzadas que componen la malla vial de Bogotá DC A 31 de diciembre de 2023, la Malla Vial de Bogotá DC, alcanza aproximadamente 14.588 Km-carril, de los cuales el 91.27 El % (13.315 km-carril) corresponde a una malla vial urbana y el 8.73% (1.273 km-carril) a una malla vial rural. De los 14.588 Km-carril que conforman la malla vial de la ciudad, el 92.40% (13.483 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 7.6% (1.105 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales). Notas Técnicas: Para determinar la extensión de la malla vial urbana de la ciudad se tomó la información disponible en el SIGIDU con corte al 31/12/2023

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

Estado Actual del espacio publico de Usaquen

- Deterioro Generalizado: A pesar de que el 56% de la malla vial local se encuentra en buen estado o en condiciones satisfac-torias, el 44% restante está en mal estado, afectando gravemente la movilidad y la seguridad vial en la localidad. Del mismo modo, aunque el 75% de la malla vial intermedia está en buen estado o satisfactorio, el 25% que se encuentra deteriorado tiene un impacto negativo significativo, causando incomodidades y riesgos tanto para los conductores como para los peato-nes.

- Impacto en la Calidad de Vida: Los tramos del espacio publico que se encuentran en mal estado representan un riesgo considerable para la seguridad vial, aumentando la posibilidad de accidentes y dificultando el acceso a servicios básicos, zonas comerciales y residenciales. Este deterioro también incrementa los costos de mantenimiento vehicular para los residentes y disminuye la calidad de vida al hacer los desplazamientos más largos y peligrosos.

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Puentes peatonales	47,0	Usaquén	unidad	IDU
Puentes sobre vía	21,0	Usaquén	unidad	IDU
Puentes Sobre cuerpos de agua	28,0	Usaquén	unidad	IDU

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	IDU	Cooperante	Estudios y diseños, Construcción y conservacion de la malla vial	Otorga la solicitud de reserva de los segmentos viales
2	UMV	Cooperante	Tener buena comunicación para no ejecutar los mismos segmentos viales	Entidad que realiza mantenimiento a los segmentos vial
3	DADEP	Cooperante	Que los segmentos viales a intervenir esten saneados de cualquier vicio fiscal.	Entidad que certifica que los segmentos viales a intervenir sean del Distrito
4	Acueducto	Cooperante	Mejoramiento de las redes	Entidad que confirma que los segmetos viales a intervenir ellos nos los tengan programados
5	SDP	Cooperante	Evitar intervenciones en vias con reservas.	Verifican que la malla vial local o intermedia no se encuetre en zonas de reservas viales
6	SDA	Cooperante	Otorgar permisos y licencias ambientales cuando se requiera.	Otorgan permisos y licencias en caso que se encuentren en el sistema de areas protegidas
7	Comunidad	Beneficiario	Beneficiario de las obras a intervenir.	Son los que manifiestan la necesidad.
8	SDM	Cooperante	Realización de los segmentos viales.	Aprueban los PMT- plan de manejo de transito cuando se va a intervenir un segmento vial
9	ETB	Cooperante	Mejoramiento de las redes	Entidad que confirma que los segmetos viales a intervenir ellos nos los tengan programados
10	ENEL	Cooperante	Mejoramiento de las redes	Entidad que confirma que los segmetos viales a intervenir ellos nos los tengan programados
11	Vanti	Cooperante	Mejoramiento de las redes	Entidad que confirma que los segmetos viales a intervenir ellos nos los tengan programados
12	SDHT	Cooperante	Realización de los segmentos viales.	Entidad que realiza conservacion de segmentos viales y por lo tanto se coordina
13	Jardin Botanico	Cooperante	Cuidar los individuos arboreos.	Entidad que autoriza la remoción, tratamiento y poda de individuos arboreos

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Alcanzar un mejoramiento del espacio público, malla vial local e intermedia, rural y urbana, para que aporten en el modelo de movilidad multimodal incluyente. Mejorando la calidad de vida de los habitantes de Usaquén.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN	Aumentar los metros cuadrados de espacio público peatonal y los elementos que lo integran en estado óptimo a través de intervenciones de construcción y/o conservación
2		
3		
4		

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto

El espacio publico tiene por propósito servir al la mopvilidad en forma segura, confortable y eficiente. Por tal motivo, es importante realizar labores de conservación adecuadas y oportunas sobre ellos. La conservación de malla vial y espacio público significa la acción de cuidar que su función de servicio se prolongue durante el tiempo requerido, lo cual implica una labor de seguimiento constante.

Los segmentos viales y los elementos de espacio público son vitales para la comunidad y afectan el bienestar económico y el desarrollo de la misma. Por este motivo, el FDLUSA tiene la responsabilidad de dar al público el mejor servicio posible con los recursos disponibles.

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Corresponde a la generación de un nuevo espacio público peatonal o a la generación de una nueva estructura de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua. Incluye la realización de estudios y diseños que se requieran para su construcción. Asimismo, acciones enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluir como parte de la construcción, adecuación y la conservación, la cicloinfraestructura en el marco del Art 156 del POT Vigente

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describa la manera como la propuesta se incorpora en
2025	43583	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales San Antonio Norte		
2025	43585	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima		
2025	43586	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima		
2025	43589	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales en barrio Verbenal San Antonio		
2025	43592	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales en barrio Verbenal San Antonio		

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización especifica
2025	UPL Torca	San Antonio Norte	entre la cra 7 y la cra 9, desde la tl 175 hasta la
2025	UPL Torca	Canaima	entre autopista norte hasta cra 9 y desde la cll
2025	UPL Torca	Verbenal- San Antonio	entre la cra 7 y la cra 9, desde la tl 175 hasta la

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	2025	2026	2027	2028
Sera toda la población de la localidad de Usaquén sin importar su grupo etario, género, condición social y grupo étnico que están ubicados en cada una de las UPLs que se encuentran en el territorio de la localidad (Usaquen, Toberín, Lagos	586954	586954	586954	586954

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Sera toda la población de la localidad de Usaquén sin importar su grupo etario, género, condición social y grupo étnico que están ubicados en cada una de las UPLs que se encuentran en el territorio de la localidad (Usaquen, Toberín, Lagos de torca y Cerros Orientales) (anteriormente UPZ: UPZ 1 Paseo de los Libertadores, UPZ 9 Verbenal, UPZ 10 La Uribe, UPZ 11San Cristóbal Norte, UPZ 12 Toberín, UPZ 13 Los Cedros, UPZ 14 Usaquén, UPZ 15 Country Club y UPZ 16 Santa Bárbara)
Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en malla vial rural, aquellas que propendan por la interconexión de centros poblados y nodos de equipamientos entre sí.
Se dará prioridad territorial a la conexión de desarrollos que se encuentran aislados o con deficiencias de accesibilidad y movilidad para poblaciones vulnerables como niños, personas mayores y personas que presenten afectaciones a su movilidad.
Se dará prioridad a los tramos que tengan mayor demanda poblacional y que generen un mayor impacto general a las condiciones de calidad de vida de los habitantes.
Criterios de viabilidad para espacio público:
Espacio público peatonal asociado a la malla vial local e intermedia de la Localidad, que cuenten con redes de servicios públicos.
Infraestructura de espacio público peatonal que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes
Infraestructura de espacio público peatonal que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención
Infraestructura de espacio público peatonal que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito
Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP.
Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.

Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAAB. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA- (malla vial urbana) o la entidad competente (red vial rural). En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
Espacio público peatonal que NO haga parte de las responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos
Cumplir con los criterios técnicos disponibles en la página web del IDU.

COMPONENTE 2

Nombre

0

01 -Descripción del componente

Descripción del componente

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describa la manera como la propuesta se incorpora en el componente del proyecto
2025				

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización especifica
2025			

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	2025	2026	2027	2028

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios

COMPONENTE 3

Nombre

0

01 -Descripción del componente

Descripción del componente

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describa la manera como la propuesta se incorpora en el componente del proyecto

03 -Ubicación de la inversión del componente

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

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	2025	2026	2027	2028

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General
Alcanzar un mejoramiento del espacio público, malla vial local e intermedia, rural y urbana, para que aporten en el modelo de movilidad multimodal incluyente. Mejorando la calidad de vida de los habitantes de Usaquén.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1 **Componente** INTERVENCIÓN

Objetivo Específico				
Aumentar los metros cuadrados de espacio público peatonal y los elementos que lo integran en estado óptimo a través de intervenciones de construcción y/o conservación				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**

1	Intervenir 8000 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	8000
2				
3				
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 8000 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 promover el transporte sostenible	Metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante	
2				
3				

OBJETIVO 2 **Componente** 0

Objetivo Específico				
0				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1				
2				
3				
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				
2				
3				

OBJETIVO 3 **Componente** 0

Objetivo Específico				
0				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1				
2				
3				
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				
2				
3				

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	**Componentes del proyecto**	**Objetos de gasto financiados**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Intervenir 8000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN	Obras	$ 1.149.185.329	$ 1.226.570.219	$ 1.262.255.383	$ 1.298.986.174
		Interventoria	$ 147.331.452	$ 157.252.592	$ 161.827.613	$ 166.536.689
		CPS	$ 147.331.452	$ 157.252.592	$ 161.827.613	$ 166.536.689
		ARL- CPS	$ 29.466.290	$ 31.450.518	$ 32.365.523	$ 33.307.338
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$ 1.473.314.524**	**$ 1.572.525.922**	**$ 1.618.276.132**	**$ 1.665.366.890**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						**$ 6.329.483.468**

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Riesgos Propósito						
Nivel	**Tipo**	**Descripción del riesgo**	**Probabilidades**	**Impacto**	**Efectos**	**Medidas de mitigación**
Objetivo General	Legales	No ejecución de los recursos destinados a los procesos de licitación de obra e interventoria para el cumplimineto de la meta	Raro	Mayor	No ejecución del presupuesto asigando al proyecto/ problemas de ejecucución presupuestal para FDL	proyección y control sobre el desarrollo de los procesos relacionados al cumplimineto de la meta del proyecto
Productos	Operacionales	Falta de asignación de recursos para los perfiles profesionales relacionados a la meta para la ejecución de las actividades	Raro	Moderado	falta de capacidad tecnica y juridica para la ejecuciíon de las actividades relacionadas al cumplimiento de la meta	contratación del personal idoneo para la ejcución de las actividades relacionadas al proyecto
Actividades	De costos	Aumento en los costos de transporte, mano de obra, insumos y materiales durante la ejecución de los contratos de obra relacionados al cumplimiento de la meta	Moderado	Moderado	Retraso en los cronogramas de obra, incumplimiento parcial o total de los contratos ejecutados relacionados al proyecto	Revisar las actas o solicitudes del contratista en los comites de obra. Revisar con la interventoría el mercado de los productos, y plantear alternativas tecnicas para no afectar la ejecución.
Actividades	Asociado a fenómenos de origen biológico, humano, natural, tecnológico.	Invierno fuerte en la localidad	Moderado	Moderado	Posibles retrasos en la ejecución, daños a obras en estado de ejecución	*Determinar el impacto de las nuevas condiciones avaladas por el contratista de obra e interventor.*Emitir concepto de las alternativas constructivas a seguir, avaladas por el interventor, sin que implique sobre costos a la entidad conforme al presupuesto oficial del proyecto.
Actividades	Operacionales	Que se presenten condiciones diferentes a las inicialmente previstas por la Entidad en los terrenos durante la obra. Dichas Condiciones refiere a aspectos que se evidencien en la ejecución de la obra los cuales no pudieron ser identificados en la etapa de planeación. y que no comprometa la responsabilidad contractual.	Moderado	Moderado	Posibles retrasos en la ejecución, daños a obras en estado de ejecución	*Determinar el impacto de las nuevas condiciones avaladas por el contratista de obra e interventor.*Emitir concepto de las alternativas constructivas a seguir, avaladas por el interventor, sin que implique sobre costos a la entidad conforme al presupuesto oficial del proyecto.
Actividades	Operacionales	Demoras en la obtención de permisos y/o autorizaciones de intervención y/o licencias necesarios para el desarrollo del contrato por parte de las ESP y Entidades Distritales (SDA, SDM, SDP, JJB, IDRD y otras) involucradas en el proyecto.	Moderado	Moderado	* No se puede iniciar la obra * Genera retrasos en el proyecto * Sobrecostos por cambios de Vigencia.	Realizar y revisar en las etapas previas las respectivas solicitudes ante las ESP y Entidades Distritales (SDA, SDM, SDP y otras) involucradas en el proyecto
Actividades	Operacionales	Modificacion de especificaciones tecnicas por nuevos lineamientos de construcción, expedición de normas de carácter técnico o de calidad	Raro	Menor	* Demoras en el cronograma de obra. * Afectación de balance financiero y presupuestal	Seguimiento por parte de la interventoría de obra y la supervisión de la entidad a los imprevistos derivados de la ejecución del contrato y expedición de nueva normativa de carácter
Actividades	Asociado a fenómenos de origen biológico, humano, natural, tecnológico.	Problemas de orden público para lo cual el personal de la empresa no puede cumplir con el cronograma o actividades programadas Paros, huelgas, actos terroristas, estados de excepción, que obliguen a la suspensión temporal o definitiva del contrato.	Raro	Moderado	Afectación de los funcionarios, bienes de la entidad y plazo de ejecución	Planes de Contingencia, reestructura el cronograma

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
La intervención en la malla vial y el espacio público tiene el potencial de generar una serie de beneficios y resultados esperados tanto a nivel social, económico como ambiental. Algunos de los beneficios y los resultados que se pueden esperar: Beneficios esperados: Mejoramiento de la movilidad urbana: Reducción de la congestión vehicular: Al optimizar la malla vial y mejorar la infraestructura de transporte, se facilita el flujo de vehículos, reduciendo los tiempos de desplazamiento y mejorando la calidad de vida de los usuarios. Mayor seguridad vial: Con el mejoramiento de las condiciones de la vía, como la señalización, los cruces peatonales y las condiciones del pavimento, se disminuyen los accidentes de tráfico. Fomento de la sostenibilidad ambiental: Reducción de emisiones contaminantes: La mejora en la malla vial puede reducir los tiempos de tráfico, lo que contribuye a disminuir las emisiones de gases contaminantes. Fomento de medios de transporte no motorizados: Mejorar los espacios públicos, como las aceras y carriles bici, fomenta el uso de transporte no motorizado, como caminar, andar en bicicleta o patines, lo que disminuye la huella de carbono. Impacto social positivo: Accesibilidad y movilidad para todos: El proyecto puede mejorar la accesibilidad para personas con discapacidad y grupos vulnerables, creando un espacio más inclusivo. Mejoras en la calidad de vida urbana: Un entorno urbano más ordenado, limpio y seguro puede tener un impacto positivo en el bienestar general de los ciudadanos, promoviendo el uso de espacios públicos para el esparcimiento y la interacción social. Revitalización de zonas urbanas: La intervención en la malla vial y espacio público puede contribuir a revitalizar áreas urbanas deterioradas, creando un ambiente más atractivo y funcional para los residentes y visitantes. Incremento en el valor inmobiliario: Mejora de la infraestructura urbana: La rehabilitación de la malla vial y la creación de mejores espacios públicos suelen elevar el valor de las propiedades en las áreas afectadas por el proyecto, lo que beneficia a los propietarios de inmuebles y genera interés de inversión.

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	**Andres Camilo Reynosa**	**Correo electrónico:**	**andres.reynosa@gobiernobogota.gov.co**
Operador (SEGPLAN):		**Correo electrónico:**	
Responsable del proyecto:	**Santiago Mora Pinzon**	**Correo electrónico:**	**santiago.morap@gobiernobogota.gov.co**

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	**Fecha de actualización**	**Descripción**
0,1	12/11/2024	primera version DTS para formulacion de proyectos.
