Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**Usme**
Código del proyecto	**2685**
Nombre del proyecto	Infraestructura Vial para Mejorar la Competitividad de Usme
Etapa del proyecto	Prefactibilidad

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"USME 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

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

01 - Problema

Problema Central

La principal problemática en la localidad de Usme radica en el déficit y deterioro de la infraestructura del espacio público, especialmente en lo que respecta a las vías peatonales y vehiculares. A pesar de que la localidad ha mostrado algunos avances en cuanto a la cobertura del espacio público efectivo, con un índice cercano al de Bogotá, los déficits siguen siendo grandes en términos de disponibilidad y calidad. Los espacios peatonales en Usme, aunque mejorados en algunos sectores, aún enfrentan una intervención insuficiente, lo que afecta la movilidad de los peatones y la seguridad en muchas de sus zonas. Además, el mal estado de la malla vial y el espacio público en general, que presentan altos índices de deterioro, constituye un desafío grave para la conectividad y la accesibilidad, tanto en áreas urbanas como rurales.

El estado de la malla Vial Urbana de la localidad se desglosa así:

- Total de malla vial local 307 km- carril; de los cuales se tiene una malla vial local aceptable de 20,6 km-carril, muy pobre 8,4 km-carril, grave 4,6 km-carril y malla vial fallada 134 km-carril.

-Total de malla vial Intermedia: 127,8 km - Carril; presentando un estado aceptable de 11,2 km - Carril, malla vial pobre 1,5 km-carril, malla vial grave 1,4 km- carril y vias falladas de 4,9 km - Carril.

El estado de la malla Vial Rural de la localidad se desglosa así:

-Total de malla vial Rural: 54,3 km - Carril; presentando un estado aceptable de 7 KM - Carril, malla vial pobre 3,1 KM- Carril y malla vial grave 8,5 km- carril.

De los anteriores se aclara que, el valor restante para la malla vial loca, intermendia y rural se encuentran en buen estado y no requieren de intervención.

En las áreas rurales de Usme, el mal estado de las vías afecta de manera directa la economía agrícola local. El transporte de productos hacia los mercados se ve dificultado por la falta de mantenimiento adecuado de las vías, lo que incrementa los costos de flete y afecta la competitividad de los productos agrícolas. Esta situación es aún más crítica durante la temporada de lluvias, cuando las vías se deterioran aún más. A pesar de que existen proyectos de infraestructura vial en diseño y ejecución, la falta de intervención efectiva y rápida sigue afectando la calidad de vida de los habitantes de estas zonas, quienes dependen de un transporte adecuado para su sustento.

A pesar de los avances en algunos proyectos de infraestructura, Usme sigue enfrentando grandes desafíos en cuanto a la calidad y disponibilidad del espacio público y la malla vial. La administración local y las entidades distritales deben trabajar de manera conjunta para mejorar la condición de estas infraestructuras, garantizando un espacio público más accesible, seguro y funcional para toda la comunidad.

Antecedentes

El mal estado de la malla vial en Usme, especialmente en las vías intermedias y locales, cuyas condiciones no han mejorado significativamente en los últimos años. En 2019, el IDU reportó que gran parte de la red vial se encontraba en estado regular y malo, con más de 300 km de vías locales en mal estado. Este deterioro afectó directamente la conectividad y accesibilidad en la localidad, siendo un obstáculo especialmente para las zonas rurales.

A lo largo de los últimos años, se han diseñado y planificado diversos proyectos para mejorar la infraestructura vial y peatonal en Usme. En 2018 y 2019, se desarrollaron estudios y diseños para la construcción de 208 Segmentos Viales - CIV entre malla vial y espacio público. Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos, la ejecución de los proyectos ha sido lenta y los avances no han sido suficientes para satisfacer las crecientes demandas de la comunidad.

Por otra parte, la Administración Local mediante la formulación de proyectos ha buscado mejorar y dar alcance a las necesidades que presenta la localidad; es así que, en el año 2022, mediante los contratos de obra 591-2022 y 595-2022 los cuales cumplieron con el objetivo de construir y conservar la malla vial y el espacio publico de la localidad; dentro de estos contratos de Obra Publica se intervinieron 56 Segmentos viales; es importante destacar que atraves del Contrato 591-2022 se logró la conectividad de la malla vial conectante con el Nuevo Hospital de Usme; ayudando a la comunidad y sus alrededores en materia de avance, eficacia y eficiencia en los tiempos de trayectos.

Para el año 2023 se realizó la adjudicación de un contrato de obra con No 608-2023 cuyo objetivo prinicpal fue realizar la construcción de la malla vial y el espacio público; es importante destacar que, con esta ejecución se realizarón un total de 37 Segmentos viales, equivalentes a 2,4 km-Carril con su espacio público; Por otra parte, la Entidad adjudicó un Contrato de Suministro el cual cumplió con el objeto de suministrar los materiales de construcción y ferreteria, en especial emulsión y cemento que de manera conjunta con el material RAP entregado por la Unidad de Mantenimiento Vial - UAERMV, es utilizado para las atender las acciones de movilidad a corto plazo como lo es el Fresado estabilizado; bajo este proyecto se logró la intervencion de 91 segmentos viales.

Para la vigencia 2024, se celebra el contrato de obra pública 726-2024, el cual se encuentra en ejecución actualmente; quedando a cargo el desarrollo de 36 Segmentos viales. El Fondo de Desarrollo Local de Usme, sigue aunando esfuerzos en materia de mejoramiento y calidad de vida de los habitantes de la Localidad, dada esta necesidad se celebró el contrato de suministros 486-2024; con el cual se desarrollarón 154 Segmentos Viales mediante la accion de Fresado.

Es importante destacar que, aunque la Alcaldia Local de Usme ha adelantado esfuerzos en materia de mejoramiento en la malla vial y el espacio publico; como entidad Administradora del presupuesto Local no cuenta con los recursos suficientes para avanzar de manera pararela y simultanea al nivel de la maxima demanda que presenta el territorio; lo que ha generado una ejecucion progresiva y limitada frente a las necesidades reales e inmediatas que presenta la Localidad.

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

La situación actual en la localidad de Usme sigue siendo crítica en términos de infraestructura y espacio público. A pesar de algunos avances en la cobertura del espacio público efectivo, el índice de intervención sigue siendo bajo, lo que implica que muchas áreas de la localidad aún carecen de un adecuado mantenimiento y renovación. El estado de las vías peatonales sigue siendo un desafío, con un porcentaje importante de las mismas en condiciones que no garantizan la seguridad y comodidad de los peatones. El deterioro de la malla vial, especialmente en las vías locales y rurales, sigue afectando la movilidad de los habitantes y generando problemas económicos para toda la comunidad de la localidad de Usme.

El deterioro de las vías afecta de manera directa la calidad de vida de los habitantes. Las vías sin pavimentar o con pavimento deteriorado generan no solo un mayor tiempo de desplazamiento, sino también problemas de salud derivados de la contaminación por la emisión de partículas. La falta de mantenimiento adecuado (como limpieza de alcantarillas, rocería y perfilado de cunetas) empeora la durabilidad de las vías, haciendo más costoso y complicado el desplazamiento de la población.

La administración local ha identificado la necesidad urgente de realizar mantenimiento y rehabilitación en una gran cantidad de segmentos viales, lo que es esencial para mejorar la movilidad, la conectividad y el bienestar de la población. Para ello, se requieren nuevas construcciones de vías y la adecuación de infraestructuras existentes, con un enfoque en la seguridad vial, la movilidad sostenible y la integración de espacios adecuados para la circulación de toda la comunidad en general.

Ahora bien, dada la necesidad de articular con el Plan de Desarrollo Distrital BOGOTÁ CAMINA SEGURA", la Junta de Administración Local de Usme mediante Acuerdo Local No. 004 del 28 de agosto de 2024 adoptó su Plan de Desarrollo Local - PDL denominado "PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA LA LOCALIDAD DE USME 2025-2028 "USME CAMINA SEGURA", busca mejorar significativamente la movilidad y la calidad de vida de los habitantes de la localidad, mediante la intervención y/o el mantenimiento de vías principales y/o secundarias al interior de los barrios tanto en la zona rural como urbana, para reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la accesibilidad en la localidad. Además, se priorizarán proyectos de infraestructura vial que faciliten o impliquen la generación de estudios y diseños para la movilidad sostenible y promuevan la movilidad activa, con lo cual se espera reducir la congestión vehicular y mejorar la calidad de vida de las y los Usmeños. La Administración Distrital y Local esperan en cumplimiento de esta responsabilidad, promover y facilitar la participación ciudadana, acercar las decisiones del estado a los ciudadanos y legitimar la acción gubernamental.

Adicionalmente, La Unidad Administrativa Especial para la Rehabilitacion de Mantenimiento Vial UAERNM tiene como competencia realizar la intervencion en la malla vial intermedia de la localidad, el Intituto de Desarrollo Urbano y eventualmente la Secretaria Distritral de Habitat dentro de sus programas dirigidos al mejoramiento de barrio realizan la intervencion en la malla vial local, es preciso indicar que a pesar de las competencias de las mencionadas entidades la problematica frente al estado de la mallla vial en la localidad de Usme sigue siendo alta y se requiere de intervenciones constantes

Para el presente PDL se cuentan con un aproximado de sesenta (60) segmentos viales que cuentan con estudios y diseños distribuidos en la zona urbana de la localidad.

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Total de personas en la localidad	414995	Localidad de Usme	Personas	Visor de población - Secretaria de Planeación https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=2ac7960e89eb44709bc2dcae1eb96fb9

Extensión territorial total	21507	Localidad de Usme	Hectáreas	Diagnostico POT - Secretaria de Planeación https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/05_usme_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf
Extensión territorial urbana	2105	Localidad de Usme	Hectáreas	Diagnostico POT - Secretaria de Planeación https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/05_usme_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf
Extensión territorial rural	18500	Localidad de Usme	Hectáreas	Diagnostico POT - Secretaria de Planeación https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/05_usme_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf
Extensión territorial en zona de expansión	902	Localidad de Usme	Hectáreas	Diagnostico POT - Secretaria de Planeación https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/05_usme_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	INSTITUTO DESARROLLO URBANO	Cooperante	Acompañamiento en Ejecución de Obra en Temas de Espacio Público	Cooperación con Materiales y Personal
2	UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	Cooperante	Acompañamiento en Ejecución de Obra en Temas de Espacio Público	Cooperación con Materiales y Personal
3	UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	Cooperante	Acompañamiento en Ejecución de Obra en Temas de Espacio Público	Otorgar Permisos
4	UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	Beneficiario	Población a quien va dirigida la Mejora	Participación en las Reuniones Citadas por la Entidad

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Mejorar significativamente la movilidad y la calidad de vida de los habitantes de la localidad, mediante la intervención y/o el mantenimiento de vías principales y/o secundarias al interior de los barrios tanto en la zona rural como urbana, para reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la accesibilidad en la localidad. Además, se priorizarán proyectos de infraestructura vial que faciliten o impliquen la generación de estudios y diseños para la movilidad sostenible y promuevan la movilidad activa, con lo cual se espera reducir la congestión vehicular y mejorar la calidad de vida de las y los Usmeños.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia rural.
2	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana.

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
El proyecto consiste en la intervención de la malla vial local e intermedia en áreas urbanas con el objetivo de mejorar la movilidad y conectividad de la zona, generando beneficios colectivos para la comunidad. Se enfocará en las vías que soportan el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y que se conectan con corredores viales principales, garantizando la accesibilidad a servicios públicos clave como educación, salud, cultura, deporte y bienestar social, entre otros. Las intervenciones estarán dirigidas a zonas de alto déficit de infraestructura y zonas priorizadas para la mejora integral de barrios, así como áreas vinculadas a proyectos de vivienda nueva. El proyecto también atenderá los aspectos técnicos, jurídicos y ambientales mediante una verificación exhaustiva para asegurar que las intervenciones no afecten áreas de reserva vial, zonas de protección ambiental o proyectos ya comprometidos por el Distrito. Asimismo, se verificará que las vías a intervenir cuenten con redes de servicios públicos y que el suelo sea de propiedad del Distrito. Además, se garantizará que las obras se alineen con otros proyectos distritales, como los de espacio público, educación y salud, promoviendo una intervención integral y sostenible. La conservación y el mantenimiento de la malla vial también serán parte fundamental del proyecto para asegurar la durabilidad y la mejora continua de la infraestructura vial.

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Para dar cumplimiento a este componente en la zona rural de la localidad tendientes a los tratamientos para condiciones de uso de la malla vial aceptables a través de estrategias de cumplimiento del periodo de vida útil o su incremento, así como de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción, y/o el diseño detallado para la generación de nuevo espacio público peatonal A continuacion se relacionan y describren las actividades, fases, etapas, según el caso: Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre el espacio público peatonal, una vez puesto en operación, para que brinde 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 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. -Mantenimiento rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. -Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto. -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 y en consecuencia requieren estudios especializados. -Obras en Puntos Críticos o Inestables: Se define como el conjunto de actividades tendientes a la mitigación temporal y focalizada de los efectos producidos en la estructura del pavimento, por los mecanismos de fallas geológicas en el sector o por inestabilidades de otro tipo en el terreno circundante. Se constituye en una práctica provisional, que busca evitar el cierre parcial o total de la circulación vehicular, mientras se diseñan y construyen las obras definitivas. Estas obras pueden atenderse total o complementariamente con soluciones de bioingeniería.

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	4 UPL urbanas y rurales que agrupan a la localidad	Todos los barrios y veredas de la localidad	Toda la localidad de Usme

2026	4 UPL urbanas y rurales que agrupan a la localidad	Todos los barrios y veredas de la localidad	Toda la localidad de Usme
2027	4 UPL urbanas y rurales que agrupan a la localidad	Todos los barrios y veredas de la localidad	Toda la localidad de Usme
2028	4 UPL urbanas y rurales que agrupan a la localidad	Todos los barrios y veredas de la localidad	Toda la localidad de Usme

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Intervenir 6 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	414995	414995	414995	414995

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
El proyecto tiene como objetivo principal eliminar las barreras arquitectónicas en la infraestructura vial para garantizar el acceso y uso efectivo por parte de diversos grupos vulnerables, como niños, niñas, adolescentes, personas mayores, personas con discapacidad y víctimas del conflicto armado. Se busca adaptar las vías y espacios públicos para facilitar la movilidad de estos grupos, asegurando que puedan desplazarse con seguridad y sin obstáculos. Además, se priorizará la construcción y conservación de la malla vial en zonas rurales con alta concentración de víctimas del conflicto, especialmente en áreas con proyectos de vivienda gratuita, con el fin de promover su integración social en procesos de retorno o reubicación. Para las personas con discapacidad, se aplicarán normas técnicas específicas para garantizar la accesibilidad y la movilidad reducida en las infraestructuras viales.

COMPONENTE 2

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Para dar cumplimiento a este componente se deben contemplar las siguientes fases: 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 malla vial local e intermedia. 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 prefactibilidad y/o factibilidad. 2. Construcción: Corresponde a la generación de un nuevo corredor vial de la malla vial local e intermedia. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto. 3. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la malla vial local e intermedia, una vez puesta en operación, 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 periódico: Conjunto de actividades superficiales que no comprometen las capas inferiores de la estructura del pavimento, tendientes a lograr que por lo menos se alcance el período de diseño, manteniendo su condición de servicio. Constituyéndose así en una práctica preventiva y/o correctiva. • Mantenimiento rutinario: Se refiere a la conservación continua con el fin de mantener las condiciones óptimas y uso adecuado de los elementos de espacio público y vías, constituyéndose en una práctica preventiva. Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999 • Reconstrucción: Retiro y reemplazo parcial o total de la estructura de un pavimento o de espacio público, para generar una nueva estructura. Es posible considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes. • 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 y en consecuencia requieren estudios especializados. El proceso abarca desde la planificación detallada y diseño del proyecto hasta su ejecución y posterior mantenimiento para garantizar su funcionamiento y durabilidad. La conservación es clave para asegurar que la infraestructura vial siga en condiciones óptimas a lo largo del tiempo, mediante actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, y, si es necesario, rehabilitación o reconstrucción de la estructura.

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	4 UPL urbanas y rurales que agrupan a la localidad	Todos los barrios y veredas de la localidad	Toda la localidad de Usme
2026	4 UPL urbanas y rurales que agrupan a la localidad	Todos los barrios y veredas de la localidad	Toda la localidad de Usme
2027	4 UPL urbanas y rurales que agrupan a la localidad	Todos los barrios y veredas de la localidad	Toda la localidad de Usme
2028	4 UPL urbanas y rurales que agrupan a la localidad	Todos los barrios y veredas de la localidad	Toda la localidad de Usme

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Intervenir 5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación.	414995	414995	414995	414995

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
De acuerdo con la proyeccione de población en Bogotá del DANE para el año 2025 en la zona urbana se beneficiaran 20.4430 hombres y 207.470 mujeres para un total 411.900 El proyecto beneficiará a diversas poblaciones con un enfoque en la eliminación de barreras arquitectónicas y la adaptación de la infraestructura vial para garantizar un acceso seguro y efectivo para niños, niñas, adolescentes, personas mayores y personas con discapacidad. Se busca adaptar la malla vial a las necesidades particulares de estos grupos, asegurando que puedan utilizar la infraestructura de manera cómoda y sin obstáculos. Para los niños y adolescentes, el objetivo es facilitar su movilidad en entornos urbanos, mientras que para las personas mayores y con discapacidad, se priorizará la creación de condiciones que les permitan acceder a las vías y espacios públicos sin dificultades. Asimismo, el proyecto tendrá un enfoque especial en las víctimas del conflicto armado y en las familias. Se priorizarán intervenciones en zonas de alta concentración de víctimas, especialmente en áreas de proyectos de vivienda, con el fin de facilitar la integración de estas comunidades en procesos de retorno o reubicación. Para las familias, se realizará un levantamiento de la línea base para identificar las vías que dificultan el acceso a los barrios, con el fin de construir o mejorar las infraestructuras viales, garantizando así que tanto familias como peatones puedan desplazarse de manera segura y cómoda por los barrios de la ciudad.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Mejorar significativamente la movilidad y la calidad de vida de los habitantes de la localidad, mediante la intervención y/o el mantenimiento de vías principales y/o secundarias al interior de los barrios tanto en la zona rural como urbana, para reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la accesibilidad en la localidad. Además, se priorizarán proyectos de infraestructura vial que faciliten o impliquen la generación de estudios y diseños para la movilidad sostenible y promuevan la movilidad activa, con lo cual se espera reducir la congestión vehicular y mejorar la calidad de vida de las y los Usmeños.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1 **Componente** INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL

Objetivo Específico				
Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia rural.				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1	Intervenir 5 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	5
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 5 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** INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

Objetivo Específico				
Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana.				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1	Intervenir 6 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	6
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 6 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				

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	**Componentes del proyecto**	**Objetos de gasto financiados**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Intervenir 5 Kilómetros carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL		$ 0	$ 3.637.842.461	$ 3.744.048.401	$ 3.853.376.495
		Circular externa No. DDP-000010 (Sobretasa a la gasolina)	$ 150.969.000			
		Obra Placa Huella	$ 1.458.243.855			
		Interventoría Placa Huella	$ 144.314.695			
		Suministro de materiales de construcción y ferretería	$ 1.273.021.800			
		Mantenimiento preventivo y correctivo parque automotor y maquinaria amarilla	$ 180.616.200			
		Vinculación de colaboradores y col	$ 1.248.832.850			
Intervenir 6 Kilómetros carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL		$ 0	$ 13.338.755.690	$ 13.728.177.470	$ 14.129.047.149
		Obra Conservación Malla vial	$ 3.448.574.836			
		Interventoría Conservación Malla vial	$ 344.857.484			
		Suministro de materiales de construcción y ferretería	$ 2.778.102.200			
		Mantenimiento preventivo y correctivo parque automotor y maquinaria amarilla	$ 1.211.183.800			
		Construcción de malla vial - Obra-Adición	$ 5.047.073.048			
		Construcción de malla vial - Interventoría- Adición	$ 561.785.400			
		Pago de sentencias u ordenes judiciales	$ 220.329.682			
		ARL	$ 1.681.200			
		Vinculación de colaboradores y colaboradoras	$ 1.082.991.950			
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$ 19.152.578.000**	**$ 16.976.598.151**	**$ 17.472.225.871**	**$ 17.982.423.644**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						**$ 71.583.825.666**

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	**Tipo**	**Descripción del riesgo**	**Probabilidades**	**Impacto**	**Efectos**	**Medidas de mitigación**

Objetivo General	De costos	La fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de los mismos	Moderado	Moderado	Afecta la ejecución del contratos por medio de los cuales se pretenderá cumplir con el objetivo del proyecto.	El contratista con la oferta económica se compromete con estos precios y las fórmulas de ajuste que se pactaron en el contrato. Si el contratista demuestra mayores costos que afecten el presupuesto oficial estimado en más de un 10%, se revisará lo que corresponda y en caso extremo de requerirse, el FDLU evaluará la pertinencia de pactar eventuales modificaciones contractuales, suspensiones o ajustes de la meta física del contrato.
Actividades	Asociado a fenómenos de origen biológico, humano, natural, tecnológico.	Se presenta oposición social, acciones de factor o acciones tipificadas en la legislación penal, que sean ocasionadas por grupos de interés o terceros que quebranten el orden público y que impidan el inicio de las actividades o determinen la suspensión de estas.	Improbable	Menor	Se atrasa el cronograma de las obras por medio de las cuales se desea cumplir con el objetivo del proyecto y pone en riesgo la correcta ejecución del PDL.	Se deberá realizar una gestión social adecuada durante la ejecución del proyecto, procurando que la población beneficiaria sea escuchada que participe y que contribuya para evitar futuros inconvenientes.
Objetivo General	Operacionales	Pérdida de la obra en forma parcial o total. Acaecimiento de un evento de fuerza mayor o error de diseño,	Improbable	Moderado	Mayor valor de obra por el daño ocurrido	Suscribir pólizas de todo riesgo con las coberturas adecuadas a los daños a que se exponen las obras
Productos	Financieros	No se logra la meta física o no se pueden atender Nuevos requerimientos dentro del objeto del proyecto por falta de presupuesto.	Moderado	Moderado	Imposibilidad de continuar con la ejecución de las obras de conservación	Se debe llevar un riguroso control financiero y a través de las interventorías advertir oportunamente a la entidad respecto a la necesidad de recursos adicionales. La entidad evaluará la
Objetivo General	Legales	Demoras en obtener, avales, permisos, autorizaciones y paz y salvos de otras entidades, y empresas de servicios públicos domiciliarios.	Moderado	Moderado	Se atrasan las actividades afectadas por los permisos.	Realizar una coordinación interinstitucional oportuna, pactar reprogramaciones o revisar eventuales modificaciones que se requieran para la correcta ejecución del proyecto.

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
El proyecto traerá una mejora sustancial en la movilidad y conectividad de los habitantes de la localidad, tanto en zonas urbanas como rurales, al intervenir la malla vial local e intermedia. La rehabilitación y el mantenimiento de las vías principales y secundarias reducirán los tiempos de desplazamiento, lo que permitirá a los ciudadanos llegar de manera más eficiente a servicios públicos esenciales como salud, educación y bienestar social. Además, la mejora de la infraestructura vial beneficiará a los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), al facilitar el acceso a las rutas del transporte masivo y mejorar la conectividad con los corredores principales. La intervención de las vías también contribuirá a reducir la congestión vehicular, promoviendo la movilidad activa y sostenible, como el uso de la bicicleta o el caminar, lo que fomentará un ambiente más saludable y una mejor calidad de vida. Al finalizar el proyecto, se espera que la localidad cuente con una malla vial renovada y funcional, que brinde una mayor accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida. Las vías estarán en condiciones óptimas, lo que permitirá a los residentes desplazarse de manera más segura y rápida por sus barrios. Además, el proyecto incluirá conservación, rehabilitación y reconstrucción de las infraestructuras viales, asegurando que las vías tengan una vida útil prolongada, con un mantenimiento periódico para prevenir futuros deterioros. También se espera que las intervenciones viales sean sostenibles y se integren con otros proyectos distritales, como los de educación, salud y espacio público, favoreciendo una intervención integral que impulse el desarrollo social y económico de la localidad. Este proyecto busca garantizar que las comunidades puedan beneficiarse a largo plazo de un sistema vial más eficiente y seguro. Las intervenciones en puntos críticos e inestables asegurarán que no se interrumpa el flujo vehicular, mientras que las obras de rehabilitación y reconstrucción permitirán una infraestructura más resiliente. El impacto a largo plazo será una mejor calidad de vida para los habitantes de Usme.□

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	**Maria Angelica Gamboa**	**Correo electrónico:**	**maria.gamboa@gobiernobogota.gov.co**
Operador (SEGPLAN):	**Maria Alejandra Saldaña**	**Correo electrónico:**	**maria.saldana@gobiernobogota.gov.co**
Responsable del proyecto:	**Jhon Gener Santofimio**	**Correo electrónico:**	**jhon.santofimio@gobiernobogota.gov.co**

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción