1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	0001 - Usaquen
Proyecto	2639 Movilidad incluyente para todos
Versión	9 del 23 de septiembrede 2025
Código BPIN	null
Banco	04 - BDPP-L (LOCALIDADES DEL DISTRITO CAPITAL)
Estado	Inscrito el 20 de noviembre de 2024 - Registrado 20 de noviembre de 2024
Tipo de Proyecto	Mantenimiento,Infraestructura
Etapa de Proyecto	Inversión Ejecución

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

Plan de Desarrollo	1-0001 - Usaquén camina segura
Nivel 1	4-Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática
Nivel 2	26-Movilidad Sostenible
Política Pública	No Aplica
POT	No Aplica

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Iniciativas ciudadanas

Origen	Problemática o necesidad	Alternativa o solución	No. Radicado	Código

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

Antecedentes

El subsistema vial está establecido por malla vial arterial, intermedia y local. La jerarquía de estas vías está determinada por malla arterial, siguiéndole la malla vial intermedia y posteriormente la local. Así mismo en su orden, la malla vial arterial brinda movilidad y conecta la ciudad con la región y esta con el resto del país, la malla vial intermedia sirve como vía conectante de la malla vial arterial dando fluidez al sistema vial general, y la local conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

Se entiende como espacio público “el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes” (Ley 9 de 1989 y Decreto 1504/98 Artículo 2). Es decir, hablamos de aquellos espacios como Zonas viales (Calzada, separador, Andén, Ante jardín, Franja de Control ambiental, Alameda, Bahía de estacionamiento, Paso a desnivel y Vía Peatonal), que por su naturaleza son de dominio público y su uso pertenece a la comunidad, pero históricamente su construcción y desarrollo a nivel de las Alcaldías Locales no ha sido planificado y articulado, por ello a lo largo de la ciudad en los espacios públicos de escala vecinal como es la malla vial local, se observa la diversidad de diseños y estructa. El Instituto de Desarrollo Urbano IDU, de conformidad al acuerdo 02 de 1999 por medio del cual se confiere la responsabilidad de crear el sistema de Información de la Malla Vial, , desarrolló el proyecto “Levantamiento, procesamiento y análisis de la información para el diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá D.C.”, mediante los contratos IDU-1784-2015, IDU-1801-2015 y IDU-1802-2015, para obtener el diagnóstico y la actualización del estado superficial, funcional y estructural de las calzadas que componen la malla vial de Bogotá D.C.

A 31 de diciembre de 2023, la Malla Vial de Bogotá D.C., alcanza aproximadamente 14.588 Km-carril, de los cuales el 91.27% (13.315 km-carril) corresponden a malla vial urbana y el 8.73% (1.273 km-carril) a malla vial rural.

De los 14.588 Km-carril que conforman la malla vial de la ciudad, el 92.40% (13.483 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 7.6% (1.105 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales).

Notas Técnicas: Para determinar la extensión de la malla vial urbana de la ciudad se tomó la información disponible en el SIGIDU con corte al 31/12/2023. A continuación, se listan algunas precisiones:

- Generalidades:

a) La cartografía corresponde a la malla vial urbana de Bogotá.

Situación Actual

Estado Actual de la Malla Vial

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

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

Descripción del Universo

Malla vial troncal, arterial, intermedia y local.

Cuantificación del Universo	1055 Kilómetro(s)-carril
Localización del Univeso	Localidad

Árbol de Problemas	
Fecha de Incorporación	
Unidad de Planeación Zonal (UPZ)	
Barrio	
Unidad de Planeamiento Rural (UPR)	UPR Zona Norte
Vereda	TORCA - UPR Zona Norte
Unidad de Planeamiento Local (UPL)	Cerros Orientales, Toberín, Usaquén

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene como objetivo principal la conservación y/o construcción de la malla vial urbana y rural en la localidad, con el fin de garantizar condiciones adecuadas de movilidad, conectividad territorial y seguridad vial para la comunidad. A través de una intervención estructurada en fases secuenciales, se abordarán los tramos viales priorizados, diferenciando claramente las condiciones técnicas y operativas propias del entorno urbano y rural.
Fase 1: Diagnóstico y Priorización
En esta fase se desarrollará un diagnóstico técnico y territorial, basado en criterios de elegibilidad definidos por el sector movilidad, tales como: estado actual de la vía, demanda de uso, conectividad estratégica, déficit identificado y niveles de accidentalidad. Se realizará la recolección de información de campo, análisis de registros históricos de intervención, y aplicación de metodologías de priorización que garanticen la selección objetiva de los tramos viales a intervenir. Se establecerán los tramos críticos en la malla vial rural y urbana, atendiendo a sus características particulares y condiciones de accesibilidad.
Fase 2: Estudios y Diseños
En esta etapa se elaborarán los estudios y diseños técnicos requeridos para cada uno de los tramos priorizados. En el caso de la malla vial urbana, se incluirán ajustes o actualizaciones a diseños existentes, así como la formulación de diseños definitivos para intervenciones de conservación o construcción de nueva infraestructura. Para la malla vial rural, se contemplará la elaboración de estudios topográficos, geotécnicos y estructurales necesarios para definir soluciones de intervención acordes al tipo de vía, tránsito proyectado y características del entorno. Todos los productos se ajustarán a los lineamientos técnicos del IDU, los manuales del sector y las disposiciones establecidas en el POT.
Fase 3: Ejecución de Obras de Conservación y/o Construcción
La ejecución se diferenciará de acuerdo al tipo de malla vial y al tipo de intervención, de la siguiente manera:
Malla vial urbana (local e intermedia):
Construcción de nueva infraestructura vial: aplicación de estructuras nuevas en tramos sin cobertura funcional.
Conservación de vías existentes, clasificada en:
Mantenimiento rutinario: acciones preventivas menores como limpieza, deshierbe y control de drenajes.
Mantenimiento periódico: aplicación de tratamientos superficiales (sellado, recapeo) para prolongar la vida útil de la vía.
Rehabilitación: reforz, seguridad y accesibilidad para la población.

6. CADENA DE VALOR

Objetivo General

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

Objetivos Específicos

Aumentar número de kilómetros/carril de la malla vial local e intermedia Urbana mantenida, rehabilitada y construida en estado óptimo a través de intervenciones de construcción y/o conservación

Código	Metas Plan de Desarollo
2417	Intervenir, 8,08, Kilómetro(s)-carril, de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación

Producto MGA

Denominación	Magnitud
No aplica por producto duplicado 1 (solo para FDL)	8

Actividades

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción	Estado
2	Intervenir	8.61	Kilómetro(s)-carril	de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Vigente

Objetivos Específicos

Aumentar número de kilómetros/carril de la malla vial local e intermedia rural mantenida, rehabilitada y construida en estado óptimo a través de intervenciones de construcción y/o conservación

Código	Metas Plan de Desarollo
2416	Intervenir, 1,64, Kilómetro(s)-carril, de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación

Producto MGA

Denominación	Magnitud
2402006 (V0624) - Vía secundaria mejorada	2

Actividades

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción	Estado
1	Intervenir	1.72	Kilómetro(s)-carril	de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Vigente

7. FUENTES DE FINANCIACIÓN

(Cifras en millones de pesos corrientes)

Fuente de financiación	2024	2025	2026	2027	2028
12% Ingresos Corrientes- FDL	$ 0,00	$ 18.607,13	$ 14.052,62	$ 12.971,24	$ 13.817,98
Totales	**$ 0,00**	**$ 18.607,13**	**$ 14.052,62**	**$ 12.971,24**	**$ 13.817,98**

8. COMPONENTES DE INVERSIÓN Y FLUJO FINANCIERO

(Cifras en millones de pesos corrientes)

Producto MGA	Actividad	Insumo	2024	2025	2026	2027	2028

8. COMPONENTES DE INVERSIÓN Y FLUJO FINANCIERO (Cifras en millones de pesos corrientes)

Producto MGA	Actividad	Insumo	2024	2025	2026	2027	2028
No aplica por	Intervenir 8,61 Kilómetro(s)-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Intervención Malla Vial Local	$ 0,00	$ 18.330,63	$ 11.810,71	$ 10.893,37	$ 11.466,71
2402006 (V0624) -	Intervenir 1,72 Kilómetro(s)-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Intervención Malla Vial Rural	$ 0,00	$ 276,50	$ 2.241,91	$ 2.077,87	$ 2.351,27
Totales			**$ 0,00**	**$ 18.607,13**	**$ 14.052,62**	**$ 12.971,24**	**$ 13.817,98**

Ejecutado en Años Anteriores (Cifras en millones de pesos corrientes)

Año	Valor

Proyección Años Posteriores (Cifras en millones de pesos corrientes)

Año	Valor
2029	$ 0,00

Vigencias Futuras:

Acto Administrativo	Número	Fecha

9. POBLACIÓN OBJETIVO

Grupo Etario	Número de Personas	Descripción
No identifica grupo etario	586954	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 (Usaquén, Toberín, Lagos de torca y Cerros Orientales) (anteriormente UPZ: UPZ 1 Paseo
Total Grupo Etario:	586954	

Enfoque de género

Proyecto Transversal

10. UBICACIÓN DE LA INVERSIÓN

Nivel Geográfico	Nombre
Localidad	USAQUEN

11. GERENCIA DE PROYECTO

Nombre Gerente del Proyecto	SANTIAGO MORA PINZON
Correo Electrónico	santiago.morap@gobiernobogota.gov.co
Teléfono	PBX: 6016195088
Cargo	Contratista
Área	Area de Gestión del desarrollo local-Planeación
Fecha	22/09/2025

12. FORMULACIÓN Y ESTUDIOS DE RESPALDO

Formulación del proyecto de inversión

Nombre Archivo	2639-0001-	Fecha Cargue	22/09/2025

Estudios de respaldo

Consecutivo	Nombre del Estudio	Realizado por	Fecha Estudio	Archivo Relacionado

13. OBSERVACIONES

Modificación de Formulación y estudio: Anexo DTS, se ajusta Componente de inversión y flujo financiero con objetos de gasto con montos de recursos redistribuidos en los procesos de obra para conservación de malla vial, estudios y diseños, interventoría de obra e interventoría de estudios y diseños. Se adicionan recursos de excedentes financieros mediante Decreto Local 009 del 28 de agosto de 2025 por valor de $700.000.000 para la meta "Intervenir 8,61 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación".

14. CONCEPTO DE VIABILIDAD

Aspectos revisados

Aspecto	Cumple ?
Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar	Si

Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital	Si
Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos	Si
Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"	Si
Reúne los aspectos y/o requisitos establecidos en las líneas de inversión	Si

Sustentación del concepto de viabilidad

Una vez revisada la información del DTS y previamente diligenciada en el sistema SEGPLAN, se determina que el proyecto es viable.

Observación

Una vez revisada la información del DTS y previamente diligenciada en el sistema SEGPLAN, se determina que el proyecto es viable.

Responsable del concepto de viabilidad entidad

Nombre	ANDRES CAMILO REYNOSA CARRERO	**Cargo**	CONTRATISTA
Teléfono	3212864861	**Correo**	andres.reynosa@gobiernobogota.gov.co
Área	AGDL	**Fecha**	20/11/2024

16. ARCHIVOS QUE RESPALDAN LA VIABILIDAD DEL PROYECTO

#	Nombre	Realizado Por