Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**Usaquén**
Código del proyecto	**2639**
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 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 RURAL	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial rural
	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
43579	Construcción y/o conservación de Malla vial local en CL 163A	Construcción y/o conservación de Malla vial local en CL 163A
43581	Construcción y/o conservación de Malla vial local en KR 7BBIS	Construcción y/o conservación de Malla vial local en KR 7BBIS
43583	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales San Antonio Norte	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales San Antonio Norte
43585	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima
43586	Construcción y conservación de espacio público en redes peatonales Canaima	Construcción y 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 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 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 malla vial local en los últimos años ha provocado un deterioro acelerado de los segmentos viales, afectando la movilidad de las personas, y a su vez disminuyendo su calidad de vida. Mediante proyectos de conservación y mantenimiento de la malla vial local, en las diferentes vigencias se han adelantado actividades de intervención en los diferentes segmentos viales, relacionadas con mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario, rehabilitación y reconstrucción, con el fin de mejorar y prolongar el ciclo de vida de la estructura del pavimento, así como la circulación y movilidad de vehículos y 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 la malla vial y el espacio público de la localidad; se ha presentado dificultad para mantener una cobertura mayor de intervención tanto para la malla vial como 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 la malla vial y 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, para lo movilidad, establece: 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: 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 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. 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

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.

Antecedentes

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

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.

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 Troncal	66,3	Usaquén	km- carril	IDU
Malla Vial Arterial	332,6	Usaquén	km- carril	IDU
Malla Vial Intermedia.	221,5	Usaquén	km- carril	IDU
Malla Vial local	434,6	Usaquén	km- carril	IDU
Puentes peatonales	47,0	Usaquén	unidad	IDU
Puentes sobre vía	21,0	Usaquén	unidad	IDU
Puentes Sobre cuerpos de agua	28,0	Usaquén	unidad	IDU

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

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 nos los tengran programados para su ejecución o renovacion de redes.
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 nos los tengran programados para su ejecución o renovacion de redes.
10	ENEL	Cooperante	Mejoramiento de las redes	Entidad que confirma que los segmetos viales a intervenir ellos nos los tengran programados para su ejecución o renovacion de redes.
11	Vanti	Cooperante	Mejoramiento de las redes	Entidad que confirma que los segmetos viales a intervenir ellos nos los tengran programados para su ejecución o renovacion de redes.
12	SDHT	Cooperante	Realización de los segmentos viales.	Entidad que realiza conservacion de segmentos viales y por lo tanto se coordina con ellos para evitar la intervencion del mismo segmento vial.
13	Jardin Botanico	Cooperante	Cuidar los individuos arboreos.	Entidad que autoriza la remoción, tratamiento y poda de individuos arboreos.

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Alcanzar un mejoramiento de la 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.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	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
2	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	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
3		

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
La malla vial tiene por propósito servir al tránsito en forma segura, confortable y eficiente. Por tal motivo, es importante realizar labores de conservación adecuadas y oportunas sobre ellos. La conservación de malla vial 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 segmentos viales 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.

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Este componente comprende la generación de una nueva infraestructura. En su detalle, se deben hacer los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto" (Movilidad, 2016). Con base en la meta plan de desarrollo local se tiene previsto Intervenir 8,61 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación. Comprende la realización de estudios y diseños que se requieran para la intervención de un nuevo corredor vial local e intermedio y su construcción, así como el conjunto de acciones que se ejecutan sobre la malla vial local e intermedia, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Incluye las intervenciones que propendan por la movilidad activa brindando y fortaleciendo el transito ciclista, considerando lo dispuesto en Art 156 del POT Vigente para el FDL.

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	43579	Construcción y/o conservación de Malla vial local en CL 163A		
2025	43581	Construcción y/o conservación de Malla vial local en KR 7BBIS		

03 -Ubicación de la inversión del componente

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

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 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)	586954	586954	586954	586954

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en malla vial urbana (local e intermedia), las UPZ en las cuales exista un mayor porcentaje de extensión medida en kilómetros-carril, de la malla vial local e intermedia en mal estado y/o sin construir. Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en malla vial urbana (local e intermedia), las zonas con tratamiento urbanístico de mejoramiento integral
Criterios de viabilidad malla vial urbana:
Verificar que la malla vial local e intermedia NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-
Verificar que la malla vial local e intermedia vial NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes
Verificar que la malla vial local e intermedia NO se encuentre en polígonos de Planes Parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-
Verificar que las vías pertenecientes al inventario de la malla vial local e intermedia de la Localidad, cuenten con redes de servicios públicos
Verificar que la malla vial local e intermedia se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito
Verificar que la malla vial local e intermedia NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
Verificar que la malla vial local e intermedia NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
Malla vial local e intermedia que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo
Malla vial local e intermedia que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA-. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.

COMPONENTE 2

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Este componente comprende la generación de una nueva infraestructura. En su detalle, se deben hacer los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto. Con base en la meta plan de desarrollo local se tiene previsto intervenir 1,72 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación. Comprende la realización de estudios y diseños que se requieran para la intervención de un nuevo corredor vial local e intermedio y su construcción, así como el conjunto de acciones que se ejecutan sobre la malla vial local e intermedia, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Incluye las intervenciones que propendan por la movilidad activa brindando y fortaleciendo el transito ciclista, considerando lo dispuesto en Art 156 del POT Vigente para el FDL.

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**

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	**UPL/área rural de la localidad**	**Barrio/vereda**	**Localización especifica**

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 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)	1283	1283	1283	1283

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en malla vial rural, aquellas que propendan por la interconexión de centros poblados y nodos de equipamientos entre sí.
Criterios de viabilidad malla vial rural
Verificar que la malla vial rural se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
Verificar que la malla vial rural NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.
Verificar que la malla vial rural NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
Verificar que la malla vial rural NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP.
Verificar que la malla vial rural NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP.
Verificar que la malla vial rural NO haga parte de las responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
Verificar que la malla vial rural NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
Verificar que la malla vial rural NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA-. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.

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

03 -Ubicación de la inversión del componente

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

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 de la 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.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1 **Componente** INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

Objetivo Específico				
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				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1	Intervenir 8,61 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	8,61
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 8,08 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				

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

OBJETIVO 2 **Componente** INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL

Objetivo Específico				
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				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1	Intervenir 1,72 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial rural	Vía secundaria mejorada	1,72
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 1,64 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilometros-carril de la red vial.	N/A	
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 1,72 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	consultoria estudios y diseños	$ 227.500.000	$ 1.748.690.787	$ 1.620.737.802	$ 1.833.992.775
		Interventoria de consultoria	$ 49.000.000	$ 224.191.127	$ 207.786.898	$ 235.127.279
				$ 224.191.127	$ 207.786.898	$ 235.127.279
				$ 44.838.225	$ 41.557.380	$ 47.025.456
Intervenir 8,61 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Obras	$ 11.454.417.295	$ 9.212.351.056	$ 8.496.828.644	$ 8.944.030.152
		Interventoria	$ 1.213.478.081	$ 1.181.070.648	$ 1.089.337.006	$ 1.146.670.532
		CPS - ARL	$ 686.234.624	$ 1.181.070.648	$ 1.089.337.006	$ 1.146.670.532
		consultoria estudios y diseños	$ 227.500.000	$ 236.214.130	$ 217.867.401	$ 229.334.106
		Interventoria de consultoria	$ 49.000.000			
		convenio UMV-Intervención malla vial local y/o intermedia	$ 4.000.000.000			
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						

Copiar Meta						
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$ 17.907.130.000**	**$ 14.052.617.747**	**$ 12.971.239.033**	**$ 13.817.978.112**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						**$ 58.748.964.892**

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

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 meta	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 plantear alternativas tecnicas para no afectar la ejecución
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
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 que se evidencien en la ejecución de la obra los cuales no pudieron ser identificados en la etapa de planeación. y que no comprometa la responsabilidad contractual.	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 alternativas constructivas a seguir, avaladas por el interventor, sin que implique sobre costos a la entidad conforme al presupuesto oficial del proyecto.
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 Entidades Distritales (SDA, SDM, SDP, JJB, IDRD y otras) involucradas en el proyecto.	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) involucradas en el proyecto
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 expedición de nuerva normativa de carácter técnico
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, actos terroristas, estados de excepción, que obliguen a la suspensión temporal o definitiva del contrato.	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 en la malla vial 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: Beneficios esperados: Reducción de la congestión vehicular: Al optimizar la malla vial y mejorar la infraestructura de transporte, se facilita el flujo de vehículos, reduciendo los tiempos de desplazamiento y mejorando la calidad de vida de los usuarios. 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. Fomento de la sostenibilidad ambiental: Reducción de emisiones contaminantes: La mejora en la malla vial puede reducir los tiempos de tráfico, lo que contribuye a disminuir las emisiones de gases contaminantes. Fomento de medios de transporte no motorizados: Mejorar los espacios públicos, como las aceras y carriles bici, fomenta el uso de transporte no motorizado, como caminar, andar en bicicleta o patines, lo que disminuye la huella de carbono. Impacto social positivo: 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 en la malla vial y espacio público puede contribuir a revitalizar áreas urbanas deterioradas, creando un ambiente más atractivo y funcional para los residentes y visitantes. Mejora de la infraestructura urbana: La rehabilitación de la malla vial suele 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. Desarrollo económico: Estímulo al comercio local: Mejorar la infraestructura vial 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. Beneficios para la salud pública: Fomento de actividades físicas: La mejora en la infraestructura de transporte no motorizado, como la instalación de carriles para bicicletas o caminos peatonales, incentiva el uso de estos medios de transporte, lo que puede contribuir a mejorar la salud física de la población. Reducción de la contaminación acústica y del aire: Una circulación más fluida y ordenada de los vehículos también reduce la emisión de ruidos y contaminantes del aire, lo que mejora la calidad ambiental y reduce problemas de salud asociados a la contaminación. Reducción en los tiempos de desplazamiento: Se espera que la mejora de la infraestructura vial disminuya significativamente los tiempos de viaje, tanto para vehículos como para peatones, haciendo que el transporte urbano sea más eficiente. Aumento en la seguridad vial: Con la implementación de medidas de seguridad adecuadas, como señalización mejorada, cruces peatonales accesibles, y la construcción de carriles exclusivos para ciertos tipos de transporte, se espera una disminución en el número de accidentes de tráfico. Mayor uso de transporte público y no motorizado: El proyecto debe incentivar el uso del transporte público mediante la creación de rutas de acceso más cómodas y la mejora de la conectividad con las principales estaciones de transporte. Además, se espera un aumento en el uso de bicicletas y caminatas como medios de transporte. 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: 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. Impacto ambiental positivo: La reducción en la congestión vehicular y el fomento del uso de medios de transporte sostenibles se traducirá en una disminución de la contaminación, tanto en términos de calidad del aire como de ruido. Conclusión: Un proyecto de intervención en la malla vial y el espacio público puede transformar significativamente el entorno urbano, ofreciendo beneficios que van desde la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos hasta la sostenibilidad ambiental y el fortalecimiento económico de la zona. Con la correcta planificación y ejecución, los resultados pueden ser ampliamente positivos y generar un impacto duradero en la ciudad y sus habitantes.

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Jefe Plan:	**Camilo Andres 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**

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	5/06/2025	se ajusto objetos de gastos financiados de acuerdo a la ficha EBI y al POAI, se ajusto la magnitud de las metas del proyecto.
0,3	13/06/2025	Se ajusto valores de obra e interventoria de diseños y obra e interventoria de malla vial local urbana.
0,4	9/07/2025	Se ajusta la descripción del objetivo y de los componentes, omitiendo el concepto "espacio publico" ya que las metas del proyecto se enfocan en la intervención de la malla vial local e intermedia. Se ajusto la descripción de la meta del componente 1 a "Intervenir 8,61 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación"
0,5	14/08/2025	Se ajusta el flujo financiero para lavigencia 2025, El traslado de recursos asignados inicialmente a la intervención de la malla vial rural hacia la malla vial urbana obedece a la imposibilidad técnica de ejecutar obras de rehabilitación en el componente rural, debido a que actualmente no se cuenta con los criterios de viabilidad ni con los estudios y diseños necesarios que permitan estructurar, dimensionar y priorizar intervenciones integrales en dicho ámbito. En tal sentido, y con el fin de no comprometer recursos públicos en actividades que carecen de soporte técnico suficiente, se hace necesario trasladar los recursos hacia intervenciones en la malla vial urbana, donde sí se cuenta con tramos priorizados y condiciones técnicas habilitantes para su ejecución inmediata. Este ajuste garantiza el uso eficiente y oportuno de los recursos, al tiempo que se avanza en la formulación de los estudios y diseños requeridos para las zonas rurales, los cuales permitirán en futuras vigencias definir intervenciones viables y sostenibles en ese componente. El valor del traslado es por $ 2.438.365.000

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