1. IDENTIFICACIÓN
2. CLASIFICACIÓN
3. INICIATIVAS CIUDADANAS
4. PROBLEMA O NECESIDAD
5. ANALISIS DE PARTICIPANTES
6. OBJETIVOS
7. DESCRICIÓN DEL PROYECTO
8. CADENA DE VALOR
9. FLUJO FINANCIERO
10. ANALISIS DE RIESGOS
11. BENEFICIOS Y RESULTADOS
12. GERENCIA DEL PROYECTO
13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

1

Nombre Localidad			
Antonio Nariño	Barrios Unidos	Bosa	Chapinero
Ciudad Bolivar	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...	DESARROLLO ECONÓM...
EDUCACIÓN	GESTIÓN PÚBLICA
GOBIERNO	HÁBITAT
INTEGRACIÓN SOCIAL	MOVILIDAD
MUJERES	MUJERES/INTEGRACIÓ...
SALUD	SEGURIDAD, CONVIVE...

3

NO. PROYECTO
6
25

4

COMPONENTE PROYECTO	Cod.	Indicador de producto
INTERVENCIÓN	15	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio públi

HABILITAR ESQUEMA

PDF

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**Usaquén**
Código del proyecto	**2651**
Nombre del proyecto	Movilidad incluyente para todos
Etapa del proyecto	Inversión/Ejecución/Operación

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/o conservación de espacio público en redes peatonales San Antonio Norte
43585	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima	Construcción y/o conservación de espacio público en redes peatonales Canaima
43586	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima	Construcción y /o 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/o 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/o 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 espacio publico local en los últimos años ha provocado un deterioro acelerado de los diferentes segmentos, afectando la movilidad de las personas, y a su vez disminuyendo su calidad de vida. Mediante proyectos de conservación y mantenimiento, en las diferentes vigencias se han adelantado actividades de intervención en los diferentes segmentos del espacio publico, relacionadas con mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario, rehabilitación y reconstrucción, con el fin de mejorar y prolongar el ciclo de vida de la estructura, así como la circulación y movilidad de los 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 el espacio público de la localidad; se ha presentado dificultad para mantener una cobertura mayor de intervención 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 el 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 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:

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.

De acuerdo con el articulo 156 del POT, Cualificación del sisteman Vial, corresponde a los fondos de Desarrollo Local Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. En la localidad de Usaquén se evidencia un deterioro progresivo y generalizado del espacio público peatonal, especialmente en la infraestructura de andenes de escala barrial y vecinal. Esta situación afecta de forma directa la movilidad segura, accesible y continua de los habitantes, y limita el ejercicio pleno del derecho al uso del espacio público.

Según estimaciones basadas en información técnica local y registros del SIG Distrital, se calcula que más del 45 % de los andenes presentan deficiencias estructurales, materiales inadecuados o incumplimiento de normas de accesibilidad universal. A esto se suma que aproximadamente el 30 % de los tramos peatonales están parcial o totalmente invadidos por elementos ajenos a su función —como vehículos, cerramientos, mobiliario irregular o comercio informal— generando conflictos de uso y afectaciones a la libre circulación.

Esta situación responde a la ausencia de intervenciones planificadas, falta de mantenimiento, intervenciones históricas desarticuladas y una débil gestión institucional del espacio público local, lo que ha derivado en una red peatonal fragmentada, insegura y excluyente, especialmente para personas con movilidad reducida, adultos mayores y población vulnerable.

Por tanto, se identifica la necesidad de formular e implementar intervenciones técnicas integrales que permitan recuperar, adecuar y ordenar el espacio público peatonal, con criterios de accesibilidad universal, sostenibilidad y coherencia urbanística, como medida urgente para garantizar condiciones dignas, seguras y funcionales para la movilidad y el uso colectivo del territorio.

Antecedentes

El espacio público, entendido como el conjunto de inmuebles y elementos de dominio público o de uso colectivo que satisfacen necesidades urbanas comunes (Ley 9 de 1989 y Decreto 1504 de 1998), constituye un componente esencial en la estructuración del territorio, la movilidad peatonal, la integración social y el acceso equitativo a la ciudad.

En el contexto local, y particularmente en la localidad de Usaquén, se ha identificado que la infraestructura asociada al espacio público —especialmente los andenes, antejardines, franjas de control ambiental, vías peatonales y demás elementos de circulación peatonal— presenta condiciones dispares de diseño, construcción y conservación, resultado de procesos históricos no planificados ni articulados institucionalmente. Esta falta de estandarización ha derivado en espacios fragmentados, con deficiencias funcionales, problemas de accesibilidad y deterioro físico que afectan directamente la seguridad y la calidad de vida de los ciudadanos.

La ausencia de lineamientos técnicos consolidados en sectores de escala barrial o vecinal ha limitado la posibilidad de garantizar la conectividad peatonal continua, la inclusión de poblaciones con movilidad reducida y el aprovechamiento del espacio público como entorno seguro y accesible. Por tanto, se justifica la necesidad de formular e implementar proyectos de intervención integral del espacio público peatonal, orientados a su recuperación, adecuación y reorganización, bajo criterios de accesibilidad universal, sostenibilidad ambiental, seguridad y coherencia urbanística.

Estas intervenciones permitirán avanzar en la consolidación de una infraestructura pública equitativa, alineada con los principios del desarrollo urbano sostenible y los lineamientos de política pública distrital en materia de movilidad peatonal, espacio público y ordenamiento territorial

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

Actualmente, el espacio público peatonal de la localidad presenta un deterioro físico y funcional significativo, evidenciado en tramos de andenes con losas fracturadas, hundimientos, acabados irregulares, falta de señalización y condiciones que no garantizan la accesibilidad universal. Según el diagnóstico territorial y la información disponible en el SIG (Sistema de Información Geográfica) Distrital, se estima que más del 45 % de los andenes de escala local presentan algún tipo de deterioro o incumplen con las especificaciones técnicas de accesibilidad establecidas por la normativa vigente (NTC 6001 y Decreto 1538 de 2005).

Este estado del espacio público no solo genera riesgos para la seguridad de los peatones y limita la movilidad de personas con discapacidad, sino que también impacta negativamente la apropiación ciudadana, la conectividad barrial y la integración del entorno urbano. La falta de

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

mantenimiento sistemático y la ejecución de obras sin criterios técnicos unificados ha contribuido a la proliferación de tramos en mal estado, desarticulados y fragmentados. Esta situación evidencia la necesidad urgente de implementar intervenciones técnicas integrales, que permitan recuperar y adecuar el espacio público peatonal, priorizando criterios de sostenibilidad, accesibilidad y calidad urbana.

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 Usaquén	2248952.0	Todas las UPZ de Usaquén	Metros Cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal	IDU Instituto Distrital de Urbanismo

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 pos 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 pos los tengan programados
10	ENEL	Cooperante	Mejoramiento de las redes	Entidad que confirma que los segmetos viales a intervenir ellos pos los tengan programados
11	Vanti	Cooperante	Mejoramiento de las redes	Entidad que confirma que los segmetos viales a intervenir ellos pos los tengan programados
12	SDHT	Cooperante	Realización de los segmentos viales.	Entidad que realiza conservacion de segmentos viales y por lo tanto se coordina con ellos para
13	Jardin Botanico	Cooperante	Cuidar los individuos arboreos.	Entidad que autoriza la remocion, tratamiento y poda de individuos arboreos

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Alcanzar un mejoramiento del espacio público, 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 tienen por propósito servir al tránsito en forma segura, confortable y eficiente. Por tal motivo, es importante realizar labores de conservación y/o construcción adecuadas y oportunas sobre ellos. La conservación del 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 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. Dentro de las actividades a realiar se encuentran: 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. • Mantenimiento rutinario Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de la estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. Incluye el barrido de pisos, el deshierbe de la estructura sobre superficie y juntas (podas), resello en arena, sello de juntas, limpieza del mobiliario urbano (lavado), pintura de superficie, etc. • Mantenimiento periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva. • 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.

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Corresponde a la generación de un nuevo espacio público peatonal.Con 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 y/o adecuación y/o la conservación 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		
2025	43585	Construcción y conservación de espacio público en		
2025	43586	Construcción y conservación de espacio público en		
2025	43589	Construcción y conservación de espacio público en		
2025	43592	Construcción y conservación de espacio público en		

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 cll
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 cll

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

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, Toberin, Lagos de torca y Cerros	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, Toberin, 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 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
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
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
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

03 -Ubicación de la inversión del componente

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

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

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

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

03 -Ubicación de la inversión del componente

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

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, 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 8348 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	8348
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				

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

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 8348 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN	Interventoria	$ 190,530,829	$ 1,226,570,219	$ 1,262,255,383	$ 1,298,986,174
		Obras	$ 1,495,582,705	$ 157,252,592	$ 161,827,613	$ 166,536,689
		CPS - ARL	$ 63,041,466	$ 157,252,592	$ 161,827,613	$ 166,536,689
				$ 31,450,518	$ 32,365,523	$ 33,307,338
TOTAL ANUAL DE COSTOS			$ 1,749,155,000	$ 1,572,525,922	$ 1,618,276,132	$ 1,665,366,890
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						$ 6,605,323,944

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

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 ejecucilon 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	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
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
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	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
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	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).
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
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	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 del 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:
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.
Reducción de emisiones contaminantes: Mejorar los espacios públicos, como las aceras y carriles bici, fomenta el uso de transporte no motorizado, como caminar lo que disminuye la huella de carbono.
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 del 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: La intervención de 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.
Estímulo al comercio local: Mejorar los espacios públicos puede incentivar la circulación de personas, lo que puede beneficiar a los comercios y negocios locales.
Generación de empleo: Durante la fase de construcción y mantenimiento del proyecto, se generarán empleos directos e indirectos, lo cual puede tener un impacto positivo en la economía local.
Renovación urbana: Zonas previamente deterioradas o infrautilizadas pueden ser transformadas en espacios atractivos, funcionales y seguros para la comunidad, lo que podría resultar en una mayor cohesión social y una mejora en el ambiente urbano.
Incremento en la calidad del espacio público: Los espacios públicos deben volverse más inclusivos, accesibles y agradables para los ciudadanos, lo que facilita el uso de estos espacios para actividades recreativas y sociales.
Mejoras en la percepción pública y satisfacción ciudadana: A medida que la comunidad perciba una mejora en la infraestructura y la seguridad, es probable que haya una mayor satisfacción entre los ciudadanos con respecto al entorno urbano y su calidad de vida.

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	**Andrés Camilo Reynosa Carrero**	**Correo electrónico:**	**andres.reynosa@gobiernobogota.gov.co**
Operador (SEGPLAN):	**Susy Herney Segura Corredin**	**Correo electrónico:**	**susy.segura@gobiernobogota.gov.co**
Responsable del proyecto:	**Santiago Mora Pinzon**	**Correo electrónico:**	**santiago.morap@gobiernobogota.gov.co**

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
0.1	12/11/2024	primera version DTS para formulacion de proyectos.
0.2	14/08/2025	Se modifico la Identificación No de proyecto y etapa se dejó inversión/ejecución/operación Se ajustó identificación del problema o necesidad, antecedentes y situación actual se ajustó con referencia al espacio público. Se ajustó descripción del universo. Se ajustó el objetivo general a espacio público. Se amplió la descripción general del proyecto incluyendo las posibles actividades. Se ajustó en la cadena de valor objetivos la cantidad de la meta 8348 metros cuadrados. El flujo financiero se ajustaron los valores. Se ajustó los beneficios y resultados esperados.