



CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD, VIABILIDAD Y DE ENFOQUE DE POLÍTICAS PÚBLICAS SECTOR MOVILIDAD

1. Presentación.

El Acuerdo 761 de 2020, por medio del cual se adoptó “**EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020- 2024 UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI**” tiene cinco propósitos y 30 logros de ciudad, con metas trazadoras que se orientan al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS en el 2030, y que se ejecutan a través de los programas generales y estratégicos y de metas estratégicas y sectoriales en el presente cuatrienio. El objetivo de esta estructura es lograr que todos los sectores trabajen para los grandes propósitos y logros de la ciudad en el corto, mediano y largo plazo, y no que la ciudad trabaje para la lógica fragmentada de cada Sector.

El Sector Movilidad está involucrado en los siguientes propósitos, según lo establecido en el Artículo 9 del Acuerdo 761 de 2020:

Propósito 2. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.

Se enfoca en “Mejorar la calidad del medio ambiente natural y construido de Bogotá y la región, disminuyendo las afectaciones a la salud producidas por la contaminación del aire en niñas, niños, adolescentes, jóvenes y personas vulnerables y espacialmente segregadas y reduciendo los factores de riesgo que inciden en la fragilidad de la población expuesta al riesgo, en el deterioro de los ecosistemas y en la segregación socioeconómica y espacial del área urbana y rural. Implica también ocupar el territorio de una manera más ordenada y sostenible; cambiar la forma en que nos movilizamos, utilizar más energías y formas de movilidad limpias y modificar la manera que producimos, consumimos y reutilizamos”.

Programa 33: *Más árboles y más y mejor espacio público.*

Programa estratégico: *Restauración, preservación y mantenimiento del ambiente natural.*

Meta estratégica: *4.220.000 m2 de espacio público de la ciudad intervenidos.*

Propósito 4. Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible

Se enfoca en “La promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red de metro regional, de buses y a la red de ciclorutas como ejes articuladores de la movilidad tanto de la ciudad como de la región”.

Programa 49: *Movilidad segura, accesible y sostenible, definido como:*

Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes





de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a:

(iii) construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19.

Dentro de los programas estratégicos de este propósito se encuentran:

- ✓ Realizar actividades de conservación a 2.308 km carril de malla vial.
- ✓ Construir 146 km. de malla vial. En esta construcción se contará con un 35% de mano de obra de la Localidad donde se ejecute el proyecto.
- ✓ Mejorar el estado de la malla vial local a través de las intervenciones de las Alcaldías Locales, en el marco del proceso de reactivación económica de la ciudad (Meta asociada al Sector Gobierno).

Normatividad vigente que ampara las actuaciones locales

- Decreto Distrital 190 de 2004: Plan de Ordenamiento Territorial.
- Acuerdo 6 de 1992 del Concejo de Bogotá: “Por el cual se dictan normas sobre el reparto de competencias y organización administrativa de las localidades en el D.C.” (Artículo 3).
- Acuerdo 740 de 2019 del Concejo de Bogotá: “Por el cual se dictan normas en relación con la organización y el funcionamiento de las localidades de Bogotá, D.C.” (Artículo 5).
- Acuerdo 257 de 2006 del Concejo de Bogotá: “Por el cual se dictan normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.” (Artículo 109).
- Acuerdo 761 de 2020 del Concejo de Bogotá: “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024, un Nuevo Contrato Social y Ambiental Para la Bogotá del Siglo XXI”.

Normatividad vigente que ampara las actuaciones en el Sistema de Espacio Público y red de ciclorutas en Bogotá D.C

- Ley 769 de 2002: “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.
- Decreto 279 de 2003: “Por el cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital”.
- Acuerdo Distrital 087 de 2003: “Por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el Distrito Capital”.
- Decreto 190 de 2004: “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”.
- Ley 1083 de 2006: “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”. A nivel nacional.
- Decreto 215 de 2005: “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”.





- Decreto 319 de 2006: *“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital”, que incluye: “Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público y el transporte No Motorizado (peatonal o bicicleta) y se dictan otras disposiciones”.*
- Decreto 470 de 2007: *“Por el cual se adopta la Política pública de discapacidad para el Distrito Capital”. Establecen dentro de la dimensión de entorno, territorio y medio ambiente, el compromiso de la administración distrital para que las personas en condición de discapacidad y sus cuidadores puedan acceder al sistema de transporte y gocen de movilidad libre, con la mayor independencia y autonomía posible.*
- Decreto 309 de 2009: *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”.*
- Decreto 798 de 2010: *“Mediante el cual se reglamenta parcialmente la ley 1083 de 2006, fija estándares urbanísticos básicos para el desarrollo de espacio público entre otros temas”. A nivel nacional.*
- Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia 2015. Resolución del Ministerio de Transporte No. 1885 del 17 de junio de 2015.
- Decreto 308 de 2018: *“Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”.*
- Decreto Distrital 552 de 2018: *“Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”.*
- Resolución 3030 del 27 de diciembre de 2019: *“Por la cual se incorpora unos elementos a la Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá D.C.”.*
- Decreto 200 de 2019: *“Por el cual se reglamentan los numerales 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del Artículo 270 del Decreto Distrital 190 de 2004 - Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones”.*
- Acuerdo 761 de 2020: *“Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2020 – 2024 Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”.*
- ET-IC-01: Especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio público para Bogotá D.C, IDU (o las que se encuentren vigentes)

Normatividad vigente sobre Accesibilidad

- Acuerdo 463 de 2011: *“Por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del distrito capital”.*
- Ley Estatutaria 1618 de 2013: *“Por medio del cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”.*
- Decreto 324 de 2014: *“Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.*
- NTC 4139 (Accesibilidad al medio físico. Símbolo gráfico. Características generales).
- NTC 4140 (Primera Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Actualización) pasillos y corredores. Características generales.





- NTC 4143 (Segunda Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Actualización) Rampas fijas.
- NTC 4144 (Primera Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Actualización) Espacios urbanos y rurales. Señalización.
- NTC 4145 (Segunda Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. actualización) Escaleras.
- NTC 4201 (Primera Accesibilidad de las Personas al Medio Físico. Edificios. Actualización) Equipamientos, bordillos, pasamanos y agarraderas.
- NTC 4279 (Segunda Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Actualización) Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales horizontales.
- NTC 4407 (Vehículos automotores. Vehículos para el transporte público colectivo de todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida. Capacidad mínima 19 personas)
- NTC 4695 (Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios) Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.
- NTC 4774 (Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces). Cruces peatonales a nivel y elevados o puentes peatonales y pasos subterráneos. Urbanos y rurales.
- NTC 4902. Peatonales a nivel. Señalización sonora para semáforos peatonales.
- NTC 4904. Accesibilidad de las personas al medio físico. Estacionamientos accesibles.
- NTC 4960. Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Puertas accesibles.
- NTC 4961. Accesibilidad de las personas al medio físico. Elementos urbanos y rurales. Teléfonos públicos accesibles.
- NTC 5017. Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Servicios sanitarios accesibles.
- NTC 5351. Paraderos accesibles para transporte público, colectivo y masivo de pasajeros.
- NTC 5610 (Accesibilidad de las personas al medio físico).

GTC 87 - Directrices para tener en cuenta las necesidades de personas mayores y personas con discapacidad en el desarrollo de normas técnicas.

- Ley 361 de 1997: *“Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones”.*
- Ley 762 de 2002: *“Por medio de la cual se aprueba la ‘Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad’, suscrita en la ciudad de Guatemala, el siete (7) de junio de mil novecientos noventa y nueve (1999)”.*
- Decreto 1660 de 2003 del Ministerio de Transporte: *“Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en Transporte especial de las personas con discapacidad”.*
- Decreto 1538 de 2005 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. *“Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997”.*
- Resolución 003636 de 2005 del Ministerio de Transporte: *“Por la cual se establecen los parámetros mínimos para vehículos de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros que permita la accesibilidad de personas con movilidad reducida”.*





Normatividad ambiental asociada a gestión RCD

Normatividad vigente para la correcta gestión de los Residuos de Construcción y Demolición en el Distrito:

- Decreto 357 de 1997: *“Por el cual se regula el manejo, transporte y disposición final de escombros y materiales de construcción”*.
- Decreto 586 de 2015: *Por medio del cual se adopta el modelo eficiente y sostenible de gestión de los residuos de construcción y Demolición - RCD en Bogotá D.C”*.
- Resolución 00932 de 2015: *“Por la cual se modifica y adiciona la Resolución 01115 del 26 de septiembre 2012, por medio de la cual se adoptan los lineamientos técnico- ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital”*.
- Decreto 265 de 2016: *“Por medio del cual se modifica el Decreto 442 de 2015 y se adoptan otras disposiciones”*
- Resolución 0472 De 2017: *“Por la cual se reglamenta la gestión integral de los residuos generados en las actividades de construcción y demolición RCD y se dictan otras disposiciones”*

Normatividad vigente para a la intervención de puentes

A continuación, se relacionan los principales códigos, normas y/o reglamentos de diseño a las que se debe dar cumplimiento:

- Norma Colombiana de Diseño de Puentes LRFD CCP-14, INVIAS – Resolución 108 del 26 de enero de 2015.
- Decreto 523 de diciembre 16 de 2010: *“Por el cual se adopta la Microzonificación Sísmica de Bogotá D.C.”*
- AASHTO STANDART 2012.
- Guide Specifications for the Design of Pedestrian Bridges de la AASHTO.
- Decreto 279 del 09 de septiembre de 2003: *“Por la cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital”*.
- Normas NTC 4774. Accesibilidad de las personas al medio físico; espacios urbanos y rurales; cruces peatonales a nivel, elevados o puentes peatonales y pasos subterráneos.
- Normas Colombianas de Diseño y Construcción Sismo Resistente: NSR-10.
- ET-IC-01 Especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio público para Bogotá D.C: IDU (o las que se encuentren vigentes)
- Especificaciones técnicas de Construcción: INVIAS – 1997 (o las que se encuentren vigentes)
- Normas SISTEC de la Empresa de Acueducto, Alcantarillado, Agua y Aseo de Bogotá D.C.

2. Objetivos del Sector asociados a los recursos locales.

- Contribuir a mejorar las condiciones de seguridad, movilidad y accesibilidad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado en la ciudad.
- Propender porque la ejecución de obras en la infraestructura de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público del Distrito se realicen de manera coordinada e integralmente con las





localidades, de tal forma que se cumplan las políticas, objetivos y metas establecidas en el Plan de Desarrollo.

- Ofrecer a los habitantes de las diferentes localidades de la ciudad una mejor infraestructura de vías y espacio público, incentivando el uso de nuevas alternativas para una movilidad más segura, rápida y respetuosa.
- Ofrecer asesoría, cooperación y asistencia técnica a las localidades, en el apoyo a sus gestiones, en el desarrollo de las líneas de inversión que les son propias, en la definición de criterios de elegibilidad y viabilidad que deben ser tenidos en cuenta para la formulación de proyectos de inversión y en las demás acciones concernientes a la planeación local.



3. Criterios de elegibilidad, viabilidad y de enfoques de políticas públicas.

3.1. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD		Requiere concepto del Sector	SI	X	NO
Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura.			
	Concepto	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.			
Componente de gasto:	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana.				
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>1. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la malla vial local e intermedia, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento Periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva. • Mantenimiento Rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. • Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto. • Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados. <p>2. Estudios y diseños: es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de malla vial local e intermedia. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, inclusive si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.</p> <p>3. Construcción: Corresponde a la generación de un nuevo corredor vial de la malla vial local e intermedia. Requiere previamente la realización de los estudios</p>				



	y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.
Lista de opciones elegibles para los presupuestos participativos	Conservación de malla vial local e intermedia existente (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción).
	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.
	Elaboración de Estudios y diseños de malla vial local e intermedia.
	Construcción de malla vial local e intermedia que cuente con estudios y diseños aprobados.
	Suministro de materiales (pétreos, emulsiones asfálticas, adoquines, elementos prefabricados).
Criterios elegibilidad	Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes 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.
	Mejorar la movilidad de la zona ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en corredores de la malla vial local e intermedia que soporten rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP -.
	Mejorar la movilidad de la zona ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en vías que conduzcan a la malla vial arterial y a corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí.
	Malla vial local e intermedia que cuenten con zonas atractoras con 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.
Criterios viabilidad	Vías pertenecientes al inventario de la malla vial local e intermedia de la Localidad, que cuenten con redes de servicios públicos.
	Malla vial local e intermedia vial que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.





Malla vial local e intermedia que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
Malla vial local e intermedia que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
Malla vial local e intermedia que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
Malla vial local e intermedia que NO se encuentre en polígonos de Planes Parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
Malla vial local e intermedia que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
Malla vial local e intermedia 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 NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
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

CRITERIOS DE LOS ENFOQUES DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Los proyectos propuestos dentro de este concepto de inversión, en todos los casos, deben cumplir con los siguientes lineamientos desde estos enfoques:

ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL

Grupos poblacionales/ sectores sociales/ Enfoques	Criterios
Infancia y Adolescencia	<ul style="list-style-type: none"> Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para niños y niñas. Adaptar el espacio público y malla vial a las particularidades físicas de los NNA.
Juventud	NA
Adultez	NA
Envejecimiento y Vejez	Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para personas mayores.
Raizales	NA
Rrom	NA



Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	NA
Pueblos Indígenas	Incorporar dentro la construcción y conservación de la malla vial urbana, zonas donde habita el Pueblo originario de Bogotá, específicamente en las localidades de Bosa y Suba.
Víctimas del conflicto	<ul style="list-style-type: none"> • Priorizar los territorios PDET Sumapaz y borde Bogotá - Soacha. • Priorizar las localidades donde se encuentra ubicada la población víctima y excombatiente, para favorecer una reparación integral, transformadora y la reconciliación en las comunidades. • Priorizar las UPZ, barrios y localidades con alerta temprana, emitida por la Defensoría del Pueblo: Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy, Engativá, Fontibón, Usme, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe, La Candelaria, Puente Aranda, Santa Fe, Los Mártires y Usaquén. • Priorizar la construcción y conservación de malla vial local e intermedia en zonas donde existan proyectos de vivienda gratuita VIP y VIS, con una alta concentración de víctimas del conflicto armado. Esta intervención contribuye a la integración local de las víctimas en el marco de un proceso de retorno o reubicación. Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de los lineamientos y responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos. • Privilegiar la atención de infraestructura vial en zonas de alto déficit, definidas como Intervenciones Integrales de Mejoramiento y sus Áreas de Intervención Temprana, así como de proyectos de vivienda nueva (de acuerdo al diagnóstico aportado para la respectiva localidad por la Secretaría Distrital del Hábitat).
Discapacidad	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para las personas con discapacidad. • Aplicar las normas técnicas que relaciona el ICONTEC sobre accesibilidad para población con discapacidad y movilidad reducida, señaladas en el capítulo 1 del presente documento.
Habitabilidad en calle	NA
Familias	Levantar una línea de base de vías que dificulten el acceso a los barrios y el desplazamiento de las familias en las localidades, para afectar directamente con el diseño, construcción de vías que permitan que familias y peatones se desplacen con seguridad y comodidad por los barrios de la ciudad.
Sectores LGBTI	NA
ENFOQUE DE GÉNERO	
Para la priorización de las vías a intervenir, tener en cuenta los ejercicios de identificación de lugares inseguros para las mujeres en el marco de los Consejos Locales de Seguridad para las Mujeres.	
En el desarrollo de los contratos:	



- Generar campañas de sensibilización y capacitación a los equipos de frente de obras de construcción, sobre las violencias contra las mujeres en el espacio público.
- Contratación de mujeres en los diferentes perfiles profesionales para realización de obra y no siempre en actividades relacionados con labores domésticas (aseo, cafetería) o como paletteras.
- Se recomienda hacer énfasis en la implementación de la normativa y procedimientos del sistema de gestión SST- Seguridad y Salud en el Trabajo con referencia a jornadas trimestrales de capacitación para todo el personal vinculado al contrato de obra (mano de obra calificada y no calificada) y subcontratistas, en las cuales se incluyan sensibilizaciones con enfoque de género, contando siempre con la gestión, articulación y asesoría técnica de la Secretaría Distrital de la Mujer, con el objetivo de superar estereotipos y prácticas sociales, culturales, religiosas e ideológicas.
- Así mismo, se indica incluir en las carteleras asignadas al componente SST, mínimo 3 piezas comunicativas durante el desarrollo del contrato, cuyo contenido sea remitido por la Secretaria Distrital de la Mujer, con el fin de promover y garantizar los derechos de las mujeres, así como recordar fechas conmemorativas y eventos distritales.

ENFOQUE AMBIENTAL

Enfoque Ambiental

En el desarrollo de los contratos se recomienda dar estricto cumplimiento a lo establecido en el marco de la política ambiental del Distrito Capital, de acuerdo a la normativa vigente, especialmente en lo referente a la utilización de mezclas asfálticas modificadas con Grano de Caucho Reciclado GCR, y el aprovechamiento de llantas usadas en obras de infraestructura del transporte en el Distrito Capital.

La gestión de Residuos de Construcción y Demolición - RCD, se deberá fundamentar en el cumplimiento a lo establecido en la Resolución 01115 De 2012: *“Por medio de la cual se adoptan los lineamientos técnico - ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital”*, Resolución 932 de 2015: *“Por la cual se modifica y adiciona la resolución 1115 de 2012”*, en el Decreto 586 de 2015: *“Por medio del cual se adopta el modelo eficiente y sostenible de gestión de los Residuos de Construcción y Demolición - RCD en Bogotá D.C.”* y en la Resolución 0472 De 2017: *“Por la cual se reglamenta la gestión integral de los residuos generados en las actividades de construcción y demolición RCD y se dictan otras disposiciones”*, o en las normas que las modifiquen, actualicen, deroguen y/o sustituyan, dentro del marco de la política ambiental del Distrito Capital, respecto a:

- Incluir materiales provenientes de los procesos de transformación que se llevan a cabo en los centros de tratamiento y aprovechamiento de RCD, para incorporarlos en la obra.
- Demolición de losas de pavimentos en concreto hidráulico para su posterior transformación, bien sea por trituración primaria y/o trituración secundaria, para su reutilización y revalorización y sean incorporados según sus propiedades.
- Reutilizar y/o reciclar *in situ*, los materiales que hayan sido objeto de retiro en las obras e instalarlos nuevamente logrando así su aprovechamiento.
- Tener en cuenta los requerimientos según la normatividad vigente de las obras a realizar.





	<p>Se deberán utilizar elementos reciclados y provenientes de los Centros de Tratamiento y/o Aprovechamiento de RCD (Residuos de Construcción y Demolición) legalmente constituidos y/o la reutilización de los generados en las etapas constructivas y de desmantelamiento, de acuerdo a la naturaleza del proyecto y según lo contemplado en la normatividad vigente.</p> <p>En lo referente a la utilización de mezclas asfálticas modificadas con Grano de Caucho Reciclado GCR, se deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en el marco de la política ambiental del Distrito Capital, como se describe en el Decreto 265 de 2016: <i>"Por medio del cual se modifica el Decreto 442 de 2015 y se adoptan otras disposiciones"</i> o aquella que lo modifique, actualice, derogue y/o sustituya.</p>
ENFOQUE TERRITORIAL	
Enfoque Territorial	<p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en malla vial urbana (local e intermedia), las UPZ en las cuales exista un mayor porcentaje de extensión medida en kilómetros-carril, de la malla vial local e intermedia en mal estado y/o sin construir.</p> <p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en malla vial urbana (local e intermedia), las zonas con tratamiento urbanístico de mejoramiento integral.</p>
OTRAS ACCIONES	
Otras Acciones	N/A



3.2. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD		Requiere concepto del Sector	SI	X	NO
Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura.			
	Concepto	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.			
Componente de gasto:	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial rural.				
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>1. 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento Periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva. <ul style="list-style-type: none"> - <i>Drenajes:</i> mantenimiento de obras de drenaje. - <i>Afirmados:</i> perfilado pesado de afirmado, recarga de gravas en afirmado. - <i>Pavimento flexible:</i> fresado de pavimento asfáltico, lechadas asfálticas, tratamientos arena-asfalto, tratamientos superficiales, mezcla asfáltica. - <i>Pavimento rígido:</i> reposición total o parcial de losas de concreto hidráulico. • Mantenimiento Rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. <ul style="list-style-type: none"> - <i>Derecho de vía:</i> Rocería y desmonte, retiro de material. - <i>Drenajes:</i> limpieza de obras de drenaje. - <i>Afirmados:</i> perfilado ligero de afirmado, tratamientos de afirmados. - <i>Pavimento flexible:</i> sellado de fisuras y grietas en pavimentos asfálticos. - <i>Pavimento rígido:</i> sellado de fisuras en losas de concreto hidráulico, reposición y sello de juntas en 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, 				



	<p>incluye mejoras en las condiciones hidráulicas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Drenajes</i>: construcción de cunetas revestidas de concreto, construcción de subdrenajes con geotextil y material granular. - <i>Afirmados</i>: reciclado de afirmado, reposición de material de afirmado. - <i>Pavimento flexible</i>: base y sub-base granular para vías vehiculares, reciclaje de pavimento asfáltico. - <i>Pavimento rígido</i>: construcción de pavimento en concreto hidráulico, construcción de huellas en concreto hidráulico. <ul style="list-style-type: none"> • Obras de Bioingeniería: Actividades que aumentan la infiltración de las aguas de escorrentía y sub-superficiales en el terreno y que controlan la caída de sedimentos, con lo que se mejoran las condiciones del suelo, detienen la erosión y disminuyen o detienen los procesos de remoción en masa: filtros vivos, zanjas de infiltración, trinchos, terrazas y pantallas. Estas pueden complementarse con muros en gavión. <p>2. 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 inclusive si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.</p> <p>3. 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.</p>
<p>Lista de opciones elegibles para los presupuestos participativos</p>	<p>Conservación de malla vial rural existente (mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación, obras de bioingeniería).</p> <p>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.</p> <p>Elaboración de estudios y diseños de malla vial rural.</p> <p>Construcción de malla vial rural que cuente con estudios y diseños aprobados.</p>
<p>Criterios elegibilidad de</p>	<p>Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios:</p> <p>Elementos de la malla vial rural requeridos por Acciones Populares interpuestas, que exijan su inmediata intervención.</p> <p>Elementos de la malla vial rural que cuenten con estudios y diseños realizados en vigencias anteriores.</p> <p>Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en corredores de la malla vial rural que soporte rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP -.</p>



	<p>Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que ofrezcan mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en vías de la malla vial rural que generen conectividad entre sí.</p> <p>Malla vial rural que conduzca a zonas atractoras, con 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.</p> <p>Elementos de la malla vial rural que se articulen y/o complementen con proyectos de las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, para la salud o para recreación, entre otros.)</p>
Criterios de viabilidad	Malla vial rural que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
	Malla vial rural que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.
	Malla vial rural que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
	Malla vial rural que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Malla vial rural que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Malla vial rural que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
	Malla vial rural 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 rural que NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
<p>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</p>	
CRITERIOS DE LOS ENFOQUES DE POLÍTICAS PÚBLICAS	
<p>Los proyectos propuestos dentro de este concepto de inversión, en todos los casos, deben cumplir con los siguientes lineamientos desde estos enfoques:</p>	
ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL	
Grupos poblacionales/ sectores sociales/ Enfoques	Criterios





Infancia y Adolescencia	Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para niños y niñas.
Juventud	NA
Adulterez	NA
Envejecimiento y Vejez	Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para personas mayores.
Raizales	NA
Rrom	NA
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	NA
Pueblos Indígenas	NA
Víctimas del conflicto	Priorizar la construcción y conservación de malla vial rural en zonas donde existan proyectos de vivienda gratuita VIP y VIS, con una alta concentración de víctimas del conflicto armado. Esta intervención contribuye a la integración local de las víctimas en el marco de un proceso de retorno o reubicación. Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de los lineamientos y responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
Discapacidad	<ul style="list-style-type: none"> Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para las personas con discapacidad. Aplicar las normas técnicas que relaciona el ICONTEC sobre accesibilidad para población con discapacidad y movilidad reducida, señaladas en el capítulo 1 del presente documento
Habitabilidad en calle	NA
Familias	NA
Sectores LGBTI	NA

ENFOQUE DE GÉNERO

Para la priorización de las vías a intervenir, tener en cuenta los ejercicios de identificación de lugares inseguros para las mujeres, en el marco de los Consejos Locales de Seguridad para las Mujeres.

En el desarrollo de los contratos:

- Generar campañas de sensibilización y capacitación a los equipos de frente de obras de construcción, sobre las violencias contra las mujeres en el espacio público.
- Contratación de mujeres en los diferentes perfiles profesionales para realización de obra y no siempre en actividades relacionados con labores domésticas (aseo, cafetería) o como paleteras.



- Se recomienda hacer énfasis en la implementación de la normativa y procedimientos del sistema de gestión SST- Seguridad y Salud en el Trabajo con referencia a jornadas trimestrales de capacitación para todo el personal vinculado al contrato de obra (mano de obra calificada y no calificada) y subcontratistas, en las cuales se incluyan sensibilizaciones con enfoque de género, contando siempre con la gestión, articulación y asesoría técnica de la Secretaría Distrital de la Mujer, con el objetivo de superar estereotipos y prácticas sociales, culturales, religiosas e ideológicas.
- Así mismo, se indica incluir en las carteleras asignadas al componente SST, mínimo 3 piezas comunicativas durante el desarrollo del contrato, cuyo contenido sea remitido por la Secretaria Distrital de la Mujer, con el fin de promover y garantizar los derechos de las mujeres, así como recordar fechas conmemorativas y eventos distritales.

ENFOQUE AMBIENTAL

Enfoque Ambiental	<p>Identificar si el corredor hace parte de una Reserva Ambiental Distrital o Nacional, para definir el alcance de las intervenciones y materiales a utilizar, acorde con lo establecido en la normatividad vigente aplicable a esta situación.</p> <p>En el desarrollo de los contratos se recomienda dar estricto cumplimiento a lo establecido en el marco de la política ambiental del Distrito Capital, de acuerdo a la normativa vigente, especialmente en lo referente a la utilización de mezclas asfálticas modificadas con Grano de Caucho Reciclado GCR, y el aprovechamiento de llantas usadas en obras de infraestructura del transporte en el Distrito Capital.</p> <p>La gestión de Residuos de Construcción y Demolición - RCD, se deberá fundamentar en el cumplimiento a lo establecido en la Resolución 01115 De 2012: <i>“Por medio de la cual se adoptan los lineamientos técnico - ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital”</i>, Resolución 932 de 2015: <i>“Por la cual se modifica y adiciona la resolución 1115 de 2012”</i>, en el Decreto 586 de 2015: <i>“Por medio del cual se adopta el modelo eficiente y sostenible de gestión de los Residuos de Construcción y Demolición - RCD en Bogotá D.C.”</i> y en la Resolución 0472 De 2017: <i>“Por la cual se reglamenta la gestión integral de los residuos generados en las actividades de construcción y demolición RCD y se dictan otras disposiciones”</i>, o en las normas que las modifiquen, actualicen, deroguen y/o sustituyan, dentro del marco de la política ambiental del Distrito Capital, respecto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incluir materiales provenientes de los procesos de transformación que se llevan a cabo en los centros de tratamiento y aprovechamiento de RCD, para incorporarlos en la obra. • Demolición de losas de pavimentos en concreto hidráulico para su posterior transformación, bien sea por trituración primaria y/o trituración secundaria, para su reutilización y revalorización y sean incorporados según sus propiedades. • Reutilizar y/o reciclar <i>in situ</i>, los materiales que hayan sido objeto de retiro en las obras e instalarlos nuevamente logrando así su aprovechamiento. • Tener en cuenta los requerimientos según la normatividad vigente de las obras a realizar.
-------------------	---





