Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**Sumapaz**
Código del proyecto	**2289**
Nombre del proyecto	Movilidad para Sumapaz
Etapa del proyecto	Prefactibilidad

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"SUMAPAZ 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
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

La localidad de Sumapaz se caracteriza por ser la única localidad de Bogotá cuya extensión territorial (78.096,9 ha) es totalmente rural; adicionalmente, es reconocida por ser la localidad más grande al representar aproximadamente un 40% de la ciudad y por estar ubicada en un ecosistema de páramo. Según la proyección poblacional realizada por el último censo del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), para el año de 2025, en la localidad se estimó un total de 4021 habitantes de los cuales 1.722 son mujeres y 2003 son hombres.
Por tratarse de una localidad rural, los usos del suelo en Sumapaz son para actividades agrícolas, pecuarios y forestales, principalmente. Razón por la cual diferentes áreas de la localidad se encuentran delimitadas en zona de áreas protegidas por Parques Nacionales Naturales de Colombia (ilustración No.1) y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y solo se permiten actividades relacionadas con la conservación y la protección de los ecosistemas propios del lugar como el páramo y el bosque andino.
Las condiciones geográficas y climáticas de la Localidad de Sumapaz la diferencian de las demás Localidades de Bogotá ya que predominan las fuertes lluvias y temperaturas bajas a lo largo del año por encontrarse en medio del Páramo, como consecuencia un gran porcentaje de la extensión de la Localidad presenta un nivel freático alto lo que es un factor que influye en los problemas de estabilidad y conservación de las vías.
Las veredas de la localidad se intercomunican entre sí y con la zona urbana de Bogotá mediante una red de vías carreteables y peatonales. El transporte de los productos de la región se realiza a lomo de mula, salvando grandes distancias hasta donde pueden ser embarcados en vehículos. De igual manera se realiza el desplazamiento de los habitantes de la zona hacia sus sitios de habitación, trabajo, y estudio y hacia la zona urbana.
Las vías de la localidad de Sumapaz se caracterizan por su fácil deterioro físico, originado por las condiciones climáticas (humedad ambiental) y capa de rodadura en material granular, lo que genera que el requerimiento en cuanto a obras de estabilización, manejo de aguas y mantenimiento sea alto, a fin de mantener cada una de las vías rurales locales en servicio.
En el territorio se cuenta con un abastecimiento de servicios básicos esenciales como salud, educación, salones comunales y centros culturales, por lo que se hace necesario garantizar el mantenimiento y rehabilitación de vías que garanticen los desplazamientos de la comunidad y personal en general.

