

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	Engativá
Código del proyecto	2291
Nombre del proyecto	Engativa activa con la malla vial local
Etapas del proyecto	Inversión/Ejecución/Operación

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"ENGATIVA 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	Describe la manera como la iniciativa se incorpora a este proyecto de inversión
N/A	Aumento en el presupuesto y recursos direccionados para el mantenimiento, construcción, conservación y adecuación de señales de tránsito, malla vial, andenes y alcantarillado. se indica la necesidad de pavimentar las siguientes calles: barrio los campos - vías cra 92 con calle 72 y 75- cra 93#73a-73a- barrio santa rosalia- cra 118 b entre cra 69 a calle 70- calle 69c entre cra 118b a cra entre 118b a cra 122ab- 119- calle 69c entre cra 121 a cra 122a calle 69.	Por medio de la formulación de la intervención a la malla vial local de la Localidad de Engativá
N/A	Designar presupuesto para el mantenimiento de malla vial, andenes, alcantarillado, rampas, pasamanos y adecuación de instalaciones sociales y culturales	Por medio de la formulación de la intervención a la malla vial local de la Localidad de Engativá

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

01 - Problema

Problema Central																																																																																																																																																																							
<p>La localidad de Engativá, cuenta con un red vial y peatonal que permite la movilidad y transitabilidad vehicular, de bici-usuarios y peatones, sin embargo, se presentan altas dificultades para la movilidad debido a las condiciones de deterioro y mal estado de la infraestructura vial, peatonal y de bici-usuarios. Condiciones de movilidad que emporan en la temporada de lluvias que por condiciones de encharcamiento provocan trancones, aumento de la accidentalidad, congestión vehicular, etc. El deficiente mantenimiento que se realiza a vías, puentes, infraestructura peatonal y ciclo-infraestructura desmejora de las condiciones y estado óptimo de la infraestructura, aumentando las condiciones inseguras para la transitabilidad, poniendo en riesgo de accidentalidad, el aumento de los tiempos de desplazamiento, retrasos en el desarrollo de actividades diarias como dirigirse a lugares de trabajo, asistir a clases, a servicios médicos, entre otras, por parte de la población que habita en la localidad.</p> <p>Las condiciones poco favorables para una movilidad segura, incrementa los costos de transporte, incrementa los daños en vehículos particulares y de transporte público, aumentando los gastos en mantenimiento y reparaciones. Los habitantes que viven en las zonas de influencia donde las vías vehiculares, peatonales y ciclo-infraestructura están en mal estado, se ven afectados con la dificultad para tener acceso a sus viviendas, para acceder a transporte público, para ingresar y salir de los sectores de residencia. En el caso de personas con movilidad reducida, mujeres en estado de gestación, mujeres que transportan sus hijos en coches, personas mayores, personas con discapacidad ven sus derechos a la movilidad limitada por el mal estado del espacio peatonal, exponiendo los peatones bajo estas condiciones a riesgos de accidentalidad, a disminución del derecho a la movilidad segura, al acceso a espacio público. Lo anterior, expresa el incremento de las brechas de exclusión social y el aumento de barreras para el ejercicio de derechos.</p>																																																																																																																																																																							
Antecedentes																																																																																																																																																																							
<p>El sector de movilidad tiene como misión "garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte"1. Está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad, cabeza del sector y las siguientes entidades: adscritas: Establecimiento público: Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, Establecimiento público: Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT y Unidad Administrativa Especial: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (Acuerdo 257 de 2006, artículo 107). El Instituto de Desarrollo Urbano – IDU2 está a cargo de atender la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación (Acuerdo 019 de 1975, artículo 2").</p> <p>La localidad de Engativá dispone de una red vial y peatonal que facilita la movilidad y el tránsito de vehículos, ciclistas y peatones. No obstante, existen grandes obstáculos para la movilidad debido al deterioro y la mala condición de la infraestructura vial, peatonal y de bicicletas. Condiciones de movilidad que surgen durante la estación de lluvias, que debido a condiciones de encharcamiento causan atascos, incremento de accidentes, congestionamiento de vehículos, entre otros. La falta de mantenimiento adecuada a vías, puentes, infraestructura para peatones y ciclo-infraestructura deteriora las condiciones y el estado ideal de la infraestructura, incrementando las condiciones inseguras para el desplazamiento, incrementando los tiempos de desplazamiento, demoras en el desempeño de actividades cotidianas como llegar a los lugares de trabajo, asistir a lecciones, a servicios de salud, entre otras, por parte de la población. Las circunstancias desfavorables para un transporte seguro, elevan los costos de transporte, aumentan los daños en vehículos personales y de transporte público, elevando los costos en mantenimiento y reparaciones. Los residentes en áreas de influencia donde las vías para vehículos, peatones y ciclo-infraestructura están deterioradas, experimentan dificultades para acceder a sus hogares, utilizar el transporte público y entrar y salir de los lugares de residencia. Para individuos con limitada movilidad, mujeres gestantes, mujeres que llevan a sus hijos en vehículos, personas de edad avanzada y personas con discapacidad, sus derechos a la movilidad se ven restringidos debido a la deficiente condición del espacio peatonal. Bajo estas circunstancias, los peatones se ven expuestos a riesgos de accidentes, a la reducción del derecho a la movilidad segura y al acceso a lugares públicos. Lo mencionado anteriormente, evidencia el aumento de las desigualdades de exclusión social y la expansión de obstáculos para el ejercicio de derechos.</p> <p>En ese sentido, se han realizado intervenciones a la malla vial local, con acciones de construcción y/o conservación, a través de procesos de contratación y, adicionalmente, mediante el parque automotor (vehículos pesados y livianos) y maquinaria amarilla de propiedad o tenencia del Fondo de Desarrollo Local de Engativá, con lo cual se ha podido mitigar la situación del mal estado de la malla vial local.</p>																																																																																																																																																																							
Situación actual (Descripción de la situación existente con respecto al problema)																																																																																																																																																																							
<p>La malla vial intermedia y local de la ciudad, tiene una extensión de 9.433,9 km-carril, de los cuales en promedio ponderado el 35,91% está en buen estado, quedando así un 64,09% en estado que requiere intervenciones para lograr aumentar la vida útil del pavimento, lo cual en representa 6.043,9 km-carril equivalente a 21.153.650 m2. A continuación, se presentan las áreas requeridas por localidad y porcentajes que representan las mismas, para diferentes tipos de actividad (parqueo, cambio de carpeta, rehabilitación de pavimento flexible, sello de fisuras, cambio de losas, rehabilitación de pavimento rígido y cambio de adoquín), de acuerdo con el diagnóstico realizado por la UAERMV. Lo anterior, obedece al procedimiento de evaluación de vías a cargo de la Subdirección de Planificación y de Conservación de la UAERMV, el cual es un procedimiento rutinario permanente que hace parte de la misionalidad de la entidad.</p> <table border="1" style="width: 100%; font-size: small;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nº. LOCALIDAD</th> <th rowspan="2">LOCALIDAD</th> <th colspan="2">PARQUEO - BARRIDO</th> <th colspan="2">CAMBIO DE CARPETA</th> <th colspan="2">REHABILITACIÓN PAVIMENTO</th> </tr> <tr> <th>M2</th> <th>Porcentaje</th> <th>M2</th> <th>Porcentaje</th> <th>M2</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>BOGOTÁ</td><td>864.913.67</td><td>17,0%</td><td>132.205.11</td><td>0,7%</td><td>15.242.04</td><td>0,1%</td></tr> <tr><td>2</td><td>CHAPARRIN</td><td>553.278.51</td><td>5,4%</td><td>23.352.13</td><td>2,2%</td><td>2.908.25</td><td>0,4%</td></tr> <tr><td>3</td><td>SABANETÁ</td><td>297.929.71</td><td>2,9%</td><td>2.124.05</td><td>0,2%</td><td>2.397.03</td><td>0,2%</td></tr> <tr><td>4</td><td>SAN CRISTÓBAL</td><td>384.086.09</td><td>3,8%</td><td>17.083.25</td><td>0,7%</td><td>2.897.99</td><td>0,3%</td></tr> <tr><td>5</td><td>USME</td><td>129.974.85</td><td>1,3%</td><td>1.053.66</td><td>0,1%</td><td>26.964.38</td><td>2,6%</td></tr> <tr><td>6</td><td>TUNJUNILLO</td><td>376.220.03</td><td>3,7%</td><td>16.206.90</td><td>2,2%</td><td>223.90</td><td>0,0%</td></tr> <tr><td>7</td><td>USMÁ</td><td>690.229.81</td><td>6,9%</td><td>10.898.51</td><td>0,8%</td><td>26.957.45</td><td>2,6%</td></tr> <tr><td>8</td><td>VENEDIZ</td><td>1.363.292.05</td><td>13,6%</td><td>130.024.64</td><td>3,4%</td><td>69.465.70</td><td>1,8%</td></tr> <tr><td>9</td><td>FONTIBONA</td><td>693.227.87</td><td>6,9%</td><td>10.812.71</td><td>0,8%</td><td>13.228.51</td><td>0,6%</td></tr> <tr><td>10</td><td>ENGATIVÁ</td><td>1.328.485.10</td><td>13,2%</td><td>135.277.03</td><td>3,4%</td><td>83.221.74</td><td>2,3%</td></tr> <tr><td>11</td><td>USMÁ</td><td>1.389.850.02</td><td>13,9%</td><td>127.064.11</td><td>3,4%</td><td>75.482.72</td><td>1,8%</td></tr> <tr><td>12</td><td>REBOZO DE ANDES</td><td>797.402.84</td><td>7,9%</td><td>1.474.11</td><td>0,0%</td><td>29.488.14</td><td>0,4%</td></tr> <tr><td>13</td><td>EL CACAO</td><td>440.103.12</td><td>4,4%</td><td>11.874.48</td><td>0,9%</td><td>7.480.31</td><td>0,6%</td></tr> <tr><td>14</td><td>LA MARIPOSA</td><td>494.202.67</td><td>4,9%</td><td>10.408.66</td><td>0,7%</td><td>14.652.59</td><td>0,7%</td></tr> <tr><td>15</td><td>AMERICANO MARINERO</td><td>554.086.02</td><td>5,5%</td><td>10.853.59</td><td>0,8%</td><td>183.11</td><td>0,1%</td></tr> <tr><td>16</td><td>PUENTE AJONJONI</td><td>363.102.08</td><td>3,6%</td><td>15.545.22</td><td>0,8%</td><td>19.953.54</td><td>0,7%</td></tr> <tr><td>17</td><td>LA CAJITA</td><td>58.203.67</td><td>0,6%</td><td>11.084.20</td><td>0,7%</td><td>1.081.11</td><td>0,1%</td></tr> <tr><td>18</td><td>PARQUE THOMAS CECILIO</td><td>480.703.68</td><td>4,8%</td><td>10.853.51</td><td>0,7%</td><td>11.388.17</td><td>0,6%</td></tr> <tr><td>19</td><td>CIUDAD BOLIVAR</td><td>343.670.62</td><td>3,4%</td><td>20.896.47</td><td>0,8%</td><td>80.533.52</td><td>1,7%</td></tr> </tbody> </table> <p>La localidad de Engativá tiene 1273 Km-carril de malla vial que tiene un reporte de su estado de servicio, de los cuales 557,82 Km-carril están en buen estado, 266,5 Km-carril están en estado satisfactorio, 147,75 Km-carril tienen un nivel justo, 93,89 Km-carril tienen un nivel pobre, 72,86 Km-carril tienen un nivel muy pobre, 61,81 Km-carril tienen un nivel grave y 71,93 Km-carril tienen un estado fallado (Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)).</p>		Nº. LOCALIDAD	LOCALIDAD	PARQUEO - BARRIDO		CAMBIO DE CARPETA		REHABILITACIÓN PAVIMENTO		M2	Porcentaje	M2	Porcentaje	M2	Porcentaje	1	BOGOTÁ	864.913.67	17,0%	132.205.11	0,7%	15.242.04	0,1%	2	CHAPARRIN	553.278.51	5,4%	23.352.13	2,2%	2.908.25	0,4%	3	SABANETÁ	297.929.71	2,9%	2.124.05	0,2%	2.397.03	0,2%	4	SAN CRISTÓBAL	384.086.09	3,8%	17.083.25	0,7%	2.897.99	0,3%	5	USME	129.974.85	1,3%	1.053.66	0,1%	26.964.38	2,6%	6	TUNJUNILLO	376.220.03	3,7%	16.206.90	2,2%	223.90	0,0%	7	USMÁ	690.229.81	6,9%	10.898.51	0,8%	26.957.45	2,6%	8	VENEDIZ	1.363.292.05	13,6%	130.024.64	3,4%	69.465.70	1,8%	9	FONTIBONA	693.227.87	6,9%	10.812.71	0,8%	13.228.51	0,6%	10	ENGATIVÁ	1.328.485.10	13,2%	135.277.03	3,4%	83.221.74	2,3%	11	USMÁ	1.389.850.02	13,9%	127.064.11	3,4%	75.482.72	1,8%	12	REBOZO DE ANDES	797.402.84	7,9%	1.474.11	0,0%	29.488.14	0,4%	13	EL CACAO	440.103.12	4,4%	11.874.48	0,9%	7.480.31	0,6%	14	LA MARIPOSA	494.202.67	4,9%	10.408.66	0,7%	14.652.59	0,7%	15	AMERICANO MARINERO	554.086.02	5,5%	10.853.59	0,8%	183.11	0,1%	16	PUENTE AJONJONI	363.102.08	3,6%	15.545.22	0,8%	19.953.54	0,7%	17	LA CAJITA	58.203.67	0,6%	11.084.20	0,7%	1.081.11	0,1%	18	PARQUE THOMAS CECILIO	480.703.68	4,8%	10.853.51	0,7%	11.388.17	0,6%	19	CIUDAD BOLIVAR	343.670.62	3,4%	20.896.47	0,8%	80.533.52	1,7%
Nº. LOCALIDAD	LOCALIDAD			PARQUEO - BARRIDO		CAMBIO DE CARPETA		REHABILITACIÓN PAVIMENTO																																																																																																																																																															
		M2	Porcentaje	M2	Porcentaje	M2	Porcentaje																																																																																																																																																																
1	BOGOTÁ	864.913.67	17,0%	132.205.11	0,7%	15.242.04	0,1%																																																																																																																																																																
2	CHAPARRIN	553.278.51	5,4%	23.352.13	2,2%	2.908.25	0,4%																																																																																																																																																																
3	SABANETÁ	297.929.71	2,9%	2.124.05	0,2%	2.397.03	0,2%																																																																																																																																																																
4	SAN CRISTÓBAL	384.086.09	3,8%	17.083.25	0,7%	2.897.99	0,3%																																																																																																																																																																
5	USME	129.974.85	1,3%	1.053.66	0,1%	26.964.38	2,6%																																																																																																																																																																
6	TUNJUNILLO	376.220.03	3,7%	16.206.90	2,2%	223.90	0,0%																																																																																																																																																																
7	USMÁ	690.229.81	6,9%	10.898.51	0,8%	26.957.45	2,6%																																																																																																																																																																
8	VENEDIZ	1.363.292.05	13,6%	130.024.64	3,4%	69.465.70	1,8%																																																																																																																																																																
9	FONTIBONA	693.227.87	6,9%	10.812.71	0,8%	13.228.51	0,6%																																																																																																																																																																
10	ENGATIVÁ	1.328.485.10	13,2%	135.277.03	3,4%	83.221.74	2,3%																																																																																																																																																																
11	USMÁ	1.389.850.02	13,9%	127.064.11	3,4%	75.482.72	1,8%																																																																																																																																																																
12	REBOZO DE ANDES	797.402.84	7,9%	1.474.11	0,0%	29.488.14	0,4%																																																																																																																																																																
13	EL CACAO	440.103.12	4,4%	11.874.48	0,9%	7.480.31	0,6%																																																																																																																																																																
14	LA MARIPOSA	494.202.67	4,9%	10.408.66	0,7%	14.652.59	0,7%																																																																																																																																																																
15	AMERICANO MARINERO	554.086.02	5,5%	10.853.59	0,8%	183.11	0,1%																																																																																																																																																																
16	PUENTE AJONJONI	363.102.08	3,6%	15.545.22	0,8%	19.953.54	0,7%																																																																																																																																																																
17	LA CAJITA	58.203.67	0,6%	11.084.20	0,7%	1.081.11	0,1%																																																																																																																																																																
18	PARQUE THOMAS CECILIO	480.703.68	4,8%	10.853.51	0,7%	11.388.17	0,6%																																																																																																																																																																
19	CIUDAD BOLIVAR	343.670.62	3,4%	20.896.47	0,8%	80.533.52	1,7%																																																																																																																																																																

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	e. Fuente de información
Residentes de la localidad de Engativá	878430	Todas las U.P.L. de Engativá	Número de personas	Censo DANE 2023

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Población en general	Beneficiario	construcción y/o conservación de malla vial urbana (local y/o intermedia), para mejorar la movilidad y calidad de vida	Contribuye a una mejor calidad de vida, permitiendo el buen estado de las vías a mayor acceso a servicios que requiere la comunidad
2	UMV	Cooperante	construcción y/o conservación de malla vial urbana (local y/o intermedia), para mejorar la movilidad y calidad de vida	Concepto técnico del sector para poder adelantar la intervención
	IDU	Cooperante	construcción y/o conservación de malla vial urbana (local y/o intermedia), para mejorar la movilidad y calidad de vida	Concepto técnico y acompañamiento para la definición de los tramos a intervenir

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Eliminar las barreras arquitectónicas que puede causar el mal estado de la malla vial de la localidad, con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para todos los habitantes de Engativá, para lo cual se debe programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Avanzar en la mejora de la movilidad local con la intervención para la construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana.

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
Este proyecto busca que la localidad de Engativá, cuente con infraestructura para movilidad adecuada y segura, que contribuya a mejorar la transitabilidad y conectividad local, a partir de la ejecución de obras para la construcción y conservación de la malla vial local e intermedia urbana, propendiendo por una infraestructura incluyente que facilite la movilidad de personas con discapacidad, movilidad reducida y de todas y todos los engativieños.

COMPONENTE 1

Nombre	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL
--------	-------------------------------

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
<p>ACTIVIDADES VIGENCIA 2025:</p> <p>1. INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL</p> <p>Se adelantará(n) un proceso(s) de contratación para la conservación y/o mantenimiento de la malla vial teniendo en cuenta los siguientes criterios:</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>2. CONTRATACION DE RECURSO HUMANO POR MEDIO DE CONTRATOS DE PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES Y/O DE APOYO A LA GESTIÓN.</p> <p>Con la maquinaria amarilla de la Alcaldía Local, se realizan acciones de 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>

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	43889	TLL. Conservación de la malla vial, Diagonal 47 entre la carrera 75 y Transversal 76	Transforma lo local	Mediante la formulación y contratación de la intervención del tramo priorizado.

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2025	Todas las UPZ de la localidad de Engativá	Todos los barrios de la Localidad de Engativá	Localidad de Engativá

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028
Habitantes de la Localidad de Engativá	878430	878430	878430	878430

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Tramos escogidos teniendo en cuenta las peticiones de la comunidad para intervenir debido al deterioro y a la necesidad de recuperación.

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General
Eliminar las barreras arquitectónicas que puede causar el mal estado de la malla vial de la localidad, con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para todos los habitantes de Engativá, para lo cual se debe programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1	Componente	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL		
Objetivo Específico				
Avanzar en la mejora de la movilidad local con la intervención para la construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana.				
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1	Intervenir 40 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	40
2				
3				
Articulación Sistema Distrital de Planeación				
No.	Meta Plan de Desarrollo Local	Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital	Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital	Producto política pública
1	Intervenir 40 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilometros-carril de la red vial.	N/A	N/A
2				
3				

9. FLUJO FINANCIERO

Metas proyecto	Componentes del proyecto	Objetos de gasto financiados	Costos (Cifras en pesos colombianos)			
			2025	2026	2027	2028
Intervenir 40 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	\$ 15.997.686.000	\$ 15.461.872.000	\$ 15.043.000.000	\$ 15.481.000.000
TOTAL ANUAL DE COSTOS			\$ 15.997.686.000	\$ 15.461.872.000	\$ 15.043.000.000	\$ 15.481.000.000
COSTO TOTAL DEL PROYECTO			\$ 61.983.558.000			

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	Tipo	Descripción del riesgo	Probabilidades	Impacto	Efectos	Medidas de mitigación
Objetivo General	De costos	Se requiera camino de redes	Moderado	Menor	Incremento en el valor de la inversión para el segmento vial, dificultando la ejecución de otros tramos viales por la poca disponibilidad del recurso	Elaboración del Diagnóstico de las redes y concertación para su intervención y/o exclusión
Productos	Asociado a fenómenos de origen biológico, humano, natural, tecnológico.	Falencias en el cumplimiento al cronograma para el plazo de ejecución, debido a manifestaciones y/o bloqueos que impidan oportunamente el suministro de materiales para cada uno de los frentes de obra, igualmente las condiciones climáticas (lluvias).	Moderado	Menor	Demora en el cronograma de actividades e insatisfacción de la comunidad	Aumento de personal y equipo junto a la ampliación de la jornada de trabajo, para recuperar los tiempos.
Actividades	Administrativos	Retraso en la ejecución de actividades por permisos de las empresas de servicios públicos y/o entidades distritales	Moderado	Menor	Atraso en el plan de trabajo e inconformismo con la comunidad.	Seguimiento detallado a los trámites de solicitud de licencia, pmts y demas

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Optimización del transporte vehicular y peatonal para los habitantes y turistas de la localidad de Engativá
Reducción de la polución al reducir los niveles de polvo suspendido
Disminución de accidentes que impactan a peatones debido a aceras deterioradas
Reducción de la accidentalidad debido a la mala condición de la malla vial.
Optimización de las circunstancias para el disfrute de los espacios público

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	Nayib Selenia Califa Garzon	Correo electrónico:	nayib.califa@gobiernobogota.gov.co
Operador (SEGPLAN):	Maria Alejandra Rios Barrios	Correo electrónico:	maria.rios@gobiernobogota.gov.co
Responsable del proyecto:	Frank Jamir Cuadros	Correo electrónico:	frank.cuadros@gobiernobogota.gov.co

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	18/11/2024	REGISTRO
2	30/12/2024	Actualización problemática, antecedentes.
3	30/04/2025	Actualización de la descripción de los componentes, del flujo financiero, análisis de riesgos.
4	5/01/2026	Actualización componente financiero - Decreto 019 de 2025



SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

