1

Nombre Localidad			
Antonio Nariño	Barrios Unidos	Bosa	Chapinero
Ciudad Bolívar	Engativá	Fontibón	Kennedy
La Candelaria	Los Mártires	Puente Aranda	Rafael Uribe Uribe
San Cristóbal	Santa Fe	Suba	Sumapaz
Teusaquillo	Tunjuelito	Usaquén	Usme

2

Sector	
AMBIENTE	AMBIENTE/HÁBITAT
CULTURA, RECREACIÓN Y...	DESARROLLO ECONÓMIC...
EDUCACIÓN	GESTIÓN PÚBLICA
GOBIERNO	HÁBITAT
INTEGRACIÓN SOCIAL	MOVILIDAD
MUJERES	MUJERES/INTEGRACIÓN ...
SALUD	SEGURIDAD, CONVIVENCI...

3

NO. PROYECTO
6
25

4

COMPONENTE PROYECTO	Cod.	Indicador de producto
INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	77	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)

HABILITAR ESQUEMA

PDF

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**La Candelaria**
Código del proyecto	2777
Nombre del proyecto	La Candelaria camina hacia la construcción y la conservacion de la malla vial
Etapa del proyecto	Inversión/Ejecución/Operación

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"REDESCUBRIENDO EL CORAZÓN DE BOGOTÁ: LA CANDELARIA 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

Actualmente la infraestuctura de movilidad que se soporta en la malla vila de la localidad de la Candelaría presenta un alto dereterioro, condiciones inseguras e inadecuadas, falta de mantenimeinto y congestión vehicular. Lo anterior se ve reflejado en la afectación de la movilidad y calidad de la vida de los residentes de la localidad de La Candelaria y la población flotante diaria.

Antecedentes

Según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) la 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

La identificación y caracterización de la malla vial intermedia podrá ser precisada durante la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, de acuerdo con la identificación que realice la Secretaría Distrital de Planeación o la priorización que resulte de los estudios técnicos que, para el efecto, realice la Secretaría Distrital de Movilidad durante los (24) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Las precisiones e incorporaciones producto de estos procesos serán agregadas a la Base de Datos Geográfica Corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación para efectos de la aplicación de las normas contenidas en este.

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.
De acuerdo con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) los segmentos de andenes deben cumplir con ciertas características de uniformidad, ancho y superficies seguras teniendo en cuenta que estos deben armonizar con los diferentes elementos que componen el espacio público, como lo son la arborización señalización del tránsito y mobiliario urbano entre otros factores que interfieren en el urbanismo de modo que se garantice la circulación de peatones y conectividad con el entorno.

Según los datos de Planeación Distrital un 48% de las vías de la localidad la Candelaria, se encuentran actualmente en mal estado y el presupuesto con que cuenta el Fondo de Desarrollo Local para proyectos de infraestructura vial resulta muy escaso frente a las necesidades de inversión requeridas así mismo, la localidad tiene alrededor de 350 segmentos de andenes, de los cuales posterior a seguimiento en la plataforma SIGIDU del Instituto de Desarrollo Urbano e inspecciones realizadas por el Fondo de Desarrollo Local de La Candelaria se determinó que aproximadamente el 60% de estos, se encuentran encondiciones que no cumplen con el dimensionamiento y funcionalidad que recomienda la cartilla de andenes de Bogotá D.C.

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

La localidad presenta un alto índice de crecimiento, viéndose afectada por diversos desarrollos urbanísticos que trajeron como consecuencia el deterioro de los andenes y el espacio público, tanto para los residentes como para la población flotante.

Adicionalmente, el espacop púnñlico asociado a los segmentos viales locales construidos se encuentran en permanente proceso de deterioro debido al tránsito permanente de peatones, por lo que se hace necesario realizar acciones para su mejoramiento que permitan mantener y prolongar la vida útil de los andenes. La principal problemática en la localidad radica en el tránsito de vehículos con tonelaje superior al permitido, establecido en 3.5 toneladas. Este factor, sumado a las condiciones ambientales, ha generado un deterioro progresivo en las vías, lo cual repercute en la congestión vehicular, el incremento de los tiempos de recorrido y una movilidad insegura.

En la mimsa línea, el estado del espacio público y la malla vial, en particular los andenes, se ve afectado por la cantidad de residentes y la población flotante que circula por estos sectores.

La localidad, además, experimenta frecuentes aglomeraciones debido a la presencia de infraestructura educativa, administrativa y entidades de orden distrital. Estas condiciones se agravan con las manifestaciones o disturbios, que, conforme a los hechos reportados en años anteriores, han generado importantes daños en la infraestructura vial y el espacio público.

La intervención en el espacio público y la malla vial de la localidad de La Candelaria es crucial, ya sea mediante mantenimiento o construcción, con el fin de satisfacer necesidades urbanas colectivas que trascienden los intereses individuales de los habitantes. Además, busca garantizar a los visitantes del centro histórico de Bogotá espacios públicos y senderos peatonales que sean seguros, confortables y accesibles.

Asimismo, estas intervenciones tienen como objetivo detener el deterioro de la localidad y mejorar la seguridad de los usuarios, especialmente de las mujeres que transitan por la zona.

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Malla Vila Local e Intermedia	7,0	Localidad de la Candelaria	Km-Carril	https://bogota.gov.co/mi-ciudad/localidades/la-candelaria

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Poblacion habitante	Beneficiario	Beneficiarse del uso y aprovechamiento	Informar posibles riesgos que se encuentren
2	Ciudad en General	Beneficiario	Beneficiarse del uso y aprovechamiento	Informar posibles riesgos que se encuentren
3	Secretaria de Planeación	Cooperante	Dar linea de los criterios de viabiliadad y elegibilidad del sector Apoyar en la gestion interinstitucional	seguimiento y control
4	Secretaria de Movilidad	Cooperante	Dar linea de los criterios de viabiliadad y elegibilidad del sector Apoyar en la gestion interinstitucional	seguimiento y control
5	IDPC	Cooperante	Dar linea de los criterios de viabiliadad y elegibilidad del sector Apoyar en la gestion interinstitucional	seguimiento y control
6	ICANH	Cooperante	Dar linea de los criterios de viabiliadad y elegibilidad del sector Apoyar en la gestion interinstitucional	seguimiento y control
7	Población Turista	Beneficiario	Beneficiarse del uso y aprovechamiento	Informar posibles riesgos que se encuentren

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Fortalecer las redes viales locales e intermedias, mediante el diseño, construcción y mantenimiento de la malla vial y peatonal de la localidad

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Intervenir, Diseñar, construir malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de conservación, mantenimiento y/o restauración de redes viales locales e intermedias urbanas
2		
3		
4		

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
Incentivar y mejorar la calidad de vias de acceso en beneficio a la comunidad habitante y no habitante de la localidad, generando accesibilidad y conservacion del espacio público

COMPONENTE 1

Nombre: **INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL**

01 -Descripción del componente

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 espacio público peatonal. 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, inclusive si desarrolló actividades de pre-factibilidad y/o factibilidad. 2. Construcción: Corresponde a la generación de un nuevo espacio público peatonal. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto. 3. Conservación: Es el conjunto de estrategias que se ejecutan sobre: andenes, plazas, pompeyanos y demás elementos que componen el espacio público, 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. • 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. • Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de una nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características.

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				

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización especifica
2025	Centro Historico	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.
2026	Centro Historico	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.
2027	Centro Historico	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.
2028	Centro Historico	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.	Nueva Santa Fe de Bogotá, Santa Bárbara, Belén, Las Aguas, La Catedral, La Concordia, el Centro Administrativo y La Candelaria.

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	2025	2026	2027	2028
Toda la poblacion de la candelaria	18675	18675	18675	18675

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios

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
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
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

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General
Fortalecer las redes viales locales e intermedias, mediante el diseño, construcción y mantenimiento de la malla vial y peatonal de la localidad

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1 — **Componente**: INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

Objetivo Específico				
Intervenir, Diseñar, construir malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de conservación, mantenimiento y/o restauración de redes viales locales e intermedias urbanas				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1	Intervenir 7 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	7
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 7 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	N/A
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 7 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Operador ejecutara las acciones para cumplimiento de la meta	$ 4.371.000.000	$ 3.790.000.000	$ 3.900.000.000	$ 4.013.000.000
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Desarrolla un analisis de riesgo para el proyecto MGA						
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$ 4.371.000.000**	**$ 3.790.000.000**	**$ 3.900.000.000**	**$ 4.013.000.000**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						**$ 16.074.000.000**

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	**Tipo**	**Descripción del riesgo**	**Probabilidades**	**Impacto**	**Efectos**	**Medidas de mitigación**
Objetivo General	De calendario	Cambios frecuentes en los cronogramas	Moderado	Menor	Demoras	Seguimiento
Objetivo General	Administrativos	Demora en el inicio de la ejecución del contrato por retrasos en el lleno de los requisitos de ejecución	Moderado	Moderado	Demoras	Seguimiento
Objetivo General	De costos	Incremento de los costos	Moderado	Moderado	Demoras	Control y segumiento

Actividades	De calendario	Suspensión de la ejecución del contrato	Moderado	Moderado	Demoras	Seguimiento
Productos	Administrativos	Entregas incumpletas	Moderado	Moderado	Demoras	Control y segumiento

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Los beneficiarios del proyecto serán para la Población residente y población flotante que estudia y/o trabaja en la Localidad de La Candelaria

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	**ANABELLY BARRERA TORRES**	**Correo electrónico:**	**anabelly.barrera@gobiernobogota.gov.co**
Operador (SEGPLAN):	**RENE MAURICIO QUIMBAY**	**Correo electrónico:**	**renee.Quimbay@gobiernobogota.gov.co**
Responsable del proyecto:	**JHON JAIRO CRISPIN NIETO**	**Correo electrónico:**	**jhon.crispin@gobiernobogota.gov.co**

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	21/11/2024	Creación del DTS
2	8/04/2025	Actualización DTS
3	15/05/2025	Se ajusto la fase del proyecto