Antecedentes

La Alcaldía local de Sumapaz ha estado a cargo de intervenir la malla vial y del mantenimiento de esta, a través de contratistas, trabajo interno de la alcaldía y por medio de creación de convenios con otras entidades que permitan cumplir a cabalidad los proyectos planteados y suplir algunas de las necesidad de la comunidad con el fin de lograr conservar la malla vial Local, por tal razón con recursos 2021, 2022, 2023 y 2024 atendió gran parte de las necesidades priorizadas por la comunidad, respecto a la problemática de infraestructura vial, mediante licitaciones públicas celebradas con Empresas Privadas y mediante el equipo de maquinaria propiedad del FDRS. A continuación se mencionan algunos de los contratos - Durante la vigencia 2021 se adjudicó el contrato de suministros CSU-169-2021 con el objeto «CONTRATAR EL SUMINISTRO DE MATERIALES, INSUMOS, INSTRUMENTOS, ELEMENTOS, EQUIPOS Y HERRAMIENTAS PARA EL DESARROLLO DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN E INICIATIVAS LOCALES DEL FONDO DE DESARROLLO RURAL DE SUMAPAZ». Este contrato contemplaba dentro de su alcance el proyecto 1688 «Movilidad segura, sostenible y accesible» para el mantenimiento y conformación de vía de 1.2km de malla vial rural, así como la atención de zonas críticas en diferentes puntos de la localidad, esto genero un avance físico en la meta inicialmente establecida del plan de desarrollo local del 40% y un avance financiero del 31% frente al presupuesto disponible para esta vigencia, según lo reportado.
- Durante la vigencia 2022 se adjudicaron los siguientes contratos: Contrato de obra COP-304-2022 con objeto "Realizar la revisión y/o actualización y/o elaboración de diagnósticos, estudios y diseños, así como, las obras y actividades complementarias para la conservación de la malla vial local de Sumapaz, por el sistema de precios unitarios fijos, sin formula de re ajuste y a monto agotable", este contrato contempló la intervención de un tramo vial en la vereda Las Animás y otro tramo en la vereda de Las Vegas y así mismo, se adjudicó el contrato de suministro CSU-322-2022 con el objeto «CONTRATAR EL SUMINISTRO DE MATERIALES Y/O INSUMOS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL Y/O CAMINOS VEREDALES DE LA LOCALIDAD DE SUMAPAZ, POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE». Este contrato contempló la intervención de los tramos de vía: Troncal Bolivariana (Valla – Hoya del Caballo), Media Naranja – Limites Municipio de Pasca, Las Auras - Monte Frío – Las Animás, Ramal Raizal – Nazareth, Ramal La Cumbre, Ramal San Antonio – Rincón, Ramal La Picota, Ramal Los Arrayanes, San José – Límites Localidad y entrega de elementos de señalización vial.
- Durante la vigencia 2023 e adjudicaron los siguientes contratos: Contrato de obra COP-511-2023 con objeto "Realizar la obras de contención necesarias para mejorar la movilidad en la malla vial local de Sumapaz, por el sistema de precios unitarios fijos, de acuerdo con los estudios y diseños derivados del contrato de consultoría CCS-213-2021 y el contrato de suministro CSU-439-2023 con el objeto «CONTRATAR EL SUMINISTRO DE MATERIALES Y/O INSUMOS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL Y/O CAMINOS VEREDALES DE LA LOCALIDAD DE SUMAPAZ, POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE 2023». Este contrato contempló la intervención de la Troncal Bolivariana (Valla – Hoya del Caballo) con la extensión y compactación de subbase granular y atención de puntos críticos estabilizados con rajón, instalación de tubería en el Ramal de Chorreras, Ramal Tunal Alto – Cortaderal, Ramal El Cedral, Ramal El Carretonal. Ramal El Raizal – Nazareth.
- Durante la vigencia 2024 se adjudicaron los siguientes contratos: Contrato de obra COP-465-2024 con objeto "REALIZAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA MEJORAR LA MALLA VIAL LOCAL DE SUMAPAZ, POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS, DE ACUERDO CON LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DERIVADOS DEL CONTRATO DE CONSULTORÍA CCS-213-2021" y contrato de suministro CSU-295-2024«CONTRATAR EL SUMINISTRO DE MATERIALES Y/O INSUMOS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL Y/O CAMINOS VEREDALES DE LA LOCALIDAD DE SUMAPAZ, POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE 2024» con el cual contempló la intervención de la Troncal Bolivariana y las vías terciarias como Vía Monte Frío – Las Animás – Alto de Caicedo, Vía Nazareth Los Ríos, Vía Los Arrayanes, Vía Nueva Granada – San José.
Es importante mencionar que los recursos invertidos por parte de la administración local, en la malla vial existente, han sido importantes, pero no suficientes para satisfacer las necesidades de cada corregimiento de la localidad, por lo que se deben aunar esfuerzos para continuar con la adecuación y mejoramiento de las vías mediante construcción de obras menores, instalación de mezcla asfáltica, instalación de fresado estabilizado, suministro e instalación de material granular con el fin de conservar las mismas.

Durante los últimos Planes de Desarrollo, se han atendido las vías pese a las dificultades del clima que hacen de esta una tarea ardua y constante que implica un gran esfuerzo económico. No obstante, la Alcaldía a fin de garantizar la seguridad de los Sumapaceños interviene en casos eventuales de emergencia la Troncal Bolivariana, siendo ésta la principal vía de acceso e intercomunicación de la localidad, aunque dejando claro que no es propiamente su competencia, pues desde el año 2001, el Instituto de Desarrollo Urbano cuenta con un Plan de Manejo Ambiental que lo autoriza a intervenirla y rehabilitarla pues gran parte de la vía se encuentra al interior del Parque nacional Natural Sumapaz, por lo que se hace más complejo el proceso de atención de la misma.
Teniendo en cuenta las características propias del territorio y de la demografía de la población que habita en la localidad de Sumapaz, para la Alcaldía Local de Sumapaz es importante analizar, a partir de la herramienta de interseccionalidad, las múltiples desigualdades a las que están sujetas las y los habitantes Sumapaceños (as). Por ende, partiendo de la Resolución 2210 de 2021 "Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital" se reconoce la importancia de la implementación de estos enfoques en los Documentos Técnicos de Soporte, hoja de ruta en las formulaciones de la Alcaldía, con el fin de asegurar que se implementen acciones afirmativas que impacten a la totalidad de las y los habitantes del territorio a partir de sus condiciones. Es así como, en el presente diagnóstico, es importante señalar cada una de las definiciones de estos enfoques:
- Enfoque Poblacional: Se caracteriza por estar focalizado en las y los seres humanos (as), partiendo de sus características, tanto individuales como colectivas, razón por la cual, se centra en el reconocimiento de los aspectos en común que comparte determinado grupo poblacional, ligados a elementos como sus creencias, contexto histórico, dinámicas sociales y territoriales, entre otros. Este enfoque permite entender la complejidad de la realidad social de determinado grupo poblacional, y así, a partir de esta complejidad busca cómo se pueden articular acciones orientadas a la consecución de que, dicho grupo poblacional, logre la consecución del goce pleno de sus derechos.
- Enfoque Diferencial: Se caracteriza por buscar entender la compleja realidad social de una población y de esta manera, desarrollar acciones orientadas principalmente a la reducción de las inequidades, discriminaciones y brechas a las cuales puede estar sujeta un o una individuo(a). Esta tiene en cuenta variables como, condición y situación específica de cada persona, y tiene como fin entender cómo a partir de estas variables se pueden articular "respuestas institucionales diferenciales"
- Enfoque de género: Es reconocido como una herramienta de análisis diseñada para visibilizar y observar las asimetrías diferencias y brechas producto de las relaciones de poder construidas en torno a los roles de género y orientaciones sexuales de cada persona. Para este enfoque, es preciso entender la categoría de género como una construcción social basada en las diferencias sexuales de las y los ciudadanos(as)a partir de las cuales se asignan una serie de roles y representaciones partiendo la dicotomía femenino-masculino, la cual deriva dinámicas de asignación desigual de recursos poder y, sobre todo, subordinación. Es así como, el enfoque de género centrará su atención en los y las sujetos (as) "feminizados"; es decir, aquellas personas que por su identidad de género e identidad sexual están inmersas en relaciones asimétricas de poder, estando subordinadas. Respecto a este enfoque es importante resaltar la relación asimétrica de poder, estructural, que ha existido entre hombres y mujeres, siendo estas últimas sujetas de múltiples tipos de violencias y discriminaciones. A su vez, se reconoce los múltiples tipos de violencias y discriminación a los que pueden estar sujetas las personas pertenecientes a los sectores LGTBI+. Este enfoque permitirá a las instituciones articular unidades de análisis complejas con el fin de desarrollar instrumentos que permitan reducir las brechas entre estos roles de género e identidades sexuales existentes en una sociedad.

Paralelo a los anteriores enfoques, como ya se había mencionado teniendo en cuenta la particular característica de la localidad de Sumapaz, al ser rural, es importante tomar la definición de enfoque territorial entendido como una aproximación de análisis que posibilita una mejor

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

comprensión de los fenómenos identificados en un territorio rural , todo esto con el fin de focalizar las desigualdades territoriales que pueden existir entre un territorio urbano y uno rural, y así, buscar el desarrollo de herramientas que permitan la reducción de brechas de desigualdad, logrando así un desarrollo sostenible y un cohesión social en determinado territorio, como por ejemplo la ciudad de Bogotá.

Es así como, una vez descritos cada uno de los enfoques, es importante señalar que la transversalización de estos en el presente DTS es fundamental, en la medida que permite comprender la complejidad de la problemática anteriormente descrita, y de esta manera, orienta la formulación de proyectos de inversión más idóneos a las necesidades y problemáticas de la población Sumapaceña.

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

El Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, en el marco de su misión, publica de forma periódica en su página web (https://www.idu.gov.co/page/siipviales/innovacion/portafolio) da información estadística y cifras relevantes sobre el inventario y estado de los sistemas de movilidad y espacio público de Bogotá, con el fin de presentar la extensión de la totalidad de la malla vial de la ciudad (urbana y rural) y el tipo de malla vial que la conforman, a partir de la información disponible en el Sistema de Información Integral para la Planeación y Seguimiento de la Infraestructura Vial y el Espacio Público – SIIPVIALES.
Con base en esta matriz se identificó que la localidad 20 de Sumapaz a fecha de junio de 2024, tiene registrado 357.79 Km/carril, dentro de los cuales 26.3% se encuentra en condiciones bueno a justo, 39% de las vías se catalogan entre pobre y muy pobre, y 34% de los segmentos viales en condiciones graves.

