

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	Ciudad Bolívar
Código del proyecto	2233
Nombre del proyecto	Mejorar La Infraestructura Para Construir Tejido Social en Ciudad Bolívar Camina Segura
Etapa del proyecto	Factibilidad

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"CIUDAD BOLÍVAR 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 LOCAL	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)
	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
<p>Basado en las estadísticas del IDU con corte a junio de 30 de 2024, la malla vial de la localidad de Ciudad Bolívar representa el 7,40% de la malla vial de la ciudad, 1.081 km/carril de los cuales 19 km/carril corresponden a la malla vial troncal por la que transitan los buses del sistema TransMilenio, 98 km/carril son de malla vial arterial compuesta por las vías principales que permiten el tráfico mixto, 164 km/carril son de malla vial intermedia y 556 km/carril son de malla vial local algunas de las cuales soportan rutas de transporte público y permiten la movilidad en todo el territorio local; mientras que 27 km/carril son malla vial principal rural y 217 km/carril son malla vial rural.</p> <p>De la extensión total de la malla vial de la localidad; se cuenta con información de estado de condición superficial para 1.049 km-carril (97,04%), los cuales corresponden a 837 km-carril en malla vial urbana (816,66 km/carril con estado; 20,34 km/carril sin estado), y 244 km-carril en malla vial rural (232,78 km/carril con estado; 11,22 km/carril sin estado); mientras que para los 32 km/carril restantes no se cuenta con información de estado, por corresponder a superficies en placa huella o piedra laja, por restricción de acceso durante la toma de información y por condiciones de inseguridad en estas zonas.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, y conforme a los datos proporcionados por el Sistema de Información Geográfica del IDU (SIGIDU) con corte al 30 de junio de 2024, la malla vial local y rural de la localidad de Ciudad Bolívar, debe ser intervenida por el Fondo de Desarrollo Local de acuerdo con sus competencias priorizando la intervención por el estado crítico en el que se encuentra o porque requiere de intervención inmediata. El 24,42% (118,69 km/carril) de los 816,66 km/carril de malla vial urbana se encuentra en condiciones críticas, mientras que el 21,73% (116,38 km carril) de las vías locales presentan la condición más crítica, como se muestra a continuación:</p> <p>Malla vial local urbana</p> <ul style="list-style-type: none"> • 166,13 Km-Carril se encuentran en buen estado • 115,85 Km-Carril se encuentran en estado satisfactorio • 67,73 Km-Carril se encuentran en estado aceptable • 116,38 Km-Carril se encuentran en estado fallado • 15,91 Km-Carril se encuentran en estado grave • 32,55 Km-Carril se encuentran en estado pobre • 20,95 Km-Carril se encuentran en estado muy pobre <p>Malla vial rural</p> <ul style="list-style-type: none"> • 12,3 Km-Carril se encuentran en buen estado • 31,37 Km-Carril se encuentran en estado satisfactorio • 21,56 Km-Carril se encuentran en estado aceptable • 12,98 Km-Carril se encuentran en estado fallado • 59,79 Km-Carril se encuentran en estado grave • 41,42 Km-Carril se encuentran en estado pobre • 53,36 Km-Carril se encuentran en estado muy pobre <p>El mal estado de la malla vial local y rural, además de no permitir la movilidad de los habitantes de la Localidad de Ciudad Bolívar influye directamente en el desarrollo económico, social y se relaciona con el mejoramiento de la seguridad.</p> <p>Es importante señalar que debido al alto grado de deterioro en el que se encuentra la malla vial local debido entre otros factores a alto flujo de vehículos de transporte público, se requiere adelantar intervenciones encaminadas a recuperar el buen estado y aumentar la vida útil de las mismas.</p> <p>https://experience.arcgis.com/experience/9eeacbcabe9149358a6fac80eda2d46b/page/MVUrbana/</p>
Antecedentes

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

que es imperativo que la Alcaldía Local de Ciudad Bolívar, en el periodo 2025-2028 cuente con los recursos necesarios para adelantar la intervención de 19km/carril de malla vial local y 20 km/carril de malla vial rural, compromisos establecidos en el Plan de Desarrollo Local.

En este contexto es necesario definir los siguientes conceptos:

Construcción: Generación de nueva infraestructura, encaminada a realizar actividades en la totalidad de la estructura del pavimento, que comprometen masivamente las capas profundas de la misma, constituyéndose así el cambio parcial o total, además de la renovación y/o adecuación de redes húmedas y redes secas. Para esto se requiere la realización de estudios y diseños, que cumplan la normatividad vigente aplicados a las zonas de intervención.

Mantenimiento: Son actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente las capas inferiores de la estructura, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.

Acciones de movilidad: Acciones temporales, transitorias que no generan afectación o intervención de la estructura de la vía, entregan una respuesta rápida y efectiva en materia de movilidad.

Para la ejecución de las intervenciones en la malla vial, es necesario tener en cuenta, las necesidades asociadas a la modalidad de intervención, es decir, para la ejecución de construcción y/o mantenimiento de malla vial ejecutadas por un contrato de obra pública, se debe contar con estudios y diseños de los segmentos viales priorizados tanto en malla vial local y rural, así como, el talento humano, la maquinaria y la renovación de la misma, el mantenimiento, combustible, rastreo satelital, materiales granulares y emulsión asfáltica, necesarios para la ejecución de las acciones de movilidad.

En conclusión, con este proyecto de inversión, se busca el beneficio de la población de Ciudad Bolívar, con la construcción y mantenimiento de infraestructura vial local y rural de la localidad, mejorando así en materia de accesibilidad, salud pública, salud ambiental, embellecimiento, movilidad, seguridad, cadenas productivas agrícolas, transporte público y demás factores que involucran la rehabilitación directa de la malla vial.

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
<p>VIGENCIA 2025</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 • 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. <p>Las opciones elegibles para posibles intervenciones son:</p> <p>Proyectos que corresponden a conservación de malla vial local e intermedia existente (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción).</p> <p>Proyectos que corresponden a acciones de movilidad (actividades superficiales y temporales como bacheos, parcheos) para la atención de daños puntuales del pavimento que generen un alto riesgo para la vida, la seguridad y/o la integridad de las personas.</p> <p>Proyectos nuevos que estén para desarrollar la fase de elaboración de estudios y diseños de malla vial local e intermedia.</p> <p>Proyectos nuevos en los que se vaya a desarrollar la obra de construcción de malla vial local e intermedia y que cuente con estudios y diseños aprobados por quien corresponda.</p> <p>Lo anterior, además, debe cumplir con aspectos técnicos, jurídicos y ambientales, según los criterios de elegibilidad del IDU, y tener en cuenta el enfoque de género.</p>

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 específica
2025	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar
2026	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar
2027	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar
2028	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar	las 5 UPL de la localidad de ciudad bolívar

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028
Los Kilómetros-carril de malla vial urbana que beneficiaran a niños, niñas, jóvenes, personas adultas, personas mayores, mujeres, personas con discapacidad, población LGBTI, personas en habitabilidad en calle, comunidades indígenas, Negras afrocolombianas, raizales, palenqueras, campesinas y rurales habitantes de la Localidad en todos sus grupos poblacionales diferenciales	4	5	5	5

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Infancia y Adolescencia
Envejecimiento y Vejez
Victimas del conflicto
Discapacidad

COMPONENTE 2

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
<p>VIGENCIA 2025</p>

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Con el fin de mejorar la calidad de vida de la comunidad rural, es fundamental llevar a cabo estudios y diseños para la construcción de nuevos pavimentos, así como realizar actividades de conservación oportunas sobre los pavimentos existentes. Estas acciones buscan garantizar la continuidad del servicio de manera segura, confiable y eficiente durante un mayor periodo de tiempo, contribuyendo así al bienestar económico y al desarrollo positivo de la comunidad.

El mal estado de la malla vial rural, además de no permitir la movilidad de los habitantes de la Localidad de Ciudad Bolívar influye directamente en el desarrollo económico, social y se relaciona con el mejoramiento de la seguridad.

A través de la malla vial rural se movilizan vehículos livianos, vehículos de carga, maquinaria agrícola y hato ganadero, por consiguiente, esta estructura se encuentra en un alto grado de deterioro y no soporta el tráfico de los diferentes actores viales que transitan por la misma, sumado a esto, de los aproximadamente 232 km- carril de malla vial rural en la localidad, solo se cuenta con 12,3 km-carril, en buen estado, según el Sistema De Información Geográfica – (SIGIDU), razón por la cual se tiene la necesidad imperiosa de la construcción, mantenimiento, y conservación de la malla vial rural.

Descripción del concepto: En materia de acciones de movilidad intervienen distintos factores que hacen posible que dichas acciones sean ejecutadas, el primer factor es la necesidad de contar con el talento humano, encargado de operar los vehículos pesados y la maquinaria amarilla, por ende, la Alcaldía Local requiere la contratación de personal calificado, para la operación de dichos equipos y la supervisión de estos.

El segundo factor, es la maquinaria amarilla y vehículos pesados de propiedad del Fondo, esta maquinaria data del año 2008 y 2014, cuyas horas de trabajo y kilómetros recorridos están llegando a un límite, en el cual el costo de mantenimiento incrementa de manera exponencial debido al desgaste natural de dichos equipos; por lo anterior, se debe prever que existe la necesidad de la renovación del parque automotor pesado y maquinaria amarilla, considerando su modelo, horas de trabajo y los gastos de mantenimiento anuales, que ya se acercan al límite de los valores comerciales de dichos activos, en el valor presente; por lo tanto, es imprescindible realizar en el corto plazo, la renovación total o parcial de dichos vehículos pesados y maquinaria amarilla, para así, continuar con las actividades de mantenimiento vial en la localidad rural.

El tercer factor es el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos pesados y maquinaria amarilla, que son imprescindibles en materia de operación y uso de dichos equipos.

El cuarto factor, es el suministro de combustible y Rastreo satelital GPS, necesario para el funcionamiento de dichos equipos.

El quinto factor es el suministro de materiales granulares y emulsión asfáltica, los cuales son los insumos necesarios para la aplicación y conformación de la carpeta o calzada vehicular, necesaria en las acciones de movilidad.

Si bien es cierto, que las acciones de movilidad son necesarias para la circulación, no es de ocultar que dichas acciones son temporales, es por esto que se debe contemplar la elaboración de estudios y diseños, incluso necesario para la intervención en la modalidad de COP Contrato de Obra Publica en el mediano y largo plazo, para estas intervenciones.

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 rural. 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, e incluso si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.

2. Construcción: Corresponde a la generación de un nuevo corredor de la malla vial rural. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el periodo de vida útil previsto.

3. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la malla vial rural, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el periodo 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.

4. 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.

A continuación, se presentan las actividades de mantenimiento rutinario que se realizan durante la conservación de una vía:

Derecho de vía: Rocería y desmonte, retiro de material.

- Drenajes: limpieza de obras de drenaje (cunetas y alcantarillas).

- Afirmados: perfilado ligero de afirmado, tratamientos de afirmados.

- Pavimento flexible: sellado de fisuras y grietas en pavimentos asfálticos.

- Pavimento rígido: sellado de fisuras en losas de concreto hidráulico, reposición y sello de juntas en losas de concreto hidráulico.

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 periodo de diseño, manteniendo su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva y/o correctiva.

A continuación, se presentan las actividades de mantenimientos periódicos que se realizan durante la conservación de una vía rural:

- Drenajes: mantenimiento de obras de drenaje (cunetas y alcantarillas).

- Afirmados: perfilado pesado de afirmado, recarga de gravas en afirmado.

- Pavimento flexible: fresado de pavimento asfáltico, lechadas asfálticas, tratamientos arena-asfalto, tratamientos superficiales, mezcla asfáltica.

- Pavimento rígido: reposición total o parcial de losas de concreto hidráulico.

Rehabilitación: actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad estructural del pavimento y hacerlo apto para un nuevo periodo de servicio. Algunas actividades asociadas a la necesidad de rehabilitar implican el retiro de parte de la estructura existente para colocar posteriormente el refuerzo, entre tanto, con otras actividades se busca aprovechar la condición estructural existente del pavimento. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los periodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios y diseños. La profundidad de las intervenciones es de máximo hasta la primera capa granular de la estructura y de ser necesario, incluye mejoras en las condiciones hidráulicas.

A continuación, se presentan las actividades de rehabilitación que se desarrollan dependiendo del tipo de estructura:

- Drenajes: rehabilitación o reconstrucción parcial de cunetas revestidas de concreto, rehabilitación de subdrenajes con geotextil y material granular.

- Afirmados: reciclado parcial de afirmado, reposición parcial de material de afirmado.

- Pavimento flexible: rehabilitación o reconstrucción parcial de base y sub-base granular para vías vehiculares, reciclaje de pavimento asfáltico.

- Pavimento rígido: rehabilitación o reconstrucción parcial de pavimento en concreto hidráulico, rehabilitación o reconstrucción parcial de placa huellas en concreto hidráulico.

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.

A continuación, se presentan las actividades de reconstrucción que se desarrollan dependiendo del tipo de estructura:

- Drenajes: reconstrucción total de cunetas revestidas de concreto, reconstrucción de subdrenajes con geotextil y material granular.

- Afirmados: reciclado total de afirmado, reposición total de material de afirmado.

- Pavimento flexible: reconstrucción total de base y sub-base granular para vías vehiculares, reciclaje o reposición de pavimento asfáltico.

- Pavimento rígido: reconstrucción total de pavimento en concreto hidráulico, reconstrucción total de placa huellas en concreto hidráulico.

Lo anterior, además, debe cumplir con aspectos técnicos, jurídicos y ambientales, según los criterios de elegibilidad del IDU, y tener en cuenta el enfoque de género.

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describe 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 específica
2025	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural
2026	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural
2027	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural
2028	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural	Todas las UPL de la localidad y UPR del territorio rural

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028
Los Kilómetros-carril de malla vial rural, beneficiarían a niños, niñas, jóvenes, personas adultas, personas mayores, mujeres, personas con discapacidad, población LGBTI, personas en habitabilidad en calle, comunidades indígenas, Negras afrocolombianas, raizales, palenqueras, campesinas que habitan en la localidad en todos sus grupos poblacionales diferenciales.	5	5	5	5

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Necesidad identificada por la ciudadanía
Verificación de los criterios técnicos y jurídicos para la viabilidad de la intervención
Visita técnica del segmento vial
Priorización del segmento vial en la modalidad de construcción, mantenimiento o acciones de movilidad.
Viabilidad para la inclusión de estudios y diseños del segmento vial
Priorización para construcción o inclusión dentro del cronograma de actividades para la ejecución de acciones de movilidad

COMPONENTE 3

Nombre

0

01 -Descripción del componente

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Descripción del componente

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describe la manera como la propuesta se incorpora en el presupuesto del componente
2025				

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2025			

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General
Construir y mantener la malla vial local y rural con el fin de garantizar la movilidad y conectividad de la localidad de Ciudad Bolívar, y de esta manera mejorar la calidad de vida de los habitantes de Ciudad Bolívar

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1	Componente	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL		
Objetivo Específico				
Mejorar las condiciones de movilidad de los peatones de la localidad realizando construcción, mantenimiento de la malla vial, andenes y espacio público y mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector.				
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1	Intervenir 19 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)	Via secundaria mejorada	19
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 19 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilómetros-carril de la red vial.	N/A	
2				
3				

OBJETIVO 2

	Componente	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL		
Objetivo Específico				
Mejorar las condiciones de movilidad de los actores viales que circulan y habitan en la localidad realizando conservación, rehabilitación y reconstrucción de la malla vial rural con el fin de garantizar una mejor calidad de vida de los habitantes del sector.				
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1	Intervenir 20 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial rural	Via secundaria mejorada	20

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

	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 20 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilómetros-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

Metas proyecto	Componentes del proyecto	Objetos de gasto financiados	Costos (Cifras en pesos colombianos)			
			2025	2026	2027	2028
Intervenir 19 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Contratar por el sistema de precios fijos a monto agotable la Conservación, construcción y mantenimiento de la malla vial urbana	\$ 16.159.090.909	\$ 18.324.568.086	\$ 18.912.618.873	\$ 19.517.958.505
		Contratar la interventoría integral del contrato que resulte de la licitación que tiene por objeto: contratar a precios fijos y a monto agotable la construcción, el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial local y rural en la localidad de ciudad Bolívar. producto del modelo de priorización en conjunto con el IDU	\$ 1.615.909.091	\$ 1.832.454.361	\$ 1.891.272.543	\$ 1.951.817.997
		Contratar por el sistema de precios fijos a monto agotable, suministros y herramientas para ejecutar las acciones de movilidad en la malla vial local, con la maquinaria y equipos propiedad de FDLCB Urbana	\$ 2.800.000.000	\$ 2.000.000.000	\$ 2.000.000.000	\$ 2.000.000.000
		ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$ 3.000.000.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0
		Contratar la interventoría integral del contrato que resulte de la licitación que tiene por objeto: Realizar los estudios y diseños para la construcción de nuevos segmentos viales en la Localidad de Ciudad Bolívar.	\$ 300.000.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Intervenir 20 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Contratar operadores de vehículos pesados y maquinaria amarilla propiedad de FDLCB	\$ 810.000.000	\$ 810.000.000	\$ 810.000.000	\$ 810.000.000
		ARL operadores de vehículos pesados y maquinaria amarilla propiedad de FDLCB.	\$ 10.000.000	\$ 10.000.000	\$ 10.000.000	\$ 10.000.000
		Contratar el servicio de Rastreo Satelital GPS, para la totalidad del parque automotor propiedad del FDLCB.	\$ 15.000.000	\$ 15.000.000	\$ 15.000.000	\$ 15.000.000
		Contratar por el sistema de precios fijos a monto agotable, suministros y herramientas para ejecutar las acciones de movilidad en la malla vial rural, con la maquinaria y equipos propiedad del FDLCB.	\$ 5.589.000.000	\$ 6.135.110.085	\$ 6.362.423.706	\$ 6.596.419.704
Intervenir 20 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Contratar el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos pesados y maquinaria amarilla, así como las herramientas y equipos utilizados en las acciones de movilidad ejecutadas por el FDLCB.	\$ 600.000.000	\$ 600.000.000	\$ 600.000.000	\$ 600.000.000
		Adquirir un vehículo automotor tipo grúa planchón, para el traslado de la maquinaria amarilla propiedad del Fondo de Desarrollo Local de Ciudad Bolívar empleada en la ejecución las acciones de movilidad o mantenimiento vial.	\$ 750.000.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0
		Contratar el suministro, de combustible para los vehículos pesados, maquinaria amarilla y equipos propiedad del FDLCB	\$ 216.000.000	\$ 216.000.000	\$ 216.000.000	\$ 216.000.000
Copiar Meta		Contratar por el sistema de precios fijos a monto agotable los estudios y diseños de los segmentos viales rurales priorizados por el FDLCB.	\$ 400.000.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Copiar Meta						
Copiar Meta						

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Copiar Meta					
TOTAL ANUAL DE COSTOS		\$ 32.265.000.000	\$ 29.943.132.533	\$ 30.817.315.122	\$ 31.717.196.206
COSTO TOTAL DEL PROYECTO					\$ 124.742.643.861

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	Tipo	Descripción del riesgo	Probabilidades	Impacto	Efectos	Medidas de mitigación
Objetivo General	De costos	Las condiciones técnicas previstas por LA EMPRESA para la ejecución del contrato, como valor y plazo no son suficientes para la correcta ejecución del contrato.	Moderado	Moderado	Modificaciones presupuestales y prórrogas al contrato suscrito. Declaratoria de Desierta del Proceso	Cumplimiento de las condiciones exigidas en el Pliego Tipo
Objetivo General	Legales	Cuando durante el desarrollo del proceso de selección deba revocarse el mismo por no ser conveniente su adjudicación.	Moderado	Mayor	Atraso en la ejecución	Criterios amplios que garanticen la pluralidad de oferentes.
Actividades	Legales	El contratista no presente o presente tardíamente las garantías requeridas en el contrato.	Moderado	Moderado	Atraso en la ejecución	Requerir a tiempo al contratista.
Productos	Operacionales	Cuando el contratista incumpla las obligaciones suscritas en el contrato.	Probable	Mayor	Calidad de la obra	Seguimiento permanente por parte del interventor y/o supervisor durante la ejecución.
Productos	Financieros	Dificultad para conseguir recursos financieros necesarios para lograr el objetivo del contrato, así como el valor adicional que representen plazos, tasas, garantías, contragarantías, refinanciaciones, causados con ocasión de los mismos.	Moderado	Moderado	Atraso en la ejecución	Seguimiento a la inversión del anticipo y a los pagos a proveedores por parte del interventor y/o supervisor
Actividades	Sanitarios	Inundaciones, lluvias, desabastecimiento de agua potable, entre otros desastres naturales que tengan impacto en la ejecución del contrato.	Probable	Mayor	Atraso en la ejecución	Implementación de medidas de mitigación y contingencia.

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Se beneficiará a todas las personas habitantes en las UPZ que componen la localidad de Ciudad Bolívar.
Mejorar la movilidad de Los habitantes de la localidad.
Mejorar los desplazamientos peatonales de los habitantes de Ciudad Bolívar
Se beneficiará las actividades económicas (comerciantes, gremios, empleados de establecimientos públicos).
Se aportará en el cambio de conductas tendientes a mejorar el comportamiento ciudadano Mejoramiento en las condiciones ambientales del sector
Mejorar la Seguridad de los habitantes de la Localidad de ciudad Bolívar.

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	CLAUDIA STELLA ORTIZ BUITRAGO	Correo electrónico:	stella.ortiz@gobiernobogota.gov.co
Operador (SEGPLAN):	MARIELA JIMENEZ OVALLE	Correo electrónico:	mariela.jimenez@gobiernobogota.gov.co
Responsable del proyecto:	NELSON MAURICIO HERNANDEZ VELASQUEZ - WALTER DONADO S.	Correo electrónico:	nelson.hernandez@gobiernobogota.gov.co

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	15/11/2024	Prefactibilidad
2	2/11/2024	Ajuste prefactibilidad
3	9/12/2024	Socialización delegados CPL