Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**Puente Aranda**
Código del proyecto	**2528**
Nombre del proyecto	Vías seguras para Puente Aranda
Etapa del proyecto	Prefactibilidad

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"PUENTE ARANDA 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

El mal estado de las vías por los huecos, baches o deformaciones en el pavimento provoca dificultades al tráfico vehicular aumentando los tiempos de desplazamientos al comercio del sector, a las zonas de trabajo en el sector industrial, a las zonas residenciales al igual que afecta la oportuna atención de emergencias y otras actividades propias de la vida de barrio. De igual manera, produce congestión vehicular que obligan a los conductores a reducir la velocidad o buscar rutas alternas entre las calles de los barrios, todo esto, provoca el descontento general entre los habitantes y los visitantes que viven o cruzan la localidad.

La malla vial local e intermedia construida se encuentra en permanente proceso de desgaste ya que está sometida a la acción de agentes climáticos y al tránsito constante de vehículos, máxime si se tiene en cuenta que la localidad presenta un alto índice de actividad industrial lo que conlleva un importante volumen de tráfico de vehículos pesados que trae como consecuencia el deterioro de las vías.

Esta situación crea riesgos para la seguridad vial, incrementando los accidentes de tránsito por perdida de control de los vehículos por esquivar los huecos o al atravesar las áreas afectadas del pavimento que pueden provocar accidentes con los diferentes actores viales como los peatones y ciclistas.

Por otra parte, el mal estado de la malla vial genera impactos económicos a los propuetarios de los vehículos por los costos de antenimiento y reparación por los daños causados por los huecos en las calles o por los accidentes que se pueden ocasionar, de igual manera, puede haber afectación para los locales comerciales que se ubiquen en el eje vial debido a la disminución del flujo de personas y carros. Todo lo expuesto, redunda que se requiere mayor inversión pública para el mantenimiento de la malla vial.

El ambiente también se ve afectado por la contaminación del aire por la congestión vehícular y por la liberación de material particulado por las vías destapadas y en mal estado.

Cuando no se realiza el mantenimiento de la infraestructura pública se crea una percepción de abandono y falta de gestión por parte de las autoridades locales, lo que afecta la confianza ciudadana en la institucionalidad.

En conclusión, la problematica desmejora la calidad de vida de los ciudadanos afectando la movilidad urbana, generando riesgos para la seguridad vial, reduciendo la productividad e impactando la econômia, afectando el ambiente e incrementando el descontento y desconfianza de los habitantes de la localidad y de la población flotante usuaria de estas vías.

Antecedentes

La localidad de Puente Aranda fue el epicentro del desarrollo industrial de la ciudad aprovechando el eje vial de la Avenida Colón y las vías férreas que la comunicaban con el occidente y el sur de la ciudad y la región. Con el avance industrial fue creciendo la construcción de la infraestructura de movilidad para conectar a los barrios obreros con las zonas de trabajo, es por lo anterio, que en la localidad se encuentran con desarrollos de más de 80 años de formación y consolidación como el barrio Puente Aranda y Cundinamarca y los barrios obreros con más de 50 años de estar construidos. En otros sectores de la localidad algunos barrios fueron producto de proyectos urbanísticos privados o públicos que entregaban las viviendas con las obras de urbanismo con calles, espacio público y parques terminados, pero sin una adecuado programa de mantenimientoesta infraestructura se encuentra en un gran procentaje en regular y mal estado.

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

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

La localidad de Puente Aranda, según los datos del Sistema de Gestión de Infraestructura Vial y de Espacio Público del IDU- SIIPVIALES, el total de la malla vial de la localidad es de 843.50 km/carril. De este total 182.92 km/carril son de la malla intermedia y 366.25 km/carril corresponden a la malla vial local. Conforme a las competencias definidas para las alcaldías locales para la intervención de las vías en la ciudad; le corresponde ejecutar obras de construcción, rehabilitación o mantenimiento en la malla vial intermedia y local.

El estado de la malla vial se encuentra estandarizado mediante el cálculo del indicador PCI (Índice de Condición de pavimento) el cual se rige bajo las normas internacionales ASTM-D-6433 para pavimentos en superficie flexible y rígido, y ASTM-E-2840 para pavimentos de superficie articulada. Éstos indicadores se presentan en una escala de clasificación compuesta por siete (7) categorías cuyo valor oscila entre 0 y 100, donde 0 es un pavimento totalmente fallado y 100 un pavimento en buen estado. Segun lo indicado, la malla vial de competencia de la alcaldía local se encuentra en el siguiente estado:

Malla Vial Intermedia: De total de los 183,92 km/carril se encuentra BUENO: 54 km/carril (40%), SATISFACTORIO: 43,92 km/carril (27%), ACEPTABLE: 33,25 km/carril (14%), POBRE: 24,13 km/carril (9%), MUY POBRE: 13,01 km/carril (6%), GRAVE: 10,33 km/carril (3%), FALLADO: 4,28 km/carril (2%).

Malla Vial Local: De total de los 366,25 km/carril se encuentra BUENO: 126,25 km/carril (34%), SATISFACTORIO: 81,25 km/carril (22%), ACEPTABLE: 44,3 km/carril (12%), POBRE: 29,38 km/carril (8%), MUY POBRE: 27,08 km/carril (7%), GRAVE: 22,66 km/carril (7%), FALLADO: 35,33 km/carril (10%).

Como se evidencia de la malla vial intermedia el 20% y de la malla vial local el 32% necesitan algún tipo de intervención para dejarla en un estado aceptable de uso.

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Malla vial intermedia	183.9	En los barrios residenciales e industriales de la localidad	Km/carril	SIIPVIALES -IDU
Malla vial local	366.3	En los barrios residenciales e industriales de la localidad	Km/carril	SIIPVIALES -IDU

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Habitantes de los barrios	Beneficiario	Mejorar la movilidad urbana, la seguridad vial, la economía, el ambiente y la calidad de vida	Durante la ejecución respetando los PMT
2	Comerciantes	Perjudicado	Vías en buen estado que sea de fácil acceso para sus clientes	Concertar el tiempo de ejecución de las obras para no perjudicar la actividad comercial
3	Loa actores viales	Beneficiario	Menos accidentes de los actores viales	Respetar la señalización y normas de tránsito
4	Dueños de predios	Cooperante	Valorización de sus propiedades por la calidad del entorno urbano	Se veedores de la ejecución debida de las obras

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la localidad de Puente Aranda mediante intervenciones en la malla vial que optimicen la movilidad urbana, aumenten la seguridad vial, reduzca los costos de mantenimiento a largo plazo, contribuya a la economía de los barrios y promuevan el desarrollo sostenible de la ciudad.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN	Reducción de los tiempos de desplazamientos de los habitantes y usuarios de las vías a los lugares de trabajo y a sus hogares.
2		
3		
4		

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
Ejecutar intervenciones en la malla vial intermedia y local con obras de Conservación que incluyen actividades orientadas a garantizar que se cumpla o alargue el período de vida útil de los pavimentos. Este tipo de proyectos abarca las categorías de rehabilitación, mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

COMPONENTE 1

Nombre: **INTERVENCIÓN**

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Teniendo en cuenta que la infraestructura vial de la localidad esta construida, en el ciclo de los proyectos de vías, no es necesario la construcción, siendo lo pertinente realizar obras de conservación a la malla vial existente. Por eso es importante tener claro los siguientes conceptos técnicos: a.Mantenimiento Rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil de la estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. Es un proceso continuo (a intervalos menores de un año) para mantener condiciones de movilidad seguras y cómodas en el proyecto vial. Las actividades contemplan: la poda de árboles, reconstrucción de obras de contención vehicular afectadas, limpieza de obras de drenaje, sello de fisuras, sello de juntas, limpieza y reparación de señales, entre otras. b.Mantenimiento Periódico: Es una práctica preventiva o correctiva que comprende el desarrollo de actividades de conservación a intervalos variables entre tres y cinco años, destinados primordialmente a recuperar los deterioros de la capa de rodadura ocasionados por el tránsito y por fenómenos climáticos. Entre las actividades de mantenimiento figuran: recuperación de pavimento de capas asfálticas, parcheo, bacheo, reconstrucción o reparación de losas de concreto, reparación de andenes. c.Rehabilitación: Se refiere a la recuperación de las condiciones de la vía de tal forma que cumplan con las especificaciones técnicas del diseño original y puede ser parcial o total: •Rehabilitación Parcial: Se refiere exclusivamente al mejoramiento de la capacidad estructural del pavimento. Dentro de estas intervenciones se pueden incluir proyectos de parcheo, recuperación de la capa de rodadura, reconstrucción sectorizada de la estructura de pavimento máximo hasta la primera capa granular de la estructura subyacente a la capa asfáltica, demarcación, remplazo de señales verticales en mal estado. •Rehabilitación Total: Hace referencia a la recuperación de las condiciones iniciales del proyecto, en todas las dimensiones: geométrica, urbanística, arquitectónica y de redes. Incluye temas de reconformación de alineamientos geométricos, estudios de tránsito, retiro, redimensionamiento y reemplazo total de la estructura de pavimento, reconstrucción de andenes, reemplazo de mobiliario urbano y, si se requiere, rediseño de redes.

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 de
2025				

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización especifica
2025	UPL PUENTE ARANDA	TODOS LOS BARRIOS	TODOS LOS BARRIOS
2026	UPL PUENTE ARANDA	TODOS LOS BARRIOS	TODOS LOS BARRIOS
2027	UPL PUENTE ARANDA	TODOS LOS BARRIOS	TODOS LOS BARRIOS
2028	UPL PUENTE ARANDA	TODOS LOS BARRIOS	TODOS LOS BARRIOS

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	2025	2026	2027	2028
HABITANTES LOCALIDAD DE PUENTE ARANDA	255123.0	UPL PUENTE ARANDA	PERSONAS	Departamento Administrativo Nacional de Estadística– DANE (2023)– Proyecciones de población desagregadas por localidades 20182035 y UPZ2018-2024

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 el
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
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
Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la localidad de Puente Aranda mediante intervenciones en la malla vial que optimicen la movilidad urbana, aumenten la seguridad vial, reduzca los costos de mantenimiento a largo plazo, contribuya a la economía de los barrios y promuevan el desarrollo sostenible de la ciudad.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1 — **Componente**: INTERVENCIÓN

Objetivo Específico				
Reducción de los tiempos de desplazamientos de los habitantes y usuarios de las vías a los lugares de trabajo y a sus hogares.				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1	Intervenir 16 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	16
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 16 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	
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				

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	**Componentes del proyecto**	**Objetos de gasto financiados**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Intervenir 16 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural. Obra	$ 3,175,781,919	$ 7,611,123,000	$ 7,832,549,000	$ 8,060,462,000
		Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural. Interventoria	$ 225,450,312			
		Conttratso de preetacion de servicios	$ 575,400,000			
		Proceso malla vial 2025	$ 4,525,975,769			
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$ 8,502,608,000**	**$ 7,611,123,000**	**$ 7,832,549,000**	**$ 8,060,462,000**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						**$ 32,006,742,000**

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	**Tipo**	**Descripción del riesgo**	**Probabilidades**	**Impacto**	**Efectos**	**Medidas de mitigación**
Objetivo General	Legales	No se cuenta con los permisos y/o conceptos de entidades como la EAAB, la SDM, SDA para iniciar las obras	Moderado	Mayor	No se pueden dar inicio a las obras	Obetener los permisos pertinentes con antelación
Productos	Operacionales	Las redes secas o húmedas de los servicios públicos ocasionan demoras por los permisos ante las ESP	Improbable	Menor	Atrazo en la entrega de las obras creando malestar en los beneficiarios de las obras	Realizar el diagnóstico de las obras a ejecutar para preveer las situaciones de atrazo y adelantar las gestiones a tiempo ante las ESP.
Actividades	De mercado	Dificultad en la consecución de cualquier tipo de material para la ejecución de la obra, por obsolescencia, desabastecimiento o cualquier otra causa ajena a las partes que impida la obtención del mismo.	Probable	Mayor	Retrasos en el desarrollo del proyecto	Cambio de las especificaciones de los materiales

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Mejora la calidad de vida de los ciudadanos facilitando el desplazamiento de una manera segura y comoda.
Disminución del riesgo de accidentes de transito para los diferentes actores viales
Impulso a la economía local porque aumenta el flujo vehícular y peatonal en las zonas comerciales, beneficiando los negocios y promoviendo el turismo local.
Reducción de los tiempos de desplazamiento al optimizar el flujo vehícular.
Contribuye al bienestar de los ciudadanos al reducir el descontento por la percepción de abandono de la infraestructura pública.
Reducción de las emisiones de gases contaminantes y material particulado gracias al buen estado de las calles y de una movilidad más eficiente.

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	**María Amanda Camacho**	**Correo electrónico:**	**maria.camacho@gobiernobogota.gov.co**
Operador (SEGPLAN):	**Richard Romo Guacas**	**Correo electrónico:**	**richard.romo@gobiernobogota.gov.co**
Responsable del proyecto:	**Fredy Armando Martín Guantivar**	**Correo electrónico:**	**fredy.martin@gobiernobogota.gov.co**

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	20/11/2024	Inscripción

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. | SECRETARÍA DE PLANEACIÓN | BOGOTÁ