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación relacionan posibles condiciones que llevan a que el problema de presencia de segmentos viales catalogados en condiciones como muy pobre, pobre y graves se esté presentando:
• Deterioro físico de la infraestructura vial por problemas de humedad, ambiental y climáticos.
• Vías completamente en afirmado (recebo compactado).
• Necesidad de Construcción de drenajes, subdrenajes, protección y muros de contención para garantizar la estabilidad de las vías.
• Dificultades logísticas para adelantar un mantenimiento continúo por parte de la Alcaldía Local.
• La localidad de Sumapaz se encuentra en una zona de reserva ambiental al encontrarse en medio del Páramo, lo que genera que el alcance de las intervenciones de la malla vial se limite por las restricciones ambientales definidas por la CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA – CAR y PARQUES NACIONALES NATURALES DE COLOMBIA – PNNC.

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Habitantes de la Localidad de Sumapaz y Población Flotante	4021,0	28 veredas de la Localidad 20, distribuidas en las UPR Río Blanco y Río Sumapaz	Habitantes	Según la proyección poblacional realizada por el último censo del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) - 2018

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Habitantes de la Localidad	Beneficiario	Movilidad segura y con calidad	Ciudado de la malla vial - (Recolección de residuos solidos y encause de aguas en predios privados)
2	Habitantes de la Localidad	Beneficiario	Intervención de malla via Principal y No Principal	Solicitudes de intetrvención en comité de movilidad
3	Instituto de Desarrollo Urbano	Cooperante	Intervención de la Troncal Bolivariana	Actualización del PMA de la Troncal Bolivariana para ntervención en tramo de via en zona de PNNC
4	Instituto de Desarrollo Urbano	Cooperante	Intervención de malla via Principal y No Principal	Asignación de recursos para ejecución de contratos de conservación de malla vial con presupuesto del IDU
5	Secretaria de Movilidad	Cooperante	Señalización malla vial	Elaboración de diagnostico para la instalación de señalización en tramos de vias en donde se requiere

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Mejorar la movilidad en la localidad mediante la ejecución de obras de infraestructura vial que garanticen la reducción de los tiempos de desplazamiento y mejoren la calidad de los trayectos, atendiendo a las necesidades específicas de conectividad y seguridad en la red vial local.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Desarrollar obras de construcción, conservación, mantenimiento y rehabilitación integral de la malla vial local de Sumapaz
2		
3		
4		

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
Ejecutar obras de construcción, mantenimiento, rehabilitación y /o conservación de la malla vial de la Localidad de Sumapaz con el propósito de mejorar la movilidad, tiempo en desplazamiento y comercialización local y regional de productos y servicios.

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Con el fin de garantizar accesibilidad vial segura al territorio, servicios básicos como sanidad, educación, cohesión regional, disminución de tiempo en desplazamiento, disminución de riesgo de accidentabilidad, y lograr equilibrar la vida útil de los vehículos que prestan los servicios en la Localidad, se hace necesario continuar con el mantenimiento y conservación de la malla vial Rural Principal y No Principal de la Localidad de Sumapaz. De acuerdo con lo anterior, existe la necesidad de: -Mejorar las condiciones de la capa de rodadura de la malla vial a través de la construcción de una estructura de pavimento flexible con obras complementarias como cunetas, alcantarillas, filtros, box coulvert, gaviones y obras de estabilización temporales como muros de contención en concreto y/o en tierra armada. -Mejorar la movilidad en la malla vial de la localidad, mediante la construcción de placa huellas y/o implementando la instalación de fresado estabilizado con cemento en tamos de vías que presentan alta pendiente, logrando ampliar la accesibilidad a lugares que no cuentan con el servicio de la ruta de la salud, ambulancia y ruta escolar. Es importante mencionar que el suministro del material de fresado lo realiza la UMV y la actividad de instalación y compactación del material estabilizado se realiza mediante el equipo de maquinaria del fondo de desarrollo. -Continuar con el mantenimiento y conservación de la Troncal Bolivariana dentro del Parque Natural Nacional Sumapaz en el tramo vial comprendido entre la Hoya del Caballo y la Laguna Los Tunjos (Valla) encaminado única y exclusivamente al mejoramiento de la capa de rodadura en material de afirmado, sin afectación a la vegetación y al diseño de la vía existente, acatando las medidas de manejo ambiental por PNNS y teniendo en cuenta el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible 1076 de 2015, con material granular que cumpla con las especificaciones del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), teniendo en cuenta que por las altas precipitaciones generadas por la temporada invernal y el aumento de tránsito se ha presentado la perdida de material granular y se ha identificado la presencia de huecos y baches sobre la calzada, ocasionado demora en el desplazamiento de las ambulancias para traslado de pacientes desde la Localidad hacia la Bogotá Urbana poniendo en riesgo la salud y la vida de las personas, demora en atención de emergencias de remoción en masa, dificultad en el acceso y transitabilidad para los habitantes, proveedores (canasta familiar), instituciones y contratistas. -Garantizar las actividades de mantenimiento periódico (instalación y compactación de material granular y/o fresado estabilizado) y atención de emergencias sobre la malla vial rural con la maquinaria propiedad y tenencia del Fondo de Desarrollo de Rural de Sumapaz (FDRS), es de aclarar que la priorización de los puntos se realizará considerando las necesidades manifestadas por la comunidad y la JAL, asimismo, obedece a una revisión general del FDRS frente a aspectos sociales como personas diversas beneficiarias, vuelos aledaños al punto en estudio, actividad económica del sector tipo de personas beneficiarias (adultos

a una revisión general del FDRS frente a aspectos sociales como personas directas beneficiarias, veredas aledañas al punto en estudio, actividad económica del sector, tipo de personas beneficiarias (adultos mayores, niños, personas con movilidad reducida, madres cabeza de hogar, entre otros), en el tema ambiental se verifica preliminarmente si el punto se encuentra en una zonas de riesgos mitigables o no mitigables y si se encuentra dentro de algún área protegida que restrinja la intervención, frente al aspecto técnico, se revisa el estado del segmento vial.

-Mantenimiento correctivo, preventivo y programado del parque automotor del Fondo de Desarrollo Rural de Sumapaz el cual consta de: Un (01) Tractocamión con semirremolque tipo cama-baja, diez (10) volquetas, quince (15) máquinas pesadas y un (1) carro tanque, siete (07) vehículos de los cuales tres (3) son de tipo camioneta doble cabina tipo pick up 4x4, tres (3) son de tipo campero 4x4 y uno (1) de tipo microbús, con el fin de garantizar las funciones propias de la flota automotor entre las que se encuentran, el mantenimiento vial permanentemente, transporte de funcionarios de la alcaldía e integrantes de la Junta Administradora Local.

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	UPL Sumapaz	28 veredas de la Localidad de Sumapaz	San Juan, Unión, Nueva Granada, Chorreras, Tunal alto, Tunal Bajo, San Antonio, Las Vegas, Capitolio, San José, Concepción, El Toldo, Santo Domingo, Lagunitas, Nazareth, Los Ríos,Las Auras, Las Sopas, Santa Rosa, Taquecitos, Las Ánimas, Las Palmas, Laguna Verde, Betania, Istmo, Tabaco, Raizal, Peñalisa

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	2025	2026	2027	2028
Habitantes de la Localidad Sumapaz	4021	4111	4193	4270

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
El proyecto beneficiará directamente o indierectamente a toda la comunidad de Sumapaz

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 movilidad en la localidad mediante la ejecución de obras de infraestructura vial que garanticen la reducción de los tiempos de desplazamiento y mejoren la calidad de los trayectos, atendiendo a las necesidades específicas de conectividad y seguridad en la red vial local.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1

Componente INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL

Objetivo Específico				
Desarrollar obras de construcción, conservación, mantenimiento y rehabilitación integral de la malla vial local de Sumapaz				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1	Intervenir 40 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	40
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 40 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 2 **Componente** 0

Objetivo Específico				
0				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1				
2				
3				
Articulación Sistema Distrital de Planeación				
No.	**Meta Plan de Desarrollo Local**	**Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital**	**Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital**	**Producto política pública**
1				
2				
3				

OBJETIVO 3 **Componente** 0

Objetivo Específico				
0				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1				
2				
3				
Articulación Sistema Distrital de Planeación				
No.	**Meta Plan de Desarrollo Local**	**Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital**	**Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital**	**Producto política pública**
1				
2				
3				

