

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	Santa Fe
Código del proyecto	2904
Nombre del proyecto	MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA SANTA FE
Etapla del proyecto	Inversión/Ejecución/Operación

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"SANTA FÉ 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	Linea	Concepto de gasto	Componente del proyecto	Indicador
	Infraestructura segura e incluyente	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial rural
	Infraestructura segura e incluyente	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)
Año de vigencia	2025 - 2028			

3. INICIATIVAS CUIDADANAS

Código	Alternativa de solución	Describe la manera como la iniciativa se incorpora a este proyecto de inversión

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

01 - Problema

Problema Central
La malla vial local construida se encuentra en permanente proceso de deterioro debido al tránsito permanente de vehículos y deficiencias con las redes sanitarias, por lo que se hace necesario realizar acciones para su mejoramiento que permitan mantener o prolongar la vida útil de los pavimentos existentes. Por otro lado, debido al flujo de vehículos de transporte público por la malla vial local, vías que no fueron construidas para soportar estas cargas, la malla vial se encuentra en alto grado de deterioro y se deben tomar medidas de rehabilitación y en algunos casos de reconstrucción con la finalidad de recuperar la malla vial y que sea apta para el uso que se le está dando. Por esta razón se pretende realizar la intervención de la malla vial deteriorada por el transito permanente y diferentes factores, con el fin de alargar la vida útil de la malla Vial local.
Antecedentes
Durante el periodo del plan de desarrollo local UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTE PARA SANTA FE (2021-2024), la administración local de Santa Fe en las metas pactadas en el plan de desarrollo invirtió en el mantenimiento de la malla vial local y espacio público bajo las metas detalladas en el plan, atendiendo las solicitudes aportadas por la comunidad bajo los presupuestos participativos obteniendo las siguientes cifras: Malla Vial Intermedia: -33.81 km-carril se encuentran en buen estado -19.01 km-carril se encuentran en estado satisfactorio -12.48 km-carril se encuentran en estado justo -7.55 km-carril se encuentran en estado pobre -5.62 km-carril se encuentran en estado muy pobre -1.62 km-carril se encuentran en estado grave -0.34 km-carril se encuentran en fallados Malla Vial Local: -30.25 km-carril se encuentran en buen estado -22.72 km-carril se encuentran en estado satisfactorio -13.63 km-carril se encuentran en estado justo -10.64 km-carril se encuentran en estado pobre -6.16 km-carril se encuentran en estado muy pobre -3.04 km-carril se encuentran en estado grave -3.86 km-carril se encuentran en fallados Estas cifras que representan grandes oportunidades de mejoramiento en cuanto a este aspecto se refieren.
Situación actual (Descripción de la situación existente con respecto al problema)
Las vías de la Localidad de Santa Fe cuentan con la problemática propia de ciudad en Infraestructura vial como el desgaste de capa la de rodadura, poco mantenimiento para su conservación, en puentes vehiculares la misma problemática de desgaste entre otros. Este proyecto busca adelantar la construcción y el mantenimiento de la malla vial rural y urbana de la localidad, generando condiciones ambientales, sociales y físicas desde las que se fortalezca la democracia urbana, se disfrute el entorno y se promuevan relaciones interpersonales, de seguridad vial y convivencia acordes con parámetros de cultura ciudadana, de respeto por las normas de circulación, tránsito y movilidad entre peatones, conductores y bici-usuarios. Será esencial para el gobierno local incentivar el uso alternativo de transporte diferente al basado en combustibles fósiles, por lo cual se fortalecerá la implementación de acciones para fomentar el uso de la bicicleta como alternativa de transporte diario para los ciudadanos. Las múltiples solicitudes presentadas por los representantes comunitarios y la ciudadanía en general evidencian la necesidad de intervenir la infraestructura vial local que actualmente presenta deterioro en su estado funcional. La Alcaldía Local de Santa Fe cuenta con el registro y trazabilidad de estos requerimientos, los cuales reflejan las condiciones deficientes de diversos tramos viales y la afectación que estas generan sobre la movilidad de la localidad. El deterioro de la malla vial ocasiona disminución en los niveles de servicio de la infraestructura, dificulta la circulación segura y eficiente de vehículos y peatones, incrementa los tiempos de desplazamiento, afecta la accesibilidad a los diferentes sectores de la localidad y aumenta el riesgo de ocurrencia de incidentes y siniestros viales. En consecuencia, se hace necesaria la ejecución de intervenciones de mantenimiento y rehabilitación que permitan restablecer las condiciones de transtabilidad, mejorar la seguridad vial y contribuir al adecuado funcionamiento del sistema de movilidad local, en beneficio de la calidad de vida de los habitantes y usuarios de la infraestructura vial. Segun el Inventario de la malla vial de Bogota D.C., la localidad cuenta con las siguientes cifras en relacion al estado de la vía con corte al 31 de diciembre de 2025: Malla Vial Urbana: -132,4 km-carril se encuentran en buen estado -78,1 km-carril se encuentran en estado satisfactorio -33,0 km-carril se encuentran en estado justo -16,0 km-carril se encuentran en estado pobre

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

-12,7 km-carril se encuentran en estado muy pobre -4,5 km-carril se encuentran en estado grave -4,8 km-carril se encuentran en fallados Malla Vial Rural: -31,2 km-carril se encuentran en buen estado -17,3 km-carril se encuentran en estado satisfactorio -18,8 km-carril se encuentran en estado justo -3,0 km-carril se encuentran en estado pobre -4,1 km-carril se encuentran en estado muy pobre -1,8 km-carril se encuentran en estado grave -0,4 km-carril se encuentran en fallados	
--	--

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Límites de la localidad Al Norte: localidad de Chapinero. Al Sur: Avenida Primera que los separa de la localidad de San Cristóbal, Al Oriente: los Cerros orientales que los separan de los municipios de Choachi y Ubaque. Al Occidente: la avenida Caracas	113550,0	Unidades de Planeación Zonal – UPZ.(91) Sagrado Corazón UPZ.(92) La Macarena UPZ.(93) Las Nieves UPZ.(94) Las Cruces UPZ.(96) Lourdes	Esta unidad es en medidas de metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal	SIPVIALES, SIGIDU.
Extensión territorial total	4517,0	Localidad de Santa Fe	Hectareas	Diagnostico POT - Secretaria de Planeación https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/03_santafe_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf
Extensión territorial urbana	697,0	Localidad de Santa Fe	Hectareas	Diagnostico POT - Secretaria de Planeación https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/03_santafe_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf
Extensión territorial rural	3820,0	Localidad de Santa Fe	Hectareas	Diagnostico POT - Secretaria de Planeación https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/03_santafe_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Comunidad /usuarios	Beneficiario	Garantizar un adecuado espacio público y el respeto de los demas usuarios en la movilidad	Apropiación y defensa del espacio peatonal
2	Comunidad /usuarios	Cooperante	Garantizar un adecuado espacio público y el respeto de los demas usuarios en la movilidad	Apropiación y defensa del espacio peatonal
3	Comunidad /usuarios	Oponente	Garantizar un adecuado espacio público y el respeto de los demas usuarios en la movilidad	Apropiación y defensa del espacio peatonal
4	Comunidad /usuarios	Perjudicado	Garantizar un adecuado espacio público y el respeto de los demas usuarios en la movilidad	Apropiación y defensa del espacio peatonal

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Disminuir los índices de malla vial local en mal estado, mediante acciones encaminadas a la intervención integral de la malla vial local con actividades que comprenden, construcción y/o rehabilitación y/o mantenimiento de vías de acuerdo a los criterios de viabilidad y elegibilidad del sector.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Realizar mantenimiento, construcción, conservación y rehabilitación de la malla vial local y sus elementos priorizando los corredores viales patrimoniales y aquellos que permitan mejorar los índices de accidentalidad en las UPZ, mejorando la accesibilidad, la movilidad, y la seguridad vial de la localidad de Santa Fe
2	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Realizar mantenimiento, construcción, conservación y rehabilitación de la malla vial local y sus elementos priorizando los corredores viales patrimoniales y aquellos que permitan mejorar los índices de accidentalidad en las UPZ, mejorando la accesibilidad, la movilidad, y la seguridad vial de la localidad de Santa Fe
3		
4		

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE ESPACIO PUBLICO Consiste en el desarrollo de las siguiente etapa: 1. Priorización y asignación de recursos para la intervención integral de la malla vial local. 2. Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto. 3. Etapa de Estudios y Diseños. 4. Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Santa Fe en desarrollo del resultado de los estudios y diseños respectivos. 5. Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normalidad vigente. 6. Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evlitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad. 7. Realización de la Interventoria Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas). Por otro lado, las acciones se adelantan con el fin de optimizar el flujo de tráfico, facilitar el acceso a servicios y zonas, y mejorar la seguridad vial a través de la conexión de diferentes puntosde la localidad y la ciudad.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

COMPONENTE 1

Nombre

INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
COMPONENTE 1 COMPONENTE 1. CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN 1.Priorización y asignación de recursos para la intervención integral de la malla vial local. De conformidad con las competencias asignadas a las Alcaldías Locales en materia de mantenimiento y conservación de la malla vial local, y con base en la información contenida en los aplicativos de georreferenciación e inventario vial administrados por las entidades competentes, se adelantó la identificación y análisis preliminar de los segmentos viales susceptibles de intervención, verificando su estado, competencia y viabilidad técnica, en concordancia con los recursos apropiados para el proyecto de inversión. Como parte de este proceso, la Alcaldía Local de Santa Fe adelanta las actuaciones administrativas y técnicas necesarias para la estructuración del convenio interadministrativo con la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV), mediante el cual se desarrollarán actividades de diagnóstico, priorización, formulación y ejecución de las intervenciones sobre la malla vial local, con el propósito de garantizar que las obras se ejecuten sobre corredores de competencia de la Alcaldía Local, respondan a criterios técnicos de priorización y se encuentren alineadas con la disponibilidad presupuestal y las metas del proyecto de inversión. Lo anterior permitirá optimizar la inversión de los recursos públicos, asegurar la adecuada articulación institucional y garantizar que las intervenciones se desarrollen conforme a los lineamientos técnicos, administrativos y normativos vigentes. 2.Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto. Una vez identificados los segmentos viales susceptibles de intervención, se adelantará el proceso de selección y priorización mediante la aplicación de la metodología institucional adoptada por la Alcaldía Local de Santa Fe, la cual incorpora criterios técnicos, funcionales, presupuestales y de impacto sobre la movilidad, en concordancia con los lineamientos establecidos por las entidades distritales competentes. Como resultado de la aplicación de dicha metodología y de la validación técnica correspondiente, se consolidará el listado definitivo de los segmentos viales priorizados para intervención, garantizando que estos correspondan a vías de competencia de la Alcaldía Local, presenten las condiciones técnicas que justifiquen su intervención y sean compatibles con la disponibilidad de recursos del proyecto de inversión y las metas establecidas para su ejecución. 3.Etapa de Estudios y Diseños. Elaboración de los planos, componentes técnicos y aprobaciones urbanísticas, legales y trámites de revisiones ante las entidades correspondientes, necesarias para el desarrollo posterior de las obras en la infraestructura vial local. 4.Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Santa Fe en desarrollo del resultado de los estudios y diseños respectivos. La ejecución de las intervenciones se realizará en estricto cumplimiento de las especificaciones técnicas, la normatividad vigente y las condiciones definidas en los estudios y diseños aprobados, garantizando la calidad de las obras, la adecuada inversión de los recursos públicos y el restablecimiento de las condiciones de servicio, funcionalidad y seguridad de la infraestructura vial objeto del proyecto Por tanto, la intervención física en el sitio implica la implementación del despliegue técnico exigido en la etapa precontractual, entre otros aspectos: Sistemas de calidad para las obras y la puesta al servicio del proyecto de la logística de maquinaria, insumos, personal profesional, técnico y operativo. 5.Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente. Durante la ejecución de las intervenciones se deberán formular, implementar, hacer seguimiento y mantener las medidas contempladas en el Plan de Manejo Ambiental (PMA), el Plan de Manejo de Tránsito (PMT), cuando aplique, y el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), así como las demás obligaciones en materia ambiental, de seguridad industrial, salud en el trabajo y protección social exigidas por la normatividad vigente y por las autoridades competentes. Estas actividades comprenderán la adopción de medidas de prevención, mitigación, control y seguimiento de los impactos derivados de la ejecución de las obras, garantizando la protección de los trabajadores, usuarios de la vía, comunidades aledañas y del entorno, así como el cumplimiento de los permisos, autorizaciones, protocolos y demás requisitos técnicos y legales aplicables durante el desarrollo del proyecto. 6.Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad. Etapa final de la ejecución física de las obras que exige el cierre formal de todos los procesos asociados a la ejecución tales como: Cierre ambiental, técnico, financiero, de ejecución física y social entre otros. 7.Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas). Control al ejecutor de las obras en los aspectos de su competencia frente a la ejecución de las obras a su cargo. Como en el punto anterior esta actividad en si misma también exige agotar etapa de cierre final de sus propias labores.

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describe la manera como la propuesta se incorpora en el

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2025	UPZ:(91) Sagrado Corazón UPZ:(92) La Macarena UPZ:(93) Las Nieves UPZ:(94) Las Cruces UPZ:(96) Lourdes	LOS BARRIOS QUE LO CONFORMAN	Segmentos en el sector de competencia Local que corresponde al espacio público Local, dentro de la estructura de la malla vial local e intermedia.
2026	UPZ:(91) Sagrado Corazón UPZ:(92) La Macarena UPZ:(93) Las Nieves UPZ:(94) Las Cruces UPZ:(96) Lourdes	LOS BARRIOS QUE LO CONFORMAN	Segmentos en el sector de competencia Local que corresponde al espacio público Local, dentro de la estructura de la malla vial local e intermedia.
2027	UPZ:(91) Sagrado Corazón UPZ:(92) La Macarena UPZ:(93) Las Nieves UPZ:(94) Las Cruces UPZ:(96) Lourdes	LOS BARRIOS QUE LO CONFORMAN	Segmentos en el sector de competencia Local que corresponde al espacio público Local, dentro de la estructura de la malla vial local e intermedia.
2028	UPZ:(91) Sagrado Corazón UPZ:(92) La Macarena UPZ:(93) Las Nieves UPZ:(94) Las Cruces UPZ:(96) Lourdes	LOS BARRIOS QUE LO CONFORMAN	Segmentos en el sector de competencia Local que corresponde al espacio público Local, dentro de la estructura de la malla vial local e intermedia.

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028
Habitantes UPZ	107.630	113.550	113.602	113.568

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Para la ejecución de los recursos, la Administración Local busca seleccionar los sectores a intervenir con apoyo en la metodología de priorización que tiene implementada la UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL – UMV, para el mejoramiento de las vías locales que actualmente se encuentran en mal estado. Los recursos locales que se requieren para atender la rehabilitación y mantenimiento del espacio público local deberán ser ejecutados bajo principios de coordinación y eficiencia en el gasto con el nivel central y demás entidades que intervengan.
El Fondo de Desarrollo Local de Santa Fe a través de las mesas de trabajo concertadas con otras entidades, se ha impulsado a través de modelos matemáticos y estadísticos los criterios de priorización más cercanos al espacio público local, para lo cual han contemplado factores que coadyuven al mejoramiento para comunidad de los espacios dignos y adecuados y permita la inclusión de nuevos sectores a las rutas del Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP), como dentro de las variables de análisis, los compromisos adquiridos con la comunidad correspondientes a ejercicios democráticos como cabildos y encuentros ciudadanos.
En ese sentido, el FDLSF ha dispuesto dentro de las variables inmersas en los modelos matemáticos y estadísticos cada uno de los factores descritos con anterioridad al igual que las variables dispuestas por las cabezas del sector en cuanto a la articulación de los esfuerzos y la integralidad en cuanto al concepto para el mejoramiento de la movilidad urbana.
Con base en los ejercicios desarrollados con anterioridad, bajo parámetros de priorización donde se pudieran brindar ejes de solución integrales a la comunidad Santaferaña.
El Fondo de Desarrollo Local de Santa Fe a través de las mesas de trabajo concertadas con otras entidades distritales, ha impulsado a través de modelos matemáticos y estadísticos los criterios de priorización más cercanos en el espacio público local, para lo cual ha contemplado factores que coadyuven al mejoramiento de la comunidad y permita la inclusión de nuevos sectores a las rutas del Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP), como desarrollo de mencionado ejercicio el FDLSF ha incluido dentro de las variables de análisis, los compromisos adquiridos con la comunidad correspondientes a ejercicios democráticos como cabildos y encuentros ciudadanos.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

COMPONENTE 2

Nombre	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL
--------	-------------------------------

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
COMPONENTE 1 1.DESCRIPCIÓN DEL COMPONENTE 1: PONER ACTIVIDADES COMPONENTE 1. CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN 1.Priorización y asignación de recursos para la intervención integral de la malla vial local. De acuerdo con las competencias funcionales delegadas a las Alcaldías Locales y la consulta a los aplicativos de georreferenciación de las entidades a cargo del Inventario de la Malla vial, se identifican la pre factibilidad de los segmentos que aplique en función de los recursos apropiados en el proyecto. 2.Selección y priorización de los segmentos seleccionados a partir de la metodología institucional que identifique y adopte la administración Local para el efecto. Establecido el mecanismo institucional de selección de los sectores correspondientes, se determina el listado correspondiente. 3.Etapa de Estudios & Diseños. Elaboración de los planos, componentes técnicos y aprobaciones urbanísticas, legales y trámites de revisiones ante las entidades correspondientes, necesarias para el desarrollo posterior de las obras en la infraestructura vial local. 4.Ejecución de obras físicas, con los aportes del Fondo de Desarrollo Local de Santa Fe en desarrollo del resultado de los estudios & diseños respectivos. Ejecución de la etapa de intervención acorde al resultado obtenido de la Etapa anterior de consultoría, cuando se requiera. Por tanto, la intervención física en el sitio implica la implementación del despliegue técnico exigido en la etapa precontractual, entre otros aspectos: Sistemas de calidad para las obras y la puesta al servicio del proyecto de la logística de maquinaria, insumos, personal profesional, técnico y operativo. 5.Actividades del Plan de Gestión ambiental, de manejo de tráfico y seguridad social exigidos por normatividad vigente. Implementación de los sistemas de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambientales exigidos en cumplimiento de la normatividad vigente en estas materias. 6.Terminación de las Obras que se encuentren en ejecución con el fin de evitar obras inconclusas o sin terminar que puedan generar efectos negativos en la movilidad. Etapa final de la ejecución física de las obras que exige el cierre formal de todos los procesos asociados a la ejecución tales como: Cierre ambiental, técnico, financiero, de ejecución física y social entre otros. 7.Realización de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental de las obras a ejecutar en todas sus fases (Diagnostico, Diseños y Obras Físicas). Control al ejecutor de las obras en los aspectos de su competencia frente a la ejecución de las obras a su cargo. Como en el punto anterior esta actividad en si misma también exige agotar etapa de cierre final de sus propias labores. - Durante la vigencia 2025, el FDLSF celebró el contrato FDLSF-COP-440-2025, con el cual realizara la intervencion de 20 segmentos viales en los barrios Las Cruces, Los Laches, El Dorado, Lourdes, Perseverancia, La Macarena, Sagrado Corazon, asi como en la vereda Verjon Bajo bajo intervenciones de conservacion de la malla vial local e intermedia de la localidad y su respectivo espacio publico asociado -Durante la vigencia 2026, el FDLSF adicionó el contrato FDLSF-COP-440-2025 con el fin de garantizar los recursos necesarios para las intervenciones inicialmente contempladas a partir de los estudios y diseños elaborados por el contratista de obra, los cuales requieren el desarrollo de actividades no previstas en las actividades de conservacion de malla vial urbana y rural

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

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

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2025	UPZ:(91) Sagrado Corazón UPZ:(92) La Macarena UPZ:(93) Las Nieves UPZ:(94) Las Cruces UPZ:(96) Lourdes	LOS BARRIOS QUE LO CONFORMAN	Segmentos en el sector de competencia Local que corresponde al espacio público Local, dentro de la estructura de la malla vial local e intermedia.
2026	UPZ:(91) Sagrado Corazón UPZ:(92) La Macarena UPZ:(93) Las Nieves UPZ:(94) Las Cruces UPZ:(96) Lourdes	LOS BARRIOS QUE LO CONFORMAN	Segmentos en el sector de competencia Local que corresponde al espacio público Local, dentro de la estructura de la malla vial local e intermedia.
2027	UPZ:(91) Sagrado Corazón UPZ:(92) La Macarena UPZ:(93) Las Nieves UPZ:(94) Las Cruces UPZ:(96) Lourdes	LOS BARRIOS QUE LO CONFORMAN	Segmentos en el sector de competencia Local que corresponde al espacio público Local, dentro de la estructura de la malla vial local e intermedia.
2028	UPZ:(91) Sagrado Corazón UPZ:(92) La Macarena UPZ:(93) Las Nieves UPZ:(94) Las Cruces UPZ:(96) Lourdes	LOS BARRIOS QUE LO CONFORMAN	Segmentos en el sector de competencia Local que corresponde al espacio público Local, dentro de la estructura de la malla vial local e intermedia.

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028
Habitantes UPZ	107.630	113.550	113.602	113.568

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Para la ejecución de los recursos, la Administración Local busca seleccionar los sectores a Intervenír con apoyo en la metodología de priorización que tiene implementada la UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL – UMV, para el mejoramiento de las vías locales que actualmente se encuentran en mal estado. Los recursos locales que se requieren para atender la rehabilitación y mantenimiento del espacio público local deberán ser ejecutados bajo principios de coordinación y eficiencia en el gasto con el nivel central y demás entidades que intervengan. El Fondo de Desarrollo Local de Santa Fe a través de las mesas de trabajo concertadas con otras entidades, se ha impulsado a través de modelos matemáticos y estadísticos los criterios de priorización más cercanos al espacio público local, para lo cual han contemplado factores que coadyuven al mejoramiento para comunidad de los espacios dignos y adecuados y permita la inclusión de nuevos sectores a las rutas del Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP), como dentro de las variables de análisis, los compromisos adquiridos con la comunidad correspondientes a ejercicios democráticos como cabildos y encuentros ciudadanos. En ese sentido, el FDLSF ha dispuesto dentro de las variables inmersas en los modelos matemáticos y estadísticos cada uno de los factores descritos con anterioridad al igual que las variables dispuestas por las cabezas del sector en cuanto a la articulación de los esfuerzos y la integralidad en cuanto al concepto para el mejoramiento de la movilidad urbana. Con base en los ejercicios desarrollados con anterioridad, bajo parámetros de priorización donde se pudieran brindar ejes de solución integrales a la comunidad Santafereña. El Fondo de Desarrollo Local de Santa Fe a través de las mesas de trabajo concertadas con otras entidades distritales, ha impulsado a través de modelos matemáticos y estadísticos los criterios de priorización más cercanos en el espacio público local, para lo cual ha contemplado factores que coadyuven al mejoramiento de la comunidad y permita la inclusión de nuevos sectores a las rutas del Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP), como desarrollo de mencionado ejercicio el FDLSF ha incluido dentro de las variables de análisis, los compromisos adquiridos con la comunidad correspondientes a ejercicios democráticos como cabildos y encuentros ciudadanos.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

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	De esta manera como la propuesta se incorpora en el
2025				

03 -Ubicación de la inversión del componente

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

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General
Disminuir los índices de malla vial local en mal estado, mediante acciones encaminadas a la intervención integral de la malla vial local con actividades que comprenden, construcción y/o rehabilitación y/o mantenimiento de vías de acuerdo a los criterios de viabilidad y elegibilidad del sector.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1	Componente	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL
Objetivo Especifico		

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Realizar mantenimiento, construcción, conservación y rehabilitación de la malla vial local y sus elementos priorizando los corredores viales patrimoniales y aquellos que permitan mejorar los índices de accidentalidad en las UPZ, mejorando la accesibilidad, la movilidad, y la seguridad vial de la localidad de Santa Fe				
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)	Via secundaria mejorada	7,5
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 7.5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilómetros-carril de la red vial.	N/A	
2				
3				

OBJETIVO 2		Componente		INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	
Objetivo Específico					
Realizar mantenimiento, construcción, conservación y rehabilitación de la malla vial local y sus elementos priorizando los corredores viales patrimoniales y aquellos que permitan mejorar los índices de accidentalidad en las UPZ, mejorando la accesibilidad, la movilidad, y la seguridad vial de la localidad de Santa Fe					
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)	
1	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial rural	Via secundaria mejorada	1,5	
2					
3					
Articulación Sistema Distrital de Planeación					
No.	Meta Plan de Desarrollo Local	Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital	Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital	Producto política pública	
1	Intervenir 1.5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilometros-carril de la red vial.	N/A		
2					
3					

OBJETIVO 3		Componente	0	
Objetivo Especifico				
0				
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1				
2				
3				
Articulación Sistema Distrital de Planeación				
No.	Meta Plan de Desarrollo Local	Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital	Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital	Producto política pública
1				
2				
3				

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	Componentes del proyecto	Objetos de gasto financiados	2025	2026	2027	2028
Intervenir 7.5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	OBRA	\$ 5.944.678.828	\$ 2.202.249.077	\$ 6.692.000.000	\$ 6.887.000.000
		INTERV		\$ 270.089.596		
		CONVENIO UMV		\$ 2.000.000.000		
		MOD NO. 1.440-2025		\$ 123.423.000		
		ADQUISICION DE MAQUINARIA AMARILLA (VEHICULO VOLQUETA)		\$ 498.638.118		
		ADQUISICION DE MAQUINARIA AMARILLA		\$ 190.343.678		
		FERRETERIA (HERR MENOR)		\$ 110.156.746		
		ADQUISICION DE MAQUINARIA AMARILLA (CAMABAJA)		\$ 111.380.710		
		Prestacion de servicios profesionales		\$ 1.246.235.912		
Intervenir 1.5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	OBRA	\$ 2.411.802.172		\$ 427.000.000	\$ 440.000.000
		INTERV				
		MOD NO. 1.440-2025		\$ 882.336.761		
		ADQUISICION DE MAQUINARIA AMARILLA (VEHICULO VOLQUETA)		\$ 112.673.007		
		ADQUISICION DE MAQUINARIA AMARILLA		\$ 802.414.463		
		ADQUISICION DE MAQUINARIA AMARILLA (CAMABAJA)		\$ 25.167.750		
Copiar Meta		FERRETERIA (HERR MENOR)		\$ 24.891.182		
Copiar Meta						
Copiar Meta						

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Copiar Meta						
Copiar Meta						
TOTAL ANUAL DE COSTOS			\$ 8.356.481.000	\$ 8.600.000.000	\$ 7.119.000.000	\$ 7.327.000.000
COSTO TOTAL DEL PROYECTO					\$ 31.402.481.000	

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	Tipo	Descripción del riesgo	Probabilidades	Impacto	Efectos	Medidas de mitigación
Objetivo General	De calendario	Que no se pueda realizar las metas anuales	Moderado	Menor	Atraso en el plan de Desarrollo Local	
Productos						
Actividades						

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Generar una movilidad digna para las personas que tiene movilidad reducida permanentes y movilidad reducida temporal.
Crear itinerarios agradables y seguros para desplazarle al transporte público, a los equipamientos públicos o los parques.
Ir tejendo en la localidad una malla de andenes, puentes peatonales y espacios públicos para el peatón accesibles con rampas y vados
Fomentar que los habitantes de la localidad se movilicen a pie en espacios públicos seguros.
Mejora la percepción de seguridad
Aumento en el confort de los usuarios
Crea sentido de pertenencia
Espacio público peatonal mejorado, conservado o construido en plazas, plazoletas, alamedas, separadores, pompeyanos, plazas y/o andenes para propiciar una movilidad sostenible, accesible y segura en la localidad.

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	Jhon Jairo Lopez Gavilan	Correo electrónico:	John.Lopez@gobiernobogota.gov.co
Operador (SEGPLAN):	Maria Angelica Gamboa G.	Correo electrónico:	maria.gamboa@gobiernobogota.gov.co
Responsable del proyecto:	Jefferson Arlex Ayala Bohorquez	Correo electrónico:	jefferson.ayala@gobiernobogota.gov.co

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	26/11/2024	Primera Version
2	6/08/2025	Se realiza traslado de recursos de la meta urbana a la meta rural y se actualizan los gastos correspondientes a la vigencia 2025
3	27/11/2025	Ajuste en la descripción del proyecto y los componentes, flujo financiero 2025 y 2026
4	16/07/2026	Actualizacion Identificación del problema o necesidad en situacion actual, junto con ajuste en la descripción del proyecto y el componente No. 1, Actalizacion poblacional.
5	20/08/2026	Se ajusto presupuesto entre metas
6	16/10/2026	Ajuste distribucion presupuestal entre metas