# 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 Bolivar 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**

Basado en las estadísticas del IDU con corte a junio de 30 de 2024, la malla vial de la localidad de Ciudad Bolivar 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.

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.

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 Bolivar, 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 vias locales presentan la condición más crítica, como se muestra a continuación:

Malla vial local urbana

• 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

Malla vial rural

• 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

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.

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.

https://experience.arcgis.com/experience/9eeacbcabe9149358a6fac80eda2d46b/page/MVUrbana/

**Antecedentes**

Según el Artículo 156 del Decreto 555 del 2021, Cualificación del Sistema Vial: "Todas las vías del sistema vial que lo requieran deberán ser objeto de cualificación de sus condiciones estructurales, urbanísticas y ambientales por parte de las entidades del sector movilidad, que se repartirán las funciones así(...)":

Competencias del artículo 156 del decreto 555 de 2021.

| Entidad | Intervención sobre componente |
|---|---|
| Instituto de Desarrollo Urbano | - Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad.<br><br>- Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. |
| Fondos de Desarrollo Local | - Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan. |
| Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. | Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad.<br><br>-Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Con el fin de mejorar la gestión en las intervenciones, las entidades que por competencia desarrollen las mismas, coordinarán la planeación, programación, seguimiento e información de estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. |

En este sentido, la Alcaldia Local de Ciudad Bolivar en colaboración con la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV) , ejecuta la conservación de la malla vial intermedia y la malla vial rural, en el marco de sus competencias a través de la inversión local para desarrollar acciones de intervención principalmente en dos modalidades:
1. Intervención con inversión local en materia de rehabilitación y construcción de Malla vial Local, mediante COP: Contrato de Obra Pública.
2. Intervención con inversión local en materia de acciones de movilidad o acciones temporales de rehabilitación con maquinaria propiedad del Fondo y suministro de materiales granulares contratados por el Fondo.

Es así que durante el cuatrenio 2021-2024 se realizó la conservación, mantenimiento y construcción de la malla vial local y rural con una inversión de aproximadamente $117.523,8 millones de pesos, para un total de 574 intervenciones que corresponden a 50,3 kilómetros por carril de malla vial local urbana y rural intervenida tanto en la modalidad de contrato de obra pública como en materia de acciones de movilidad con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la localidad.

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

Considerando que el 44,35% de la malla vial local y el 81,24% de la malla vial rural se encuentran en mal estado y presentan altos índices de deterioro que implican acciones de construcción, que es la intervención más costosa a la malla vial, la Alcaldía Local requiere hacer esfuerzos importantes para adelantar las intervenciones necesarias que permitan sostener la malla vial de la localidad, puesto que se hace necesaria la conservación, mantenimiento y construcción de la malla vial local y rural, y de esta forma generar espacios seguros y en óptimas condiciones para los distintos actores viales de la localidad de Ciudad Bolívar, generando así un entorno amigable, adecuado, sostenible, ágil y seguro para los habitantes de la Localidad.

Sin embargo, debido a que los recursos son insuficientes para la construcción de la totalidad de los segmentos viales en mal estado; se hace imperativo seguir priorizando recursos para mantener y aumentar los kilómetros carril en el componente urbano y en el componente rural, a través de mecanismos como el contrato de obra pública, que juega un papel importante en las acciones de movilidad, debido a que dichas acciones son rápidas y requieren de una menor inversión, ya que no se interviene la estructura de la vía, no obstante, entregan una solución efectiva a la hora de la movilidad peatonal y vehicular.

Según las necesidades existentes en la malla vial local y rural de localidad de Ciudad Bolívar, que requieren de la intervención inmediata por su mal estado, identificadas y documentadas a través de las peticiones y solicitudes de los habitantes de la localidad, las cuales perturban el tráfico vehicular y peatonal, se hace necesario que la Alcaldia Local gestione y destine los recursos para el mantenimiento, rehabilitación y recuperación de la malla vial de la localidad.

Asimismo, teniendo en cuenta los índices de crecimiento de la malla vial intermedia que permite la conectividad con las otras zonas de la ciudad, la Alcaldia Local debe establecer una estrategia que permita intervenir las vias en estado regular, procurando detener el deterioro a través de iniciar acciones de recuperación.

### 02 - Descripción del universo

| a. Descripción del universo | b. Cuantificación del universo | c. Localización del universo | d. Unidad de medida | Fuente de Información |
|---|---|---|---|---|
| Infancia y Adolescencia, Envejecimiento y Vejez, Víctimas del conflicto, Discapacidad | 845873,0 | Todas las UPL y UPR de la Localidad y el territorio del área rural | Kilómetros-carril | Proyección poblacional 2005-2030 Secretaria Distrital de Planeación. |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

## 5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

| No. | Actor | Posición | Intereses o expectativas | Contribución o gestión |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Habitantes y población flotante | Beneficiario | Mejorar la calidad de vida y movilidad de los habitantes de la localidad de Ciudad Bolívar, además de que esto contribuye a la disminución en los índices de accidentalidad | Participación en las mesas de trabajo y concertación |
| 2 | Fondo de Desarrollo Local de Ciud | Cooperante | Mejorar las condiciones de la malla vial local y rural, por medio de la ejecución del Plan de Desarrollo Local. | Recursos Financieros, recursos físicos, profesionales, técnicos, asistenciales (operarios). |
| 3 | Ciudadanía | Oponente | Cronograma y priorización en la ejecución de las intervenciones en la malla vial local urbana y rural. | Mesas de trabajo |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

## 6. OBJETIVOS

### 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 Bolivar |

### 02 - Objetivos específicos

| No. | Componentes del Proyecto | Objetivos específicos |
|---|---|---|
| 1 | INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL | Mejorar las condiciones de movilidad de los peatones de la localidad realizando construcción, mantenimiento de la malla vial, andenes y espacio publico y mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector. |
| 2 | INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL | 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. |
| 3 | | |
| 4 | | |

## 7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

**Descripción general del proyecto**

Para atender las necesidades diagnosticadas por el Distrito y la entidad, así como las necesidades expuestas en las peticiones de la ciudadanía y de los distintos entes de control, se hace necesario adelantar intervenciones en la malla vial local y rural, principalmente en las dos (2) modalidades asociadas a los diferentes gastos de inversión, los cuales se ejecutarán a través de COP contrato de obra pública y acciones de movilidad; para estas intervenciones se requiere disponer de una serie de insumos y requisitos necesarios para la ejecución, por lo que es imperativo que la Alcaldia Local de Ciudad Bolivar,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, de mantenimiento de malla vial ejecutados por un contrato de obra pública, se debe

# Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

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 publica, 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 |
|---|
| VIGENCIA 2025 - 2026<br>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.<br>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.<br>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.<br>● 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.<br>● 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<br>● 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.<br>● 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.<br>Las opciones elegibles para posibles intervenciones son:<br>Proyectos que corresponden a conservación de malla vial local e intermedia existente (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción).<br>Proyectos que corresponde 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.<br>Proyectos nuevos que estén para desarrollar la fase de elaboración de estudios y diseños de malla vial local e intermedia.<br>Proyectos nuevos en los que se vaya a desarrollar las obra de construcción de malla vial local e intermedia y que cuente con estudios y diseños aprobados por quien corresponda.<br>Lo anterior, además, debe cumplir con aspectos técnicos, jurídicos y ambientales, según los criterior 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 | Describa la manera como la propuesta se incorpora en |
|---|---|---|---|---|
| 2025 | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

### 03 -Ubicación de la inversión del componente

| Año | UPL/área rural de la localidad | Barrio/vereda | Localización especifica |
|---|---|---|---|
| 2025 | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar |
| 2026 | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar |
| 2027 | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar |
| 2028 | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar | las 5 UPL de la localidad de ciudad bolivar |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

### 04-Población a beneficiar

| | Cantidad | | | |
|---|---|---|---|---|
| Descripción de la población | 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 |
|---|
| VIGENCIA 2025 - 2026<br><br>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.<br>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.<br>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.<br><br>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 Alcaldia Local requiere la contratación de personal calificado, para la operación de dichos equipos y la supervisión de estos.<br><br>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.<br><br>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.<br>El cuarto factor, es el suministro de combustible y Rastreo satelital GPS, necesario para el funcionamiento de dichos equipos.<br>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.<br><br>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, |

insumo necesario para la intervención en la modalidad de COP Contrato de Obra Pública 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 período 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 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.

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 período 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 período 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 períodos 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.

De igual forma la alcaldia local realizo la compra de la siguiente maquinaria: un (1) vibro compactador, una (1) cortadora para asfalto y/o concreto, un (1) remolque y/o zorro y un (1) martillo demoledor rompe pavimento, dicha maquinaria se empleara con el fin de atender al de mantenimiento de la malla vial local, enfocado en la intervención de huecos, fisuras y/o parches en mal estado en el pavimento que han ocasionado el deterioro de las calles causado por el tráfico constante, las condiciones climáticas y demás problemas de infraestructura que han afectado a la movilidad local, para lo cual se requiere contratar operarios con la experiencia idónea para servir de apoyo en el mantenimiento respectivo de la malla vial local en cuanto se refiere al tapado de huecos, fisuras y/o parches en mal estado en el pavimento, con el propósito de garantizar la conservación de la infraestructura vial y la mejora en la calidad de la ciudadanía en general.
Lo anterior, además, debe cumplir con aspectos técnicos, jurídicos y ambientales, según los criterior 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 | Describa la manera como la propuesta se incorpora en |
|---|---|---|---|---|
| 2025 | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

### 03 -Ubicación de la inversión del componente

| Año | UPL/área rural de la localidad | Barrio/vereda | Localización especifica |
|---|---|---|---|
| 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

| | Cantidad | | | |
|---|---|---|---|---|
| Descripción de la población | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Los Kilómetros-carril de malla vial rural, 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 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

| Descripción del componente |
|---|
| |

### 02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

| Año | Código de la propuesta | Título de la propuesta | Ruta de participación | Describa la manera como la propuesta se incorpora en |
|---|---|---|---|---|
| 2025 | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

**03 -Ubicación de la inversión del componente**

| Año | UPL/área rural de la localidad | Barrio/vereda | Localización especifica |
|---|---|---|---|
| 2025 | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

**04-Población a beneficiar**

| | Cantidad | | | |
|---|---|---|---|---|
| Descripción de la población | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

**05-Criterios de selección de la población beneficiaria**

| Criterios |
|---|
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |

## 8. CADENA DE VALOR

**01 - Objetivo general**

| Objetivo General |
|---|
| 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 Bolivar |

**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 publico 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) | Vía 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 kilometros-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 | Vía secundaria mejorada | 20 |
| 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 kilometros-carril de la red vial. | N/A | |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |

**OBJETIVO 3** **Componente** 0

| Objetivo Específico |
|---|
| 0 |

# Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

| No. | Meta proyecto (actividad) | Indicador | Producto | Cantidad (cuatrenio) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |

| Articulación Sistema Distrital de Planeación | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **No.** | **Meta Plan de Desarrollo Local** | **Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital** | **Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital** | **Producto política pública** |
| 1 | | | | |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |

# 9. FLUJO FINANCIERO

| | | | Costos (Cifras en pesos colombianos) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Metas proyecto** | **Componentes del proyecto** | **Objetos de gasto financiados** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** |
| Intervenir 19 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación | INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL | ADICION AL CONTRATO DE COP 843-2024 "Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementación y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción y/o conservación de las vías y espacio público asociado a la infraestructura de transporte de la localidad de Ciudad Bolívar, priorizados para la vigencia fiscal 2024, de conformidad con los pliegos de condiciones y demás documentos del proceso de selección" | $ 7.336.363.636 | $ 0 | $ 18.912.618.873 | $ 19.517.958.505 |
| | | Adicion al contrato CIN-1706-2024 "interventoría técnica, administrativa, financiera (contable), jurídica (legal), ambiental, social, pmt y sst (SISO a los contratos de obra pública cuyo objeto son: ¿ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementación y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción y/o conservación de las vias e infraestructura de transporte asociado de la localidad de ciudad bolivar, priorizados para la vigencia fiscal 2024, de conformidad con los pliegos de condiciones y demás documentos del proceso de selección" | $ 1.327.272.727 | $ 0 | $ 1.891.272.543 | $ 1.951.817.997 |
| | | ADICION AL CONTRATO COP 844-2024 "Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementación y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción y/o conservación de las vías y espacio público asociado a la infraestructura de transporte de la localidad de Ciudad Bolívar, priorizados para la vigencia fiscal 2024, de conformidad con los pliegos de condiciones y demás documentos del proceso de selección" | $ 7.336.363.636 | $ 0 | | |
| | | Adicionar el COP-759-2023 que tiene por objeto "Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementaria "n y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción de las vías y espacio público asociado a la infraestructura de transporte de la localidad de ciudad bolivar | $ 7.021.853.000 | $ 0 | $ 2.000.000.000 | $ 2.000.000.000 |
| | | Adicionar el CIN-771-2023 que tiene por objeto "interventoría técnica, administrativa, financiera (contable), jurídica (legal), a ambiental, social, PMT y SST (siso) al contrato de obra pública cuyo objeto es: "ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementación y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción de las vías y espacio público asociado a la infraestructura de transporte de la | $ 853.147.000 | $ 0 | $ 0 | $ 0 |
| | | Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementación y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción y/o conservación de las vías y espacio público asociado a la infraestructura de transporte de la localidad de ciudad bolívar | | $ 22.932.243.704 | | |
| | | Realizar la interventoría técnica, administrativa, financiera, económica, social, jurídica, ambiental, y SST, del contrato cuyo objeto es: ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementación y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción y/o conservación de las vías y espacio público asociado a la infraestructura de transporte de la localidad de ciudad bolívar. | | $ 1.653.121.296 | $ 0 | $ 0 |
| Intervenir 20 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación | INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL | Contratar operadores de vehiculos pesados y maquinaria amarill propiedad de FDLCB | $ 435.474.000 | $ 1.131.248.000 | $ 810.000.000 | $ 810.000.000 |
| | | ARL operadores de vehículos pesados y maquinaria amarilla propiedad de FDLCB. | $ 9.995.300 | $ 28.232.000 | $ 10.000.000 | $ 10.000.000 |
| | | Contratar el servicio de Rastreo Satelital GPS, para la totalidad del parque automotor propiedad del FDLCB. | $ 9.000.000 | $ 22.200.000 | $ 15.000.000 | $ 15.000.000 |
| | | Adquisiscion de maquinaria pesada para la ALCB | $ 975.750.130 | $ 1.561.248.622 | $ 6.362.423.706 | $ 6.596.419.704 |
| | | Contratar el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos pesados y maquinaria amarilla, asi como las herramientas y equipos utilizados en las acciones de movilidad ejecutadas por el FDLCB. | $ 977.000.000 | $ 1.550.000.000 | $ 600.000.000 | $ 600.000.000 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Adicion mantenimiento vehiculos: CPS 1708-2024 "Prestar los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, suministro de materiales, insumos, repuestos nuevos y originales y mano de obra para el parque automotor liviano, pesado y maquinaria amarilla de propiedad del fondo | $ 271.000.000 | $ 0 | $ 0 | $ 0 |
| Intervenir 20 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación | INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL | Adicion mantenimiento vehiculos: CPS 1011-2025 "Prestar servicios integrales de mantenimiento preventivo y correctivo, a monto agotable incluyendo el suministro de insumos, repuestos nuevos y originales, así como la mano de obra necesaria para el parque automotor liviano, pesado y maquinaria amarilla propiedad del fondo de desarrollo local de ciudad bolívar de la vigencia 2025". | $ 507.750.000 | $ 0 | | $ 0 |
| | | Contratar el suministro, de combustible para los vehículos pesados, maquinaria amarilla y equipos propiedad del FDLCB | $ 216.000.000 | $ 0 | $ 216.000.000 | $ 216.000.000 |
| | | ADICION CONTRATO CSU 649-2024 "Suministrar por el sistema de precios unitarios fijos a monto agotable: emulsión asfáltica CRL-1, mezcla densa en caliente MDC-19, material granular y otros materiales de construcción para el mejoramiento de la malla vial de la localidad de Ciudad Bolívar y herramientas e insumos de ferretería para mantenimiento y reparaciones menores de las instalaciones a cargo de la Alcaldía Local de Ciudad Bolívar y las necesidades requeridas por las áreas de gestión policiva y planeación ambiental. | $ 1.884.572.030 | $ 3.882.200.378 | | |
| | | Adicion al contrato COP 759-2023 ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementación y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción de las vias y espacio público asociado a la infraestructura de transporte de la localidad de ciudad bolivar, priorizados para la vigencia fiscal 2023, de conformidad con los pliegos de condiciones y demás documentos del proceso de selección | $ 2.692.151.609 | $ 0 | $ 0 | $ 0 |
| | | Adición al contrato: CSU 763-2023 "contratar el suministro a monto agotable de combustible para el parque automotor liviano, vehículos pesados y maquinaria amarilla de propiedad del fondo de desarrollo local de ciudad bolívar" | $ 13.000.000 | $ 0 | | |
| | | Adicion al contrato CIN 771-2023 "interventoría técnica, administrativa, financiera (contable), jurídica (legal), ambiental, social, pmt y sst (siso) al contrato de obra pública cuyo objeto es: "ejecutar a precios unitarios y a monto agotable la actualización y/o complementación y/o ajustes a los estudios y diseños, y las obras de construcción de las vias y espacio público asociado a la infraestructura de transporte de la localidad de ciudad bolivar, priorizados para la vigencia fiscal 2023, de conformidad con los pliegos | $ 156.628.932 | $ 0 | | |
| | | Adicion al contrato: CPS 935-2024 "Prestar los servicios de monitoreo y rastreo satelital, así como la adquisición dispositivos de posicionamiento global (GPS) para el parque automotor | | $ 2.800.000 | | |
| | | Adicion al contrato: CSU 820-2025 "Suministrar a monto agotable de combustible para el parque automotor liviano, vehículos pesados, maquinaria amarilla y unidad movil veterinaria de propiedad del Fondo de Desarrollo Local de Ciudad Bolívar vigencia 2025". | | $ 110.000.000 | | |
| | | Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable las obras de construcción de placa huellas, obras de arte y obras complementarias en la malla vial rural de la localidad de ciudad bolívar, Bogotá D.C. | | $ 0 | | |
| | | | | | | |
| Copiar Meta | | | | | | |
| Copiar Meta | | | | | | |
| Copiar Meta | | | | | | |
| Copiar Meta | | | | | | |
| **TOTAL ANUAL DE COSTOS** | | | **$ 32.023.322.000** | **$ 32.873.294.000** | **$ 30.817.315.122** | **$ 31.717.196.206** |
| **COSTO TOTAL DEL PROYECTO** | | | | | | **$ 127.431.127.328** |

## 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 tardiamente 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** | **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 |
| 4 | 21/05/2025 | Se ajusta el presupuesto entre actividades de las metas |
| 5 | 15/07/2025 | Se realizo reajuste presupuestal entre los objetos de gasto de cada meta. |
| 6 | 10/09/2025 | Se realizo reajuste presupuestal entre los objetos de gasto de cada meta de ruralidad |
| 7 | 7/10/2025 | Se realizo reajuste presupuestal entre los objetos de gasto de cada meta de ruralidad y los nuevos procesos a realizar |
| 8 | 26/12/2025 | Se realizo traslado presupuestal entre metas y se ajustaron los objetos de gasto todo acorde al presupuesto 2025. |
| 9 | 29/12/2025 | Se ajustan actividades todo acorde al presupuesto del POAI 2026 |
| 10 | 7/01/2026 | Se realiza ajuste al presupuesto de la vigencia 2025, todo acorde al Decreto 14-2025 |
| 11 | 22/04/2026 | Se realizó ajuste al documento en el flujo financiero, en el componente rural |
| 12 | 1/08/2026 | Se realizó redistribucion presupuestal entre objetos de gasto todo a los procesos a contratar |
| | | |
| | | |