Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**Suba**
Código del proyecto	**2456**
Nombre del proyecto	MOVILIDAD INTEGRAL, SEGURA Y SOSTENIBLE EN SUBA
Etapa del proyecto	Inversión/Ejecución/Operación

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

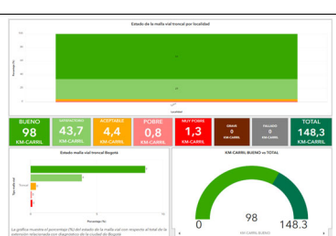
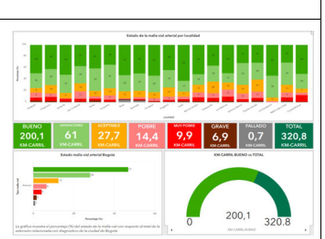
Nombre Plan de Desarrollo Local	"CONFIANDO EN SU VECI, SUBA CAMINA SEGURA"			
Objetivo estratégico	Objetivo 4. Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática			
Programa	Programa 26. Movilidad Sostenible.			
Sector	MOVILIDAD			
Líneas de inversión	**Línea**	**Concepto de gasto**	**Componente 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)
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
No aplica	Mejoramiento de las franjas funcionales de paramento a paramento existentes incluyendo arborización, andenes, ciclorrutas, mobiliario y vías de fachada a fachada	La iniciativa se relaciona con los criterios de elegibilidad y viabilidad del sector por lo que se puede desarrollar dentro del marco de la ejecución de la meta del proyecto de inversión.

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

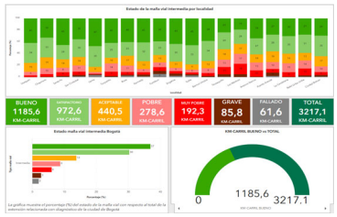
01 - Problema

Problema Central
Problema Central: Tiempos de desplazamiento prolongados para vehículos con motor al interior de la Localidad de Suba y desde y hacia otros sectores de la ciudad de Bogotá D.C. Estos se da por mal estado y/o insuficiencia de la maya vial de la localidad. La extensión total (construida y por construir) de la malla vial de la localidad que cuenta con diagnóstico es 1778,8 Km, distribuidos de la siguiente manera: se realiza el análisis con base a la fecha corte general de la información al segundo semestre del 2024, es decir al 31 de diciembre de 2024. Siendo así, el estado de la malla vial urbana por localidad, específicamente a la Localidad de Suba, se encuentra subdividida en malla vial troncal, malla vial arterial, malla vial intermedia, malla vial local y malla vial rural: De los 1649,7 kilómetros diagnosticados que posee la Localidad en el sector urbano incluyendo sus subdivisiones, el estado de la integralidad de la malla vial se distribuye en (07) siete clasificaciones, las cuales se encuentran en la Tabla 1. Y que, visualmente se relaciona en la Figura 1 la distribución y/o ubicación de la malla vial urbana de la localidad relacionando en la leyenda su estado.Así mismo, de los 97.4 kilómetros diagnosticados que posee la Localidad en el sector rural donde se clasifica en malla vial rural principal y rural no principal, donde se referencia en la Tabla 2 los datos correspondientes a la subdivisión por estado y su tipología Y que, visualmente se relaciona en la Figura 2 la distribución y/o ubicación de la malla vial rural principal y no principal de la localidad relacionando en la leyenda su estado Así mismo, cabe resaltar que, en el diagnóstico realizado por el IDU en el segundo semestre de 2024, se evidencia un porcentaje tanto en malla vial rural como urbana el cual no fue diagnosticado y corresponde al 17.1% y 0,7% respectivamente (ver Tabla 3). En ese sentido, la Localidad de Suba refleja numérica y cartográficamente el estado de la Malla Vial troncal en la localidad de Suba, con porcentajes superiores al treinta por ciento (31.39%) de Km-Carril en buen estado.
MALLA VIAL TRONCAL  **MALLA VIAL ARTERIAL**  **MALLA VIAL URBANA** Estado de cada una de las mallas que conforman la **malla vial urbana** de la

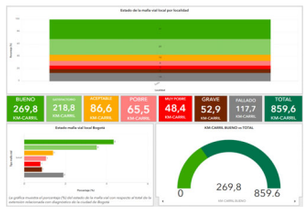
Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

malla vial urbana de la localidad de Suba en las siguientes gráficas resumen

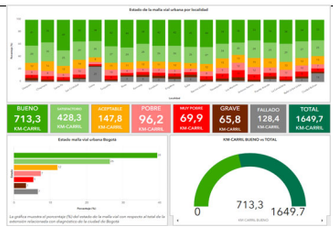
MALLA VIAL INTERMEDIA



MALLA VIAL LOCAL



De forma que se tiene un consolidado del estado de la malla vial en la siguiente imagen



MALLA VIAL RURAL

la malla vial rural por tipo de superficie se encuentra de la siguiente manera, En lo referente a la localidad de Suba, se recalca que solo se cuenta con malla vial rural principal con superficie flexible, rígida y articulada, sin embargo, se presenta gráficamente el consolidado del estado de la malla vial rural principal de Suba así:



Antecedentes

El factor movilidad al interior de la Localidad de Suba y las facilidades de comunicación con el resto de la ciudad, son clave para el bienestar y productividad de los ciudadanos, para el acceso a los barrios y la oportuna atención de emergencias y otras actividades propias de la comunidad, además de los altos costos en la movilidad, por lo que, la recuperación de la malla vial se convierte en una necesidad de interés general en tanto mejora la movilidad y transporte de las personas que transitan por la Localidad, ya sean residentes o habitantes en tránsito (población flotante), lo que también se ve reflejado en el empleo de un menor tiempo de recorrido de las rutas de transporte público, lo que redunda en el mejoramiento de la calidad de vida de la población de la localidad.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que una de las demandas más frecuentes de la comunidad de la localidad de Suba es la del mejoramiento de la malla vial; la Administración Local se encargará de promover el desarrollo de ciertas acciones que aporten a solucionar en cierto grado la problemática que surja al respecto desde la comunidad, considerando que el programa "Mejor Movilidad para Todos" reconoce justamente al barrio; unidad local por excelencia, como estructura básica de interacción y de identificación de los ciudadanos.

De lo anterior se derivó la celebración del Contrato de CONSULTORIA N°. 345 de 2018 con la firma CONSORCIO SUBA 2018, con el objeto de "REALIZAR SIN FORMULA DE REAJUSTE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA MALLA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO DE LA LOCALIDAD DE SUBA", por medio del mismo se estableció concentrar los productos de entrega de la consultoría con el fin de facilitar los insumos necesarios para la futura contratación de las obras. Una vez recibidos los productos objeto de dicho contrato al momento de la estructuración del presente proceso de selección se realiza por parte del Fondo de Desarrollo Local de Suba la selección de 26 CIVs para su construcción.

Con la materialización de estos estudios y diseños se busca realizar intervenciones de la malla vial, con la finalidad de mejorar las condiciones de vida de los residentes en los barrios en cuanto su movilidad y seguridad para que puedan ejercer de forma paralela y plena sus demás derechos como ciudadanos.

Por lo anterior, es claro que se debe procurar la generación de un espacio público suficiente y digno, y en la media que los problemas del estado físico del entorno urbano y su debida apropiación se reduzcan mediante las acciones de intervención del mismo entorno se estará propendiendo por la equidad social.

Por otra parte con la ejecución del contrato de suministro de materiales granulares, se permite el mejoramiento del espacio público representado en andenes y la malla vial de la localidad en aquellas zonas en las cuales la comunidad se organice para acceder a los beneficios del programa denominado Gestión Compartida, así como las solicitudes realizadas por las mismas mediante acciones populares o requerimientos a la alcaldía local para realizar acciones de movilidad; lo que representa una mejora inmediata en las condiciones de vida de los habitantes del segmento que se interviene, generando pertenencia respecto de los recursos públicos.

Cabe señalar que el Programa de Gestión Compartida, se refiere a la realización de obras civiles de intervención del espacio público, por efecto del aporte de insumos provenientes de las comunidades organizadas y de la Alcaldía Local de SUBA.

En donde la Alcaldía Local de SUBA dispondrá de los recursos necesarios para aportar en la ejecución de las obras de espacio público (vías y/o andenes) por medio del suministro de materiales granulares y que la comunidad proporcione los recursos para el pago de la mano de obra y demás costos necesarios en la ejecución de las obras que la Alcaldía local no pueda asumir y se acuerden ejecutar.

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

Un aspecto importante de la infraestructura pública es el sistema de malla vial, que presenta un notable deterioro que propicia todo tipo de incidencias negativas en la población, tales como inseguridad, improductividad, ausencia del sentido de pertenencia entre otros. El problema real lo constituye la Malla vial y el espacio público local, es decir las vías internas de los barrios donde la construcción, rehabilitación y mantenimiento son de competencia de la Alcaldía Local. Un porcentaje muy alto de estas vías y obras de espacio público se encuentran excesivamente deteriorados y aunque el Fondo de Desarrollo realiza anualmente intervenciones para su mantenimiento y adecuación, los recursos locales son escasos frente a la dimensión de las necesidades. Lo anterior genera dificultades en el tráfico vehicular y peatonal de la Localidad, propiciando el descontento general entre los habitantes que viven en las zonas afectadas y la población flotante que diariamente llega a la localidad.

De igual manera, es importante realizar una intervención integral a las calzadas, las cuales se identifican con Códigos de Identificación VIal - CIVs, ya que, de acuerdo con los diagnósticos y estudios y diseños elaborados en el marco del contrato de consultoría No. 345 de 2018 y aprobados por la respectiva Interventoría, se ha determinado el tipo de intervención al requerirse construcción teniendo en cuenta el deficiente estado de los tramos viales y su espacio público asociado en el marco del contrato de consultoría ya mencionado.

Debido a las malas condiciones actuales de las estructuras de los CIVs priorizados y que precisamente fueron objeto de los estudios y diseños, que sumado a la presencia de rutas de SITP y al incremento de los flujos vehiculares han causado mayor deterioro y obligan a construir estructuras acordes a los nuevos requerimientos, con mayores y mejores especificaciones que garanticen la estabilidad de los mismos y permita ofrecer a los usuarios vías en perfectas condiciones.

Adicionalmente y de acuerdo con las condiciones identificados en los estudios y diseños en relación a las redes húmedas, se deben también intervenir con actividades de renovación en su mayoría ya que las redes húmedas actuales datan de muchos años, se encuentran en materiales que no se ajustan a las normas técnicas vigentes y tampoco permiten garantizar la estabilidad de cualquier tipo de intervención que se requiera efectuar (con base en la ley 1682 de 2013), que se traduce en la necesidad de una mayor inversión para la terminación total de cada CIV.

Debido a que se tienen diseños de CIVs propios del contrato de consultoría No. 345 de 2018, sumado al requerimiento de las comunidades afectadas, se contemplan para la intervención estos segmentos viales, por el estado actual de los mismos, y se hace necesario una inversión adicional que permita entregar obras de calidad y con la estabilidad requerida.

Adicionalmente existe la necesidad de contratar el suministro de materiales granulares, lo cual permita establecer una capa de sostenimiento estable para de esta manera efectuar la estabilización del RAP (Pavimento Asfalto Reciclado) en sitio a través del proceso de adecuación del terreno con materiales granulares, encapsulado con materiales prefabricados y reciclado en frío de fresado; este método se realiza en las vías objeto del mantenimiento en el programa Gestión Compartida; transportando a ellas el material granular, prefabricados y fresado de desde los acopios de la UMV, este método permite una tasa de reutilización del 100% se procede a conformar el nuevo material y el respectivo curado con emulsión asfáltica. Posteriormente se instala y compacta mediante métodos mecánicos convencionales.

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 Suba	1313453,0	Localidad de Suba	Personas	DANE

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Habitantes de la localidad de Suba	Beneficiario	Acción de la Alcaldía Local en atención de las solicitudes y requerimientos relacionadas con la intervención la malla via local e intermedia urbana o rural*	Garantizar el funcionamiento e intetgralidad l malla vial local e intermedia urbana o rural*
2	IDU - Instituto de Desarrollo Urbano	Cooperante	Atención de los elementos de intervenció nde maya vial local e intermedia urbana o rural*	Garantizar el funcionamiento e intetgralidad de la malla vial ocal e intermedia urbana o rural*
3	UAERMV - Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	Cooperante	Atención de la malla vial ocal e intermedia urbana o rural*	Garantizar el funcionamiento e intetgralidad de la malla vial de la localidad.
4	Habitantes de calle y/o vendores formales e informales de la zonas aledañas a los proyectos de intervención de malla vial ocal e intermedia urbana o rural*	Perjudicado	1. Interés en ver culminada la obra en el menor tiempo posible para no verse afectados económcia y/o socialmente. 2. Recibir algún tipo de subssidio o ayuda económica por parte de la adminsitración o autoridades locales como compensación pro los daños y/o perjuicios que les peudan causar las obras de intervención en malla vial	Tramites y quejas ante la administración pública que generan "presión" para terminar las obras en el menor tiempo posible.

6. OBJETIVOS

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Reducir los tiempos de desplazamiento al interior de la localidad e Suba y desde y hacia otros sectores de la ciudad de Bogotá D.C, mediante mejoras en la maya vial.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	• Aumentar las condiciones y el buen estado la malla vial incluída dentro del inventario público, mediante obras e intervenciones de conservación y construcción en corredores viales y peatonales que se encuentren en regular y mal estado.
2		
3		

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
Mejorar la calidad de vida de las comunidad de la Localidad a través de la optimización de la infraestructura vial , mediante intervenciones de construcción, conservación, acciones de movilidad y atención integral de la malla vial, generando beneficios como movilidad eficiente, seguridad vial, desarrollo económico local y calidad de vida.

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Este programa se enfoca en la mejora integral de la infraestructura vial. Se priorizara el diseño, construccion y conservacion de la malla vial local e intermedia urbana, garantizando una movilidad segura y eficiente, as! como en la recuperacion y señalizacion del espacio publico, fortaleciendo asi la movilidad activa y segura en la localidad y contribuyendo a los objetivos de desarrollo urbano y accion climatica del distrito. Esta descripción obedece al cumplimiento del Articulo 47. Programama 26. Movilidad Sostenible. La cual tiene como meta intervenir 16 kilómetros-carril de malla vial urbana o rural (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.

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
2024	43836	TLL. Construcción y/o conservación de Malla vial local en CL 134 Bis Con KR 91	Ruta Transforma lo Local	Intervencion de la malla vial
2024	43806	TLL. Construcción y/o conservación de Malla vial local en CL 157A entre KR 97B y KR 99	Ruta Transforma lo Local	Intervencion de la malla vial
2024	43802	TLL. Construcción y/o conservación de Malla vial local en CL 157 entre KR 80 y KR 89	Ruta Transforma lo Local	Intervencion de la malla vial
2024	43821	TLL. Construcción y/o conservación de Malla vial local en KR 141 entre CL 143A y CL 144	Ruta Transforma lo Local	Intervencion de la malla vial
2024	43828	TLL. Construcción y/o conservación de Malla vial local en KR 127C entre CL 144 y CL 143 A	Ruta Transforma lo Local	Intervencion de la malla vial

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización especifica
2025	EL RINCON	VILLA ALCAZAR	Localidad de Suba
2025	TIBABUYES	BILBAO	Localidad de Suba
2025	TIBABUYES	SANTA CECILIA	Localidad de Suba
2025	TIBABUYES	SANTA RITA	Localidad de Suba
2025	TIBABUYES	SANTA CECILIA II SECTOR	Localidad de Suba
2025	TIBABUYES	TIBABUYES OCCIDENTAL	Localidad de Suba
2025	EL RINCON	LA CHUCUA	Localidad de Suba

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	2025	2026	2027	2028
Habitantes de la localidad de Suba	1.294.358	1.294.358	1.294.358	1.294.358

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Ser residente de la localidad de Suba.

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General
Reducir los tiempos de desplazamiento al interior de la localidad e Suba y desde y hacia otros sectores de la ciudad de Bogotá D.C, mediante mejoras en la maya vial.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1 **Componente** INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

Objetivo Específico				
• Aumentar las condiciones y el buen estado la malla vial incluída dentro del inventario público, mediante obras e intervenciones de conservación y construcción en corredores viales y peatonales que se encuentren en regular y mal estado.				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1		Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)	Vía secundaria mejorada	16
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 16 Kilometros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construccion y/o conservacion	Conservar 2.915 kilometros-carril de la red vial.	N/A	
2				
3				

OBJETIVO 2 **Componente**

Objetivo Específico				
0				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
Columna1	**Columna2**	**Columna3**	**Columna4**	**Columna5**
3				

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	**Componentes del proyecto**	**Objetos de gasto financiados**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
intervenir 16 Kilometros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construccion y/o conservacion	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	CONSTRUCCION DE MALLA VIAL	$ 5.770.131.863	$ 20.989.000.000	$ 21.973.000.000	$ 20.981.000.000
		ADICION CTO 1009-2024 MALLA VIAL CONSERVACION	$ 2.609.987.894			
		ADICION CTO 083-2025 MALLA VIAL INTERVENTORIA CONSERVACION	$ 456.421.819			
		ADICION CTO 1010-2024 MALLA VIAL CONSERVACION	$ 1.177.061.522			
		ADICION CTO 084-2025 MALLA VIAL INTERVENTORIA CONSERVACION	$ 429.319.689			
		ADICION CTO 1014-2024 MALLA VIAL CONSTRUCCION	$ 2.745.268.448			
		ADICION CTO 086-2025 MALLA VIAL INTERVENTORIA CONSTRUCCION	$ 306.952.641			
		INTERVENTORIA CONSTRUCCION DE MALLA VIAL	$ 863.119.810			
		CONSULTORIA ESTUDIOS Y DISEÑOS	$ 2.200.000.000			

		INTERVENTORIA ESTUDIOS Y DISEÑOS	$ 290.404.022			
		ACPM-COMBUSTIBLE	$ 33.492.000			
		ADICIÓN- MANTENIMIENTO VEHÍCULOS PESADOS	$ 75.000.000			
		SAMC- MANTENIMIENTO VEHÍCULOS PESADOS	$ 116.108.000			
		ADICION EMULSION ASFALTICA	$ 66.452.000			
		GRANURALES	$ 397.327.000			
		INTERVENTORÍAS-CONSTRUCCIÓN-CONSERVACIÓN KM CARRIL 2024	$ 5.769.475.292			
		PERSONAL	$ 1.500.000.000			
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$ 24.806.522.000**	**$ 20.989.000.000**	**$ 21.973.000.000**	**$ 20.981.000.000**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						**$ 88.749.522.000**

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	**Tipo**	**Descripción del riesgo**	**Probabilidades**	**Impacto**	**Efectos**	**Medidas de mitigación**
Objetivo General	Financieros	Desembolso tardío de los recursos, lo que provoca alza en los precios de los elementos de apoyo logístico necesarios en la ejecución del proyecto	Moderado	Mayor	▪ Incumplimiento del objeto o de las obligaciones contractuales. ▪ Incumplimiento de la metas propuestas por la entidad. ▪Indemnizacion por daños y perjuicios causados al contratante ▪Posibles acciones legales	Una vez se presnete esta soituación el comité técnico aplicará y/o hará exigibles las causulas del contrato
Objetivo General	Operacionales	Incumplimiento del contratista total o parcial de las actividades relacionadas del contrato	Moderado	Menor	▪ Incumplimiento del objeto o de las obligaciones contractuales. ▪ Incumplimiento de la metas propuestas por la entidad. ▪Indemnizacion por daños y perjuicios causados al contratante ▪Posibles acciones legales	Una vez se presnete esta soituación el comité técnico aplicará y/o hará exigibles las causulas del contrato
Actividades	Operacionales	Accidentes causados durante la ejecución de obras de intervención en elementos de espcio público	Moderado	Menor	▪ Incumplimiento del objeto o de las obligaciones contractuales. ▪ Incumplimiento de la metas propuestas por la entidad. ▪Indemnizacion por daños y perjuicios causados al contratante ▪Posibles acciones legales	Una vez se presente esta situación se deberá haer efectiva la poliza todo riesgos del contrato o de la alcaldía local de suba.
Actividades	Operacionales	Imprevistos en la ejecuión de las obras de intervención en elementos de espacio público como lluvias, desastres naturales, entre otros	Probable	Mayor	▪ Incumplimiento del objeto o de las obligaciones contractuales. ▪ Incumplimiento de la metas propuestas por la entidad. ▪Indemnizacion por daños y perjuicios causados al contratante ▪Posibles acciones legales	Una vez se presente esta situación el comité técnico deberá ajustar el cronogrma y el plan de trabajo de la obra para evitar retrazos.
Objetivo General	De costos	Aumento en precios de mercado	Moderado	Mayor	▪ Incumplimiento del objeto o de las obligaciones contractuales. ▪ Incumplimiento de la metas propuestas por la entidad.	Una vez se presente esta situación se deberá convocar al comité técnico para que analice los precios de mercado y busque alternativas de reducción de precios sin afectar la calidad de los bienes a entregar. De ser necesari odese debrá hacer uso del rubro o bolsa de imprevistos pero con la condición de analizar la mejor manera de reponerla lo antes posible.

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
BENEFICIOS: • Mejoramiento de las condiciones de movilidad de los ciudadanos. • Desarrollo vial y de infraestructura de los sectores objeto de intervención. • Reducción de tiempos de transporte de un punto de la localidad a otro. • Mejoramiento de entornos en los centros de aglomeración de la localidad. • Reducción del riesgo generado por efecto de la movilidad en zonas no intervenidas • Reducción del riesgo generado por efecto de inundación en sectores aledaños a cuerpos de agua • Contar con una unidad de asistencia local permanente • Ampliar los horarios efectivos de intervención vial en la localidad

IMPACTOS:
• Ampliación de la vida útil de las vías existentes por efecto del mantenimiento y la conservación.
• Construcción de segmentos viales al interior de sectores poco beneficiados mediante la participación ciudadana y el diagnósticos técnicos.
• Reducción en la concentración de material particulado disperso en el aire.
• Reducción en la cantidad de material particulado transportado a cuerpos de agua o redes de servicios.
• Mejora en las condiciones de vida de los ciudadanos por efecto de la reducción del riesgo en zonas de potencial falla.
• Aumentar el alcance de intervención vial y espacio público en la localidad.
• Potenciar los alcances del programa de gestión compartida

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	**Ingrid Carolina Ávila Alzate**	**Correo electrónico:**	planeación.suba@gobiernobogota.gov.co
Operador (SEGPLAN):		**Correo electrónico:**	
Responsable del proyecto:	**Sergio Mejia Dussan**	**Correo electrónico:**	sergio.mejia@gobiernobogota.gov.co

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	25/10/2024	Creación de DTS
2	31/10/2024	Diligenciamiento oficina Infraestructura
3	31/01/2025	Se actualiza y diligencia el numero del proyecto, etapa del proyecto, flujo financiero 2025, jefe plan, responsable proyecto. Se elinmina Intervenir 13000 metros DTS 2812. Se actualiza EBI cuadrados de elementos del sistema de espacio publico peatonal con acetones de construccion y/o conservacion.
4	27/05/2025	Se actualizo el problema, el flujo financiero,
5	28/10/2025	Se actualizo el flujo financiero, Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente