

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	San Cristóbal
Código del proyecto	2252
Nombre del proyecto	Transformando espacios, conectando comunidades, San Cristóbal vial, caminos de oportunidad y progreso
Etapas del proyecto	Inversión Ejecución

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"SAN CRISTÓBAL TERRITORIO DE OPORTUNIDADES, CAMINA SEGURA"			
Objetivo estratégico	Objetivo 4. Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática			
Programa	Programa 26. Movilidad Sostenible.			
Sector	MOVILIDAD			
Líneas de inversión	Línea	Concepto de gasto	Componente del proyecto	Indicador
	Infraestructura segura e incluyente	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)
Año de vigencia	2025 - 2028			



3. INICIATIVAS CUIDADANAS

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



4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

01 - Problema

Problema Central
La localidad de San Cristóbal tiene la dificultad para garantizar una movilidad fluida y segura, derivada de la escasez de vías nuevas, el deterioro de las existentes y la alta intensidad del tráfico. Este panorama se ve agravado por el crecimiento en el flujo de vehículos, lo cual genera un aumento en la accidentalidad, demoras en los desplazamientos y una disminución en la productividad comercial. Las constantes congestiones vehiculares, además de provocar pérdidas económicas, afectan la calidad de vida de los habitantes, quienes enfrentan tiempos de viaje más largos y un entorno urbano menos eficiente y seguro.
Antecedentes

En los ultimos años, la alcalida Local de San Cristobal, ha adelantado procesos con el fin de contribuir a la dificultad de la movilidad, los cuales se muestran acontinuación:

- FDLSC -LP-003-2023 - REALIZAR LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL, ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL, BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE: Valor: \$10,425,543,859
- FDLSC-LP-002-2021 - CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C: Valor: \$2,741,258,633
- FDLSC-LP-002-2020 - LICITACION PUBLICA MALLA VIAL: Valor: \$11,871,254,784
- FDLSC-LP-044-2019 - EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS SIN FÓRMULA DE REAJUSTE Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA COMPLEMENTACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O AJUSTES DE DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL: Valor: \$5,674,948,847
- FDLSC-LP-014-2019 - EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL INTERMEDIA, Y ESPACIO PÚBLICO DE LA LOCALIDAD: \$5,642,000,000
- FDLSC-LP-013-2019 - EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS SIN FÓRMULA DE REAJUSTE Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA COMPLEMENTACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O AJUSTES DE DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL: \$14,374,706,982

Mediante dichos contratos, se han intervenido 41,62 km-carril, lo que corresponde al 7,12% del total de la malla vial de la localidad, los cuales han contribuido a la disminucion de la malla vial local que se encuentra en estado regular o mal estado.

Asi mismo, durante el periodo 2017-2020, la localidad de San Cristóbal ejecutó diversas acciones de mantenimiento, rehabilitación y construcción de nueva infraestructura vial, alcanzando los siguientes resultados:

- 38,25 Km/carril de malla vial mantenida.
- 8,6 Km/carril de malla vial nueva construida.

Estas intervenciones contribuyeron al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de San Cristóbal, garantizando una mayor seguridad vial y una mejor accesibilidad para los usuarios del espacio público. Aunque se ha logrado avanzar en la intervención y mantenimiento de la infraestructura vial y el espacio público en San Cristóbal durante los últimos años, aún queda un porcentaje significativo de la red vial que requiere atención urgente, sobre todo en las zonas que presentan mal estado o alto riesgo. Es imperativo seguir implementando medidas de rehabilitación, reconstrucción y planificación urbana en las áreas más afectadas, para garantizar una mayor seguridad, accesibilidad y durabilidad de las infraestructuras, mientras se mitigan los riesgos naturales en las zonas más vulnerables.

Situación actual (Descripción de la situación existente con respecto al problema)
Según datos de la Dirección Técnica Estratégica (DTE) actualizados a 2024, la infraestructura vial de Bogotá presenta una amplia distribución, en la cual la Localidad de San Cristóbal posee una participación importante. La localidad cuenta con 62,01 km-carril de malla arterial, 161,89 km-carril de malla intermedia, 320,53 km-carril de malla local y 32,58 km-carril de malla troncal. En total, su red vial local alcanza los 585,44 km-carril. A pesar de esta extensión, gran parte de la infraestructura presenta un notable deterioro. De la malla local, 270,66 km-carril están en buen estado, 232,09 km en estado regular y 82,69 km en mal estado, lo que indica que el 53,77% se encuentra en condiciones deficientes. Esta situación refleja una necesidad urgente de mantenimiento y mejora. El alto flujo vehicular, en particular el transporte público —con más de 1.500 buses operando en más de 50 rutas—, incrementa el desgaste de las vías. Este tránsito intenso, sumado a la falta de intervenciones periódicas, ha acelerado el deterioro, especialmente en zonas con alta demanda de movilidad. En resumen, aunque San Cristóbal tiene una participación significativa en la red vial de Bogotá, las condiciones actuales de gran parte de sus vías, especialmente las locales, requieren acciones inmediatas de mantenimiento para garantizar una movilidad segura y eficiente para la comunidad.

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Malla Vial (Malla Arterial, Malla Intermedia, Malla Local)	585,4	Localidad de San Cristobal	km-carril de malla vial	Dirección Técnica Estratégica (DTE) de la Alcaldía de Bogotá



5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Poblacion de la localidad de San Cristobal	Beneficiario	Mejorar la movilidad, la seguridad vial y la accesibilidad. Solucionar los problemas de deterioro de las vías, contribuir a una mejor calidad de vida, creando un entorno urbano más organizado, seguro y sostenible	Realizar la construcción y conservación de la malla vial, utilizando la maquinaria amarilla disponible en la localidad de San Cristóbal y los procesos de contratación adecuados, se mejorará la calidad de vida de la comunidad, promoviendo una movilidad más fluida y segura.
2	Poblacion de la localidad de San Cristobal	Cooperante	Colaborar con el sentido de pertenencia e interés general, haciendo evidente la necesidad urgente de intervenir la malla vial de la localidad, mediante información detallada de las zonas que necesitan intervención.	Realizar la articulacion necesaria que lleve a la construccion y conservacion de la malla vial de la localidad, mejorando así, la calidad de vida, accesibilidad y movilidad de la comunidad.
3	Propietarios de predios comerciales	Oponente	Realizar las actividades comerciales de forma que no se afecten sus ingresos y ventas	Realizar la articulacion necesaria que lleve a la correcta ejecucion de la construccion y conservacion de la malla vial de la localidad, sin que el comercio se vea afectado.
4	Comunidad aledañas	Perjudicado	Recibir informacion clara y detallada frente a la ejecucion de las obras que se realizan, asegurando su participacion activa, comprension y colaboracion durante la intervencion de la malla vial.	Proveer informacion de aspectos claves, fomentando transparencia y colaboracion de la comunidad, asegurando que el proceso de la obra se desarrolle de manera fluida y con el apoyo de la comunidad.
5	Entes de Control Distritales	Cooperante	Colaboracion con la correcta y adecuada ejecucion de los contratos correspondientes en representacion de la comunidad	Realizar la articulacion necesaria que lleve a la construccion y conservacion de la malla vial de la localidad, mejorando así, la calidad de vida, accesibilidad y movilidad de la comunidad.



6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Facilitar la movilidad fluida y segura, mejorando la infraestructura vial existente y adecuando infraestructura vial nueva. Contribuyendo a una gestión eficiente del flujo vehicular, lo cual reduce la accidentalidad, minimiza las demoras en los desplazamientos y aumenta la productividad comercial, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Realizar un diagnóstico detallado del estado actual de la infraestructura vial en San Cristóbal, identificando puntos críticos de deterioro y áreas con necesidad de vías nuevas, para establecer un plan de acción que priorice las intervenciones de mejoramiento y ampliación, promoviendo así una movilidad más segura y eficiente.



7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
El proyecto de inversión "Transformando espacios, conectando comunidades, San Cristóbal vial, caminos de oportunidad y progreso" busca contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial de la localidad de San Cristóbal, mediante la intervención de la malla vial local que presenta condiciones de deterioro y requiere acciones orientadas a preservar, recuperar y mejorar su funcionalidad. Para ello, se partirá de la identificación y verificación de las necesidades de intervención, considerando las condiciones físicas de la infraestructura, su nivel de deterioro, las necesidades de movilidad y los criterios técnicos y territoriales aplicables. A partir de la identificación de las necesidades, se realizará la priorización de los segmentos de la malla vial local susceptibles de intervención, atendiendo criterios técnicos, de movilidad, seguridad vial, estado de la infraestructura, conectividad y disponibilidad de recursos. Posteriormente, se adelantará la caracterización y diagnóstico técnico de los tramos priorizados, con el propósito de establecer las condiciones particulares de cada intervención y determinar las alternativas de solución requeridas. Con base en los resultados de la caracterización y diagnóstico, se definirán las intervenciones requeridas mediante los estudios, diseños y demás actividades técnicas que correspondan, de acuerdo con las condiciones particulares de los segmentos priorizados y la naturaleza de las obras a desarrollar. Estas intervenciones podrán comprender acciones de construcción, conservación, mantenimiento, rehabilitación y/o mejoramiento de la malla vial local y del espacio público asociado, conforme con los criterios de elegibilidad y viabilidad, las necesidades identificadas y las metas establecidas para el proyecto. Finalmente, se adelantará la ejecución de las obras y acciones de intervención definidas, acompañada del respectivo seguimiento técnico y administrativo, con el propósito de verificar el cumplimiento de las condiciones y especificaciones establecidas y contribuir a la recuperación y conservación de la infraestructura vial intervenida. De esta manera, el proyecto busca mejorar progresivamente las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial de la población de la localidad, mediante una intervención planificada y técnicamente sustentada de la malla vial local.

COMPONENTE 1	Nombre
	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL
01 -Descripción del componente	
Descripción del componente	
Este componente describe el proceso sistemático para la intervención de la malla vial, comenzando desde la recepción de solicitudes de la comunidad hasta el seguimiento de las obras realizadas. Cada paso asegura que las intervenciones sean pertinentes, organizadas y eficaces para mejorar la movilidad.	

1. Recepción de solicitudes de la comunidad:

Se reciben y registran las solicitudes de los residentes que reportan deterioro en la malla vial. Esto permite identificar rápidamente las áreas donde los usuarios perciben mayores problemas de infraestructura.
Estas solicitudes pueden ser recibidas a través de diferentes canales, como oficinas municipales, plataformas digitales, líneas telefónicas, o aplicaciones de reportes ciudadanos.

2. Verificación de solicitudes mediante visitas de campo:

Se programan visitas de campo para verificar el estado de las vías reportadas por la comunidad, asegurando la precisión de las solicitudes.
Durante estas visitas, se documenta el deterioro (fisuras, huecos, hundimientos, etc.), se toman fotografías y se recopilan datos que ayudarán en la posterior priorización de las intervenciones.

3. Priorización de vías para intervención:

Con base en los reportes y visitas, se realiza una priorización de las vías que requieren atención inmediata, considerando factores como el grado de deterioro, el flujo vehicular y su importancia para la movilidad en la zona.
También se consideran criterios como la seguridad vial, la afectación a la productividad y la conectividad entre barrios o zonas comerciales.

4. Caracterización y diagnóstico de las vías priorizadas:

Se lleva a cabo una caracterización de las vías priorizadas, que incluye información detallada sobre el tipo de material, antigüedad, condiciones de drenaje, y factores ambientales que afectan su estado.
Se elabora un diagnóstico técnico que identifica los problemas estructurales específicos de cada vía, como problemas de capa asfáltica, bases o subbases deterioradas.

5. Estudios y diseños preliminares para identificar las intervenciones necesarias:

Se desarrollan estudios y diseños preliminares para determinar el tipo de intervención necesaria en cada vía priorizada (reparación, repavimentación, ampliación, etc.).
Estos estudios incluyen análisis topográficos, geotécnicos y estructurales que permiten diseñar intervenciones duraderas y efectivas.

6. Ejecución de estudios y diseños:

Con base en los estudios preliminares, se ejecutan los diseños finales y los estudios necesarios para la intervención, incluyendo la elaboración de planos, especificaciones técnicas y presupuesto estimado.
En esta etapa, también se revisan y ajustan los diseños para cumplir con las normas técnicas y los lineamientos de seguridad vial.

7. Seguimiento a las obras ejecutadas:

Una vez concluidas las obras, se realiza un seguimiento a las intervenciones para asegurar que cumplan con los estándares de calidad y que se hayan ejecutado de acuerdo con los planes aprobados.
Este seguimiento también permite evaluar el impacto de las mejoras en la movilidad, recoger retroalimentación de la comunidad y planificar un mantenimiento adecuado para prolongar la vida útil de las vías intervenidas.
Este paso a paso garantiza que las intervenciones en la malla vial sean bien fundamentadas, priorizadas y supervisadas, lo cual contribuye a una movilidad más segura y eficiente en la comunidad.

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 de...
2025				
2026				
2027				
2028				

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2025	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal
2026	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal
2027	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal

2028	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal
------	-------------------------	-------------------------	-------------------------

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028
Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Elementos de la malla vial local e intermedia requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.
Elementos de la malla vial local e intermedia que cuenten con estudios y diseños realizados en vigencias anteriores
Cumplir con los criterios técnicos disponibles en la página web del IDU, link sobre especificaciones técnicas de materiales y construcción: https://www.idu.gov.co/page/siipviales/portafolio-especificaciones-tecnicas
Malla vial que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA-. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
Malla vial local e intermedia que cuenten con nodos importantes como equipamiento de carácter público (servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos y de bienestar social), paraderos de rutas del SITP, etc.
Malla vial local e intermedia ubicada en zonas de alto déficit definidas como Territorios Priorizados de Mejoramiento Integral de Barrios, así como de proyectos de vivienda nueva (de acuerdo con el diagnóstico aportado para la respectiva Localidad por la Secretaría Distrital del Hábitat).
Elementos de la malla vial local e intermedia que se articulen y/o complementen con proyectos con las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, o para la salud, o para recreación, entre otros).
Intervenciones en vías locales o de acceso a unidades de vivienda.
Malla vial rural que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención, que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes, que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-,



8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General
Facilitar la movilidad fluida y segura, mejorando la infraestructura vial existente y adecuando infraestructura vial nueva. Contribuyendo a una gestión eficiente del flujo vehicular, lo cual reduce la accidentalidad, minimiza las demoras en los desplazamientos y aumenta la productividad comercial, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1		Componente		INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	
Objetivo Específico					
Realizar un diagnóstico detallado del estado actual de la infraestructura vial en San Cristóbal, identificando puntos críticos de deterioro y áreas con necesidad de vías nuevas, para establecer un plan de acción que priorice las intervenciones de mejoramiento y ampliación, promoviendo así una movilidad más segura y eficiente.					
No.		Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1		Intervenir 17 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	17
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 17 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	Política Pública de Malla Vial



9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	Componentes del proyecto	Objetos de gasto financiados	2025	2026	2027	2028
Intervenir 17 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL		\$ 18.093.822.615	\$ 17.500.000.000	\$ 18.066.000.000	\$ 18.594.000.000
		CONTRATO DE FERRETERÍA				
		CONTRATO DE SUMINISTROS GRANULARES				
		CONTRATO DE MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA				
		CONTRATO DE COMPRA DE MAQUINARIA MENOR				
		ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA				
TOTAL ANUAL DE COSTOS			\$ 18.093.822.615	\$ 17.500.000.000	\$ 18.066.000.000	\$ 18.594.000.000
COSTO TOTAL DEL PROYECTO					\$ 72.253.822.615	



10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	Tipo	Descripción del riesgo	Probabilidades	Impacto	Efectos	Medidas de mitigación
Objetivo General	Operacionales	Inadecuada escogencia de la modalidad de contratación del servicio.	Raro	Menor	NULIDAD ABSOLUTA DEL CONTRATO	Se analiza el proyecto, el objeto y la cuantía, a la luz de las normas vigentes.
Objetivo General	Operacionales	Inadecuada selección del contratista, que no reúna todos los requisitos o esté incurso en inhabilidad o incompatibilidad.	Raro	Menor	ILEGALIDAD DEL ACTO DE ADJUDICACION, IMPOSIBILITA LA EJECUCION	Se revisa la evaluación previa a la publicación y se atienden las observaciones.
Actividades	Operacionales	Efectos por operación y manejo de equipos, estado de las vías de acceso y transporte maquinaria.	Probable	Moderado	ACCIDENTES -DAÑOS A TERCEROS- RETRASO EN LA EJECUCION DE LA OBRA	Exigencia de controles y elementos de seguridad industrial - Solicitud de póliza de responsabilidad extracontractual.
Actividades	Operacionales	Fallas mecánica de la maquinaria, por falta de diligencia, mantenimiento y fallas de los sistemas de vigilancia y control que debe implementar y mantener adecuadamente el contratista.	Probable	Moderado	MAYORES COSTOS - DIFICULTADES FINANCIERAS EN LA EJECUCION	Exigencia de equipo y maquinaria suficiente y en óptimo funcionamiento. Solicitud de póliza de cumplimiento.
Productos	Financieros	Reprocesos por lluvias.	Probable	Moderado	RETRASO EN LA EJECUCION DE LOS CONTRATOS POR REPROCESOS	Cuadro de seguimiento de lluvia diario por frente.
Productos	Financieros	CAMBIO DE FUENTES DE MATERIALES, FALTA DE MANO DE OBRA, BAJA DISPONIBILIDAD DE EQUIPOS Y MATERIALES.	Probable	Moderado	RETRASO EN LA EJECUCION CAMBIO DE FUENTES DE MATERIALES, MANO DE OBRA O EQUIPOS Y MATERIALES	Se verifica mensualmente en los informes la maquinaria, materiales y personal destinado a la obra.



11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Con una infraestructura vial renovada, el flujo vehicular será más ágil, reduciendo la congestión en los puntos críticos. Esto permitirá a los conductores desplazarse en menor tiempo, facilitando sus actividades diarias y reduciendo el estrés asociado con el tráfico.
Al mejorar las condiciones de las vías, se espera una disminución significativa en los accidentes de tránsito, especialmente en las zonas que previamente mostraban un alto índice de incidentes. Las nuevas señalizaciones y la mejor visibilidad en las vías reforzarán la seguridad para conductores y peatones
Gracias a la mayor capacidad y mejor distribución del tráfico en las vías intervenidas, los tiempos de desplazamiento disminuirán, permitiendo a los habitantes llegar a sus destinos con mayor rapidez. Esto tiene un impacto positivo tanto en la vida personal como laboral de los residentes.
Una infraestructura vial más eficiente facilita el transporte de mercancías y productos, mejorando la productividad de los comercios locales. Las entregas serán más rápidas y predecibles, lo cual puede fortalecer la economía local y atraer nuevas inversiones a la zona.

Al eliminar baches, fisuras y otros desperfectos en las vías, los habitantes verán una reducción en el desgaste de sus vehículos, disminuyendo los costos asociados con reparaciones por daños causados por el mal estado de las carreteras.
Con una movilidad más fluida y segura, los habitantes de San Cristóbal experimentarán una mejor calidad de vida. La reducción en los tiempos de viaje, la disminución de accidentes y la mejora en el acceso a servicios y comercios contribuirán a un entorno urbano más agradable y funcional.
Con las mejoras en la infraestructura vial, se pueden habilitar espacios más seguros para peatones y ciclistas, integrando elementos de movilidad sostenible en el entorno urbano. Esto promueve el uso de medios de transporte alternativos y mejora la seguridad para todos los usuarios de la vía.
Al disminuir los embotellamientos y mejorar el flujo vehicular, se espera una reducción en las emisiones de gases contaminantes, ya que los vehículos pasarán menos tiempo en ralentí. Esto contribuye a una mejor calidad del aire, favoreciendo la salud de la población.



12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	CARLOS HERNANDO MACÍAS MONTOYA	Correo electrónico:	alcalde.scristobal@gobiernobogota.gov.co
Operador (SEGPLAN):	JUAN JAVIER ROMERO PÁEZ	Correo electrónico:	juanj.romero@gobiernobogota.gov.co
Responsable del proyecto:	ISOLIER ANDRES EGUIS BENITEZ	Correo electrónico:	isolier.eguis@gobiernobogota.gov.co



13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	7/11/2024	Version Inicial 01
2	3/07/2025	Versión
9	22/10/2025	22/10/2025 - SE ACTUALIZA FLUJO FINANCIERO Y ESTADO A INVERSIÓN EJECUCIÓN
10	13/11/2025	SE ACTUALIZA FLUJO DE INVERSIÓN 2026 DE ACUERDO A LO APROBADO EN EL ANTEPROYECTO DE PRESUPUESTO
14	27/04/2026	Se actualiza flujo financiero 2026 conforme a inconsistencia reportada por el aplicativo a la hora de cerrar el módulo
15	16/06/2026	SE ACTUALIZA INFORMACIÓN DE LOS PROCESOS CON LOS CUALES SE DARÁ CUMPLIMIENTO A LA META
16	26/08/2026	Se actualiza información del proyecto de inversión, descripción general y se realizan correcciones de estilo para facilitar la visualización del DTS.



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN