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	**Componentes del proyecto**	**Objetos de gasto financiados**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Intervenir 40 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Construcción, Conservación, Rehabilitación y/o Mantenimiento de la malla vial local	$ 11.199.614.430	$ 11.525.567.806	$ 11.861.068.724	$ 12.206.405.498
		Interventoría para la Construcción, Conservación, Rehabilitación y/o Mantenimiento de la malla vial local				
		Estudios y Diseños para la Construcción y/o conservación de la malla vial local				
		Interventoria para los Estudios y Diseños para la Construcción y/o conservación de la malla vial local				
		Mantenimiento y adecuación de la malla vial, mediante contrato de suministro				
		Contratos de prestación de servicios para seguimiento en los proyectos de malla vial en la localidad				
		Administración de maquinaria pesada y volquetas				
		Mantenimiento de maquinaria pesada y volquetas				
		Interventoría al mantenimiento de maquinaria pesada y volquetas				
		Suministro de combustible para la maquinaria pesada y volquetas del FDRS				
		Compra de maquinaria pesada y volquetas				
		Mantenimiento de vehiculos livianosdel FDRS				
		Suministro de combustible para vehiculos livianos del FDRS				
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$ 11.199.614.430**	**$ 11.525.567.806**	**$ 11.861.068.724**	**$ 12.206.405.498**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						**$ 46.792.656.458**

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**
Productos	De costos	Variación en la disponibilidad o en el costo de los insumos necesarios para prestar los servicios.	Improbable	Catastrófico	Puede generar afectaciones en el cronograma o el presupuesto del contrato	Verificación en los ajustes de disponibilidad o costo de insumos y realización de ajustes correspondientes al presupuesto del contrato
Productos	De costos	Cambio de precios en factores de producción.	Improbable	Menor	Afectación del presupuesto asignado al proceso teniendo en cuenta el cambio de precios	Verificación del ajuste de precios en los factores de producción
Actividades	De mercado	Variación de tasas o tarifas	Raro	Catastrófico	Sobrecostos en los insumos necesarios para producir y entregar los suministros solicitados por la Entidad	El contratista deberá justificar de manera técnica, financiera y jurídica la variación de las tarifas o tasas que afectan el precio de los insumos solicitados con la finalidad de evitar un desequilibrio económico
Actividades	Asociado a fenómenos de origen biológico, humano, natural, tecnológico.	Invierno u otros eventos naturales que impidan la normal ejecución del contrato.	Probable	Mayor	Demora o imposibilidad en la Consecución del Objeto a Contratar, Posible aumento del contrato por cambio en las condiciones normales de ejecución	Elaboración de un plan de contingencia en estos eventos teniendo en cuenta el histórico de ocurrencia de este tipo de hechos en la localidad. Medidas de contingencia necesarias para dar cumplimiento de la meta física dentro de los tiempos contractuales
Objetivo General	Financieros	Selección de ofertas con precios artificialmente bajos.	Moderado	Mayor	Mala ejecución y desequilibrio económico del contrato	La entidad solicitará justificación financiera que soporta la adecuada ejecución del contrato
Objetivo General	Legales	Cambios normativos o expedición de normas posteriores a la celebración del contrato, que afecte las condiciones económicas, tributarias, técnicas y/o jurídicas inicialmente pactadas	Improbable	Mayor	Variación de las condiciones del contrato. Posibles sobrecostos en la ejecución contractual. Modificaciones o adiciones contractuales. Rompimiento del equilibrio económico	Reducir las consecuencias a través de planes de contingencia

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Reducción de tiempo en el desplazamiento entre Veredas
Mejoramiento de la superficie de rodadura de la malla vial Principal y No Principal
Aumentar la vida util de la estructura de la malla vial Principal y No Principal
Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Localidad y Población Flotante

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	**John Mauricio Linares Basto**	**Correo electrónico:**	**john.linares@gobiernobogota.gov.co**
Operador (SEGPLAN):	**John Mauricio Linares Basto**	**Correo electrónico:**	**john.linares@gobiernobogota.gov.co**
Responsable del proyecto:	**Nasly Lozano**	**Correo electrónico:**	**nasly.lozano@gobiernobogota.gov.co**

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	28/10/24	Se avanzó en los siguientes puntos: 4. Identificación del problema o necesidad 5.