

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

## 1. IDENTIFICACIÓN

<b>Localidad</b>	<b>Sumapaz</b>
<b>Código del proyecto</b>	<b>2289</b>
<b>Nombre del proyecto</b>	Movilidad para Sumapaz
<b>Etapa del proyecto</b>	Inversión/Ejecución/Operación

## **2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN**

Nombre Plan de Desarrollo Local	"SUMAPAZ 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
	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**

## **4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD**

01 - Problema

Problema Central

Las vías de la localidad de Sumapaz se caracterizan por su fácil deterioro físico, originado por las condiciones climáticas (humedad ambiental) y capa de rodadura en material granular, lo que genera que el requerimiento en cuanto a obras de estabilización, manejo de aguas y mantenimiento sea alto, a fin de mantener cada una de las vías rurales locales en servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación relacionan posibles condiciones que llevan a que el problema de presencia de segmentos viales catalogados en condiciones como muy pobre, pobre y graves se esté presentando:

- Deterioro físico de la infraestructura vial por problemas de humedad, ambiental y climáticos.
  - Vías completamente en afirmado (recojo compactado).
  - Necesidad de Construcción de drenajes, subdrenajes, protección y muros de contención para garantizar la estabilidad de las vías.
  - Dificultades logísticas para adelantar un mantenimiento continuo por parte de la Alcaldía Local.

Por lo tanto, existe la necesidad de:

- Mejorar las condiciones de la capa de rodadura de la malla vial a través de la construcción de una estructura de pavimento flexible con obras complementarias como cunetas, alcantarillas, filtros, box couvert, gaviones y obras de estabilización temporales como muros de contención en concreto y/o en tierra armada.

## **Antecedentes**

Durante los últimos Planes de Desarrollo, se han atendido las vías pese a las dificultades del clima que hacen de esta una tarea ardua y constante que implica un gran esfuerzo económico. No obstante, la Alcaldía a fin de garantizar la seguridad de los Sumapaceños interviene en casos eventuales de emergencia la Troncal Bolivariana, siendo ésta la principal vía de acceso e intercomunicación de la localidad, aunque dejando claro que no es propiamente su competencia, pues desde el año 2001, el Instituto de Desarrollo Urbano cuenta con un Plan de Manejo Ambiental que lo autoriza a intervenir y rehabilitarla pues gran parte de la vía se encuentra al interior del Parque nacional Sumapaz, por lo que se hace más complejo el proceso de atención de la misma. Teniendo en cuenta las características propias del territorio y de la demografía de la población que habita en la localidad de Sumapaz, para la Alcaldía Local de Sumapaz es importante analizar, a partir de la herramienta de interseccionalidad, las múltiples desigualdades a las que están sujetas las y los habitantes Sumapaceños (as). Por ende, partiendo de la Resolución 2210 de 2021 "Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital" se reconoce la importancia de la implementación de estos enfoques en los Documentos Técnicos de Soporte, hoja de ruta en las formulaciones de la Alcaldía, con el fin de asegurar que se implementen acciones afirmativas que impacten a la totalidad de las y los habitantes del territorio a partir de sus condiciones.

## Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Situación actual (Descripción de la situación existente con respecto al problema)
<p>Las condiciones geográficas y climáticas de la Localidad de Sumapaz la diferencian de las demás Localidades de Bogotá ya que predominan las fuertes lluvias y temperaturas bajas a lo largo del año por encontrarse en medio del Páramo, como consecuencia un gran porcentaje de la extensión de la Localidad presenta un nivel freático alto lo que es un factor que influye en los problemas de estabilidad y conservación de las vías. Las veredas de la localidad se intercomunican entre si y con la zona urbana de Bogotá mediante una red de vías carreteras y peatonales. El transporte de los productos de la región se realiza a lomo de mula, salvando grandes distancias hasta donde pueden ser embarcados en vehículos. De igual manera se realiza el desplazamiento de los habitantes de la zona hacia sus sitios de habitación, trabajo, y estudio y hacia la zona urbana. En el territorio se cuenta con un abastecimiento de servicios básicos esenciales como salud, educación, salones comunales y centros culturales, por lo que se hace necesario garantizar el mantenimiento y rehabilitación de vías que garanticen los desplazamientos de la comunidad y personal en general.</p> <p>El Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, en el marco de su misión, publica de forma periódica en su página web (<a href="https://www.idu.gov.co/page/slippviales/innovacion/portafolio">https://www.idu.gov.co/page/slippviales/innovacion/portafolio</a>) da información estadística y cifras relevantes sobre el inventario y estado de los sistemas de movilidad y espacio público de Bogotá, con el fin de presentar la extensión de la totalidad de la malla vial de la ciudad (urbana y rural) y el tipo de malla vial que la conforman, a partir de la información disponible en el Sistema de Información Integral para la Planeación y Seguimiento de la Infraestructura Vial y el Espacio Público - SIIPVIALES.</p> <p>Con base en esta matriz se identificó que la localidad 20 de Sumapaz a fecha de junio de 2024, tiene registrado 357.79 Km/carril, dentro de los cuales 26.3% se encuentra en condiciones bueno a justo, 39% de las vías se catalogan entre pobre y muy pobre, y 34% de los segmentos viales en condiciones graves.</p> <p>Es importante mencionar que los recursos invertidos por parte de la administración local, en la malla vial existente, han sido importantes, pero no suficientes para satisfacer las necesidades de cada corregimiento de la localidad, por lo que se deben aunar esfuerzos para continuar con la adecuación y mejoramiento de las vías mediante construcción de obras menores, instalación de mezcla asfáltica, instalación de fresado estabilizado, suministro e instalación de material granular con el fin de conservar las mismas, en pro de mejorar la movilidad en la localidad mediante la ejecución de obras de infraestructura vial que garanticen la reducción de los tiempos de desplazamiento y mejoren la calidad de los trayectos, atendiendo a las necesidades específicas de conectividad y seguridad en la red vial local.</p>

### 02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de información
Habitantes de la localidad de Sumapaz, pertenecientes a las veredas de la UPR Río Blanco (Betania, Raízal, Ithmo, Tabaco, Peñalisa, Laguna Verde, Nazareth, Los Ríos, Las Auras, Las Palmas, Las Sopas, Taquitos, Las Animas y Santa Rosa), y de UPR Río Sumapaz (San José, Nuestra Señora Granada, Concepción, Tunai Bajo, Tunai Alto, Chorreras, Las Vegas, San Juan, La Unión, San Antonio Capitolio, El Toldo, Santo Domingo y Lagunitas) y Población Flotante	4021,0	Localidad 20 del Distrito Capital, Sumapaz	Habitantes	Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) - CNPV 2018 Proyecciones

## 5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Habitantes de la Localidad	Beneficiario	Movilidad segura y con calidad	Ciudad de la malla vial - (Recolección de residuos sólidos y encause de aguas en predios privados)
2	Habitantes de la Localidad	Beneficiario	Intervención de malla vía Principal y No Principal	Solicitudes de intervención en comité de movilidad
3	Instituto de Desarrollo Urbano	Cooperante	Intervención de la Troncal Bolivariana	Actualización del PMA de la Troncal Bolivariana para intervención en tramo de vía en zona de PNCC
4	Instituto de Desarrollo Urbano	Cooperante	Intervención de malla vía Principal y No Principal	Asignación de recursos para ejecución de contratos de conservación de malla vial con presupuesto del IDU
5	Secretaría de Movilidad	Cooperante	Señalización malla vial	Elaboración de diagnóstico para la instalación de señalización en tramos de vías en donde se requiere

## 6. OBJETIVOS

### 01 - Objetivo general

Objetivo General
Mejorar la movilidad en la localidad mediante la ejecución de obras de infraestructura vial que garanticen la reducción de los tiempos de desplazamiento y mejoren la calidad de los trayectos atendiendo a las necesidades específicas de conectividad y seguridad en la red vial local.

### 02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Desarrollar obras de construcción, conservación, mantenimiento y rehabilitación integral de la malla vial local de Sumapaz
2		
3		
4		

## 7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
----------------------------------

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Ejecutar obras de construcción, mantenimiento, rehabilitación y/o conservación de la malla vial de Localidad de Sumapaz con el propósito de mejorar la movilidad, tiempo en desplazamiento y comercialización local y regional de productos y servicios. Adicionalmente, el desarrollo de estudios y diseños que permitan garantizar la adecuada intervención de la malla vial rural, fomentando el desarrollo económico y social mediante una infraestructura vial eficiente y segura.

## **COMPONENTE 1**

**Nombr**

#### **INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL**

## 01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Vigencia 2025
Con el fin de garantizar accesibilidad vial segura al territorio, servicios básicos como sanidad, educación, cohesión regional, disminución de tiempo en desplazamiento, disminución de riesgo de accidentabilidad, y lograr equilibrar la vida útil de los vehículos que prestan los servicios en la Localidad, se hace necesario continuar con el mantenimiento y conservación de la malla vial Rural Principal y No Principal de la Localidad de Sumapaz.
- Continuar con el mantenimiento y conservación de la Troncal Bolivariana dentro del Parque Natural Nacional Sumapaz en el tramo vial comprendido entre la Hoya del Caballo y la Laguna Los Tunjos (Valle) encaminando únicamente al mejoramiento de la capa de rodadura en material de afirmado, sin afectación a la vegetación y al diseño de la vía existente, acatando las medidas de manejo ambiental por PNNS y teniendo en cuenta el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible 1076 de 2015, con material granular que cumpla con las especificaciones del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), teniendo en cuenta que por las altas precipitaciones generadas por la temporada invernal y el aumento de tránsito se ha presentado la pérdida de material granular y se ha identificado la presencia de huecos baches sobre la calzada, ocasionando demora en el desplazamiento de las ambulancias para traslado de pacientes desde la Localidad hacia la Bogotá Urbana poniendo en riesgo la salud y la vida de las personas, demora en atención de emergencias de remoción en masa, dificultad en el acceso y transitabilidad para los habitantes, proveedores (canasta familiar), instituciones y contratistas.
- Garantizar las actividades de mantenimiento periódico (instalación y compactación de material granular y/o fresado estabilizado) y atención de emergencias sobre la malla vial rural con la maquinaria propiedad y tenencia del Fondo de Desarrollo de Rural de Sumapaz (FDRS), es de aclarar que la priorización de los puntos se realizará considerando las necesidades manifestadas por la comunidad y la JAL, asimismo, obedeciendo a una revisión general del FDRS frente a aspectos sociales como personas directas beneficiarias, veredas alejadas al punto en estudio, actividad económica del sector, tipo de personas beneficiarias (adultos mayores, niños, personas con movilidad reducida, madres cabeza de hogar, entre otros), en el tema ambiental se verifica preliminarmente si el punto se encuentra en una zona de riesgos mitigables o no mitigables y si se encuentra dentro de algún área protegida que restrinja la intervención, frente al aspecto técnico, se revisa el estado del segmento viario.
-Mantenimiento correctivo, preventivo y programado del parque automotor del Fondo de Desarrollo Rural de Sumapaz el cual consta de: Un (10) Tractocamión con semirremolque tipo cama-baja, diez (10) volquetas quince (15) máquinas pesadas y un (1) carro tanque, siete (07) vehículos de los cuales tres (3) son de tipo camioneta doble cabina tipo pick up 4x4, tres (3) son de tipo campero 4x4 y uno (1) de tipo microbús, con el fin de garantizar las funciones propias de la flota automotor entre las que se encuentran, el mantenimiento vial permanentemente, transporte de funcionarios de la alcaldía e integrantes de la Junta Administradora Local.
El desarrollo de estas actividades se logra mediante la estructuración y adjudicación de procesos de licitación de obra pública, concurso de méritos abiertos (interventoría, consultoría), selección abreviada de subastas inversa, acuerdo marco, entre otros que permitan ejecutar y desarrollar las actividades necesarias para la conservación de la malla vial local.

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

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

#### 04-Población a beneficiar

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

COMPONENTE 2

### Nombrer

1

## 01.-Descripción del componente

## **Descripción del componente**

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

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

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

---

#### 04-Población a beneficiar

## 05-Criterios de selección de la población beneficiaria

© 2010 SAGE Publications

**Nombre**

1

01 -Descripción del componente	
	Descripción del componente

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

### 03 - Ubicación de la inversión del componente

#### 04. Población a beneficiar

#### **05. Criterios de selección de la población beneficiaria**

## Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

### 8. CADENA DE VALOR

#### 01 - Objetivo general

Objetivo General
Mejorar la movilidad en la localidad mediante la ejecución de obras de infraestructura vial que garanticen la reducción de los tiempos de desplazamiento y mejoren la calidad de los trayectos atendiendo a las necesidades específicas de conectividad y seguridad en la red vial local.

#### 02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1		Componente		
		Objetivo Específico		
Desarrollar obras de construcción, conservación, mantenimiento y rehabilitación integral de la malla vial local de Sumapaz				
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1	Intervenir 160 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	160
2				
3				
Articulación Sistema Distrital de Planeación				
No.	Meta Plan de Desarrollo Local	Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital	Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital	Producto política pública
1	Intervenir 40 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilómetros-carril de la red vial.	N/A	
2				
3				

OBJETIVO 2		Componente		
		Objetivo Específico		
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				

OBJETIVO 3		Componente		
		Objetivo Específico		
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

Metas proyecto	Componentes del proyecto	Objetos de gasto financiados	Costos (Cifras en pesos colombianos)			
			2025	2026	2027	2028

## Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Intervenir 160 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL RURAL	Construcción, Conservación, Rehabilitación y/o Mantenimiento de la malla vial local	\$ 0	\$ 6.110.000.000	\$ 2.021.068.725	\$ 3.766.405.498	
		Interventoría para la Construcción, Conservación, Rehabilitación y/o Mantenimiento de la malla vial local	\$ 0	\$ 500.000.000	\$ 550.000.000	\$ 600.000.000	
		Estudios y Diseños para la Construcción y/o conservación de la malla vial local	\$ 0	\$ 650.000.000	\$ 0	\$ 0	
		Mantenimiento y adecuación de la malla vial, mediante contrato de suministro - acuerdo marco	\$ 2.079.298.000	\$ 1.800.000.000	\$ 1.800.000.000	\$ 1.800.000.000	
		Adición de contratos que requieran garantizar el cumplimiento y alcance del objeto inicial.	\$ 2.691.785.000	\$ 0	\$ 1.500.000.000	\$ 0	
		Contratos de prestación de servicios para seguimiento en los proyectos de malla vial en la localidad	\$ 1.850.215.000	\$ 1.900.000.000	\$ 1.950.000.000	\$ 2.000.000.000	
		Transporte para el seguimiento de las actividades de Construcción y/o conservación de la malla vial local	\$ 40.000.000	\$ 40.000.000	\$ 40.000.000	\$ 40.000.000	
		Maquinaria pesada y volquetas y llaneras:					
		Administración					
		Mantenimiento					
		Suministro de combustible para la maquinaria pesada y volquetas del FDRS					
		Compra de maquinaria pesada y volquetas					
<b>TOTAL ANUAL DE COSTOS</b>		<b>\$ 15.761.298.000</b>	<b>\$ 14.500.000.000</b>	<b>\$ 11.861.068.725</b>	<b>\$ 12.206.405.498</b>		
<b>COSTO TOTAL DEL PROYECTO</b>						<b>\$ 54.328.772.223</b>	

## 10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	Tipo	Descripción del riesgo	Probabilidades	Impacto	Efectos	Medidas de mitigación
Productos	De costos	Variación en la disponibilidad o en el costo de los insumos necesarios para prestar los servicios.	Improbable	Catastrófico	Puede generar afectaciones en el cronograma o el presupuesto del contrato	Verificación en los ajustes de disponibilidad o costo de insumos y realización de ajustes correspondientes al presupuesto del contrato
Productos	De costos	Cambio de precios en factores de producción.	Improbable	Menor	Afectación del presupuesto asignado al proceso teniendo en cuenta el cambio de precios	Verificación del ajuste de precios en los factores de producción
Actividades	De mercado	Variación de tasas o tarifas	Raro	Catastrófico	Sobrecostos en los insumos necesarios para producir y entregar los suministros solicitados por la Entidad	El contratista deberá justificar de manera técnica, financiera y jurídica la variación de las tarifas o tasas que afectan el precio de los insumos solicitados con la finalidad de evitar un desequilibrio económico
Actividades		Asociado a fenómenos de origen biológico, humano, natural, tecnológico.				
		Invierno u otros eventos naturales que impidan la normal ejecución del contrato.	Probable	Mayor	Demora o imposibilidad en la Consecución del Objeto a Contratar, Posible aumento del contrato por cambio en las condiciones normales de ejecución	Elaboración de un plan de contingencia en estos eventos teniendo en cuenta el histórico de ocurrencia de este tipo de hechos en la localidad. Medidas de contingencia necesarias para dar cumplimiento de la meta física dentro de los tiempos contractuales
Objetivo General	Financieros	Selección de ofertas con precios artificialmente bajos.	Moderado	Mayor	Mala ejecución y desequilibrio económico del contrato	La entidad solicitará justificación financiera que soporta la adecuada ejecución del contrato
Objetivo General	Legales	Cambios normativos o expedición de normas posteriores a la celebración del contrato, que afecte las condiciones económicas, tributarias, técnicas y/o jurídicas inicialmente pactadas	Improbable	Mayor	Variación de las condiciones del contrato. Posibles sobrecostos en la ejecución contractual. Modificaciones o adiciones contractuales. Rompimiento del equilibrio económico	Reducir las consecuencias a través de planes de contingencia

## 11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados	
Reducción de tiempo en el desplazamiento entre Veredas	
Mejoramiento de la superficie de rodadura de la malla vial Principal y No Principal	
Aumentar la vida útil de la estructura de la malla vial Principal y No Principal	
Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Localidad y Población Flotante	
Los proyectos formulados y ejecutados deben incorporar enfoques transversales de inclusión, interseccionalidad, derechos humanos, género, territorialidad y perspectiva poblacional. Estos lineamientos buscan garantizar la equidad, sostenibilidad y pertinencia de las intervenciones, reconociendo las características rurales del territorio y las múltiples condiciones sociales, culturales y económicas de su población. Además, se deben alinear con la Política Pública de Mujer y Equidad de Género, promoviendo el ejercicio pleno de los derechos de las mujeres y la eliminación de todas las formas de violencia basada en género.	

## Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

### 12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	John Mauricio Linares Basto	Correo electrónico:	john.linares@gobiernobogota.gov.co
Operador (SEGPLAN):	John Mauricio Linares Basto	Correo electrónico:	john.linares@gobiernobogota.gov.co
Responsable del proyecto:	Diana Lorena Hilarion Plazas	Correo electrónico:	diana.hilarion@gobiernobogota.gov.co

### 13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	28/10/2024	Se avanzó en los siguientes puntos: 4. Identificación del problema o necesidad 5. Identificación y análisis de participantes 6. Objetivos 7. Descripción del proyecto 8. Cadena de valor 10. Análisis de riesgos 11. Beneficios y Resultados esperados del proyecto.
2	20/03/2025	Segunda versión del DTS-Movilidad para Sumapaz que contiene información actualizada a 2025.
3	10/09/2025	Traslado presupuestal se ajusta el No 9 Flujo financiero.
4	21/10/2025	Se modifica magnitud meta proyecto se incrementa a 160 KM carri
5	25/11/2025	Actualización flujo financiero de acuerdo al PÓAI 2026
6	19/12/2025	Anexo texto en numeral 11 - equipo mujer.
7	23/12/2025	Recorte presupuestal 2025