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
Etapa 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 CUIDADANAS

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

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.

Las causas y efectos:

• 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 otro, estas acciones reducen la vida útil de la malla vial de la localidad.
• Deterioro por la falta 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.

La pertinencia:

La extensión total (construida y por construir) de la malla vial de la localidad es 812.57 Km- carril, distribuidos de la siguiente manera:

LOCALIDAD: FONTIBON
TRONCAL: 41.23
ARTERIAL: 263.89
INTERMEDIA: 231.86
LOCAL: 273.77

La incorporación de enfoques:

• Intervenir la malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.

Antecedentes

Malla vial urbana de la localidad de Fontibón:

La extensión total (construida y por construir) de la malla vial de la localidad es 812.57 Km- carril, distribuidos de la siguiente manera:

LOCALIDAD: FONTIBON - TRONCAL: 41.23- ARTERIAL: 263.89 - INTERMEDIA: 231.86 - LOCAL: 273.77

Estado de la malla vial por localidades:

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.

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

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

BOLETÍN TÉCNICO

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

EXTENSIÓN Y ESTADO DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ - 2023-I - INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

Estado de la malla vial urbana

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.

De estos, aproximadamente 5.358,34 km-carril (41%) se encuentran en estado bueno, seguido de 3.040,40 kmcarril (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.

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:

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.

Estado de la malla vial por localidades:

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.

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

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

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	UPL 12 FONTIBÓN - UPL 10 SALITRE de la localidad de Fontibón	km carril de malla vial	IDU

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

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Descripción del componente
1. Estudios y diseños: Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de 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. 2. Construcción: Corresponde a la generación de un nuevo corredor de la malla vial rural. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto. 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 período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción. * Mantenimiento periódico: 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 período de diseño, manteniendo su condición de servicio. Constituyéndose así en una práctica preventiva y/o correctiva. * 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. * 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. * Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.

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
2025	43839/43654	TLL. Conservacion de la malla vial - Carrera 85B entre Calle 24 F y Calle 25B	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43811/43621	TLL. Conservacion de la malla vial - Calle 18 entre Carrera 116 y Carrera 115B	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43590/43748	TLL. Conservacion de la malla vial -Kr 85B entre Calle 24F y Calle 25B	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43605	TLL. Conservacion de la malla vial -Carrera 101 entre Calle 16C BISA y Calle 16D	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43825/43618	TLL. Conservacion de la malla vial - Calle 22 H entre Carrera 106 y Carrera 108	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43831/43609	TLL. Conservacion de la malla vial - Carrera 123 A entre Calle 17 F y Calle 18 A	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43819/43616	TLL. Conservacion de la malla vial - Carrera 112 entre Calle 18 y Calle 17 D	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43813/43757	TLL. Conservacion de la malla vial - Calle 18 entre Carrera 115 B y Carrera 115A	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43837/43634	TLL. Conservacion de la malla vial - Calle 23 entre Transversal 73A y Carrera 74 B	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente
2025	43822/43613	TLL. Conservacion de la malla vial - Carrera 96C entre Calle 19 y Calle 19	presupuestos participativos	bajo la metodologia de votación de presupuestos participativos se vinculan al proceso de formulación las iniciativas con mayor votación las cuales son viables tecnica,juridica y finacieramente

03 -Ubicación de la inversión del componente

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización especifica
2025	UPL 12 Fontibón	MODELIA	TRAMO CRA 85B DESDE CL24F HASTA
2025	UPL 12 Fontibón	VILLEMAR	TRAMO CL18 DESDE CRA116 HASTA
2025	UPL 12 Fontibón	VILLA CARMENZA	TRAMO CRA112 DESDE CL18 HASTA CL17D
2025	UPL 12 Fontibón	LA LAGUNA	TRAMO CRA 101 DESDE CL16CBIS A
2025	UPL 12 Fontibón	VERSALLES	TRAMO CL22H DESDE CRA107 HASTA
2025	UPL 12 Fontibón	SAN PABLO	TRAMO CRA 123A DESDE CL17F HASTA
2025	UPL 12 Fontibón	CAPELLANIA	TRAMO CL23 DESDE TV73A HASTA CRA74B
2025	UPL 12 Fontibón	VERSALLES	TRAMO CL22H DESDE CRA100 HASTA
2025	UPL 12 Fontibón	VILLEMAR	TRAMO CRA96C DESDE CL19 HASTA CL19A
2025	UPL 12 Fontibón	BELEN	TRAMO CL18 DESDE CRA115B HASTA
2025	UPL 12 Fontibón	PUERTA DE TEJA	TRAMO DG 24C DESDE KR 96A HASTA KR
2025	UPL 12 Fontibón	PUERTA DE TEJA	TRAMO CL 25G DESDE KR 96A HASTA KR
2026	UPL 12 Fontibón	CENTRO FONTIBON	TRAMO CL 20C DESDE KR 103A HASTA KR

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
La población beneficiada con la intervención de La malla vial es principalmente a las comunidades cercanas, como también la población flotante de la localidad.	5853	5853	5853	5853

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
la selección de la poblacion beneficiada se prioriza bajo la metodologia de presupuestos participativos, acorde a las votaciones en orden de elegibilidad, es de mencionar que cada

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 kilometros-carril de la red vial.	N/A	

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	**Componentes del proyecto**	**Objetos de gasto financiados**	**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):	**Carlos Alberto Corredor Rodriguez**	**Correo electrónico:**	**carlos.corredor@gobiernobogota.gov.co**
Responsable del proyecto:	**Luisa Fernanda Chaves Manrique**	**Correo electrónico:**	**luisa.chaves@gobiernobogota.gov.co**

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

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