	<p>Se deberán utilizar elementos reciclados y provenientes de los Centros de Tratamiento y/o Aprovechamiento de RCD (Residuos de Construcción y Demolición) legalmente constituidos y/o la reutilización de los generados en las etapas constructivas y de desmantelamiento, de acuerdo a la naturaleza del proyecto y según lo contemplado en la normatividad vigente.</p> <p>En lo referente a la utilización de mezclas asfálticas modificadas con Grano de Caucho Reciclado GCR, se deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en el marco de la política ambiental del Distrito Capital, como se describe en el Decreto 265 de 2016: "Por medio del cual se modifica el Decreto 442 de 2015 y se adoptan otras disposiciones" o aquella que lo modifique, actualice, derogue y/o sustituya.</p>
ENFOQUE TERRITORIAL	
Enfoque Territorial	Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en malla vial rural, aquellas que propendan por la interconexión de centros poblados y nodos de equipamientos entre sí.
OTRAS ACCIONES	
Otras Acciones	N/A



3.3. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD		Requiere concepto del Sector	SI	X	NO	
Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura.				
	Concepto	Diseño, construcción y conservación de cicloinfraestructura.				
Componente de gasto:	Diseño, construcción y conservación de cicloinfraestructura.					
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>1. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la cicloinfraestructura una vez puesta en operación, para que brinde condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento Periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva. • Mantenimiento Rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. • Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto. • Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados. <p>2. 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 cicloinfraestructura. 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 pre-factibilidad y/o factibilidad.</p> <p>3. Construcción: Corresponde a la generación de una nueva cicloinfraestructura. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.</p>					



Lista de opciones elegibles para los presupuestos participativos	Conservación de cicloinfraestructura existente.
	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 los bicisuarios.
	Elaboración de Estudios y diseños de cicloinfraestructura.
	Construcción de proyectos de cicloinfraestructura que cuenten con estudios y diseños aprobados.
Criterios de elegibilidad	Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios:
	Elementos de la cicloinfraestructura requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.
	Elementos de la cicloinfraestructura que cuenten con diseños aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad.
	Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en cicloinfraestructura que conduzca a la malla vial arterial y a corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí.
	Intervenir cicloinfraestructura que conecte zonas atractoras, con equipamiento de carácter público (servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos y de bienestar social, cicloparqueaderos).
	Desarrollar proyectos de cicloinfraestructura que se articulen y complementen con proyectos de las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, para la salud o para recreación, entre otros).
Criterios de viabilidad	Cicloinfraestructura que cuente con el aval de la Secretaría Distrital de Movilidad - Dirección de la Bicicleta y el Peatón.
	Cicloinfraestructura que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.
	Cicloinfraestructura que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
	Cicloinfraestructura que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
	Cicloinfraestructura que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Cicloinfraestructura que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Cicloinfraestructura que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
	Cicloinfraestructura que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA- (malla vial urbana) o la entidad competente (red vial rural). En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.





	Cicloinfraestructura que NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.	
	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	
CRITERIOS DE LOS ENFOQUES DE POLÍTICAS PÚBLICAS		
Los proyectos propuestos dentro de este concepto de inversión, en todos los casos, deben cumplir con los siguientes lineamientos desde estos enfoques:		
ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL		
Grupos poblacionales/ sectores sociales/ Enfoques		Criterios
Infancia y Adolescencia		Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la cicloinfraestructura para niños y niñas.
Juventud		NA
Adulthood		NA
Envejecimiento y Vejez		Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la cicloinfraestructura para personas mayores.
Raizales		NA
Rrom		NA
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras		NA
Pueblos Indígenas		NA
Víctimas del conflicto		<ul style="list-style-type: none"> • Priorizar la intervención de cicloinfraestructura, en zonas con una alta concentración de víctima del conflicto armado. Esta intervención contribuye a la integración local de las víctimas en el marco de un proceso de retorno o reubicación. Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de los lineamientos y responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos. • Privilegiar la atención de cicloinfraestructura en zonas de alto déficit, definidas como Intervenciones Integrales de Mejoramiento y sus Áreas de Intervención Temprana, así como de proyectos de vivienda nueva (de acuerdo al diagnóstico aportado para la respectiva Localidad por la Secretaría Distrital del Hábitat).



Discapacidad	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para las personas con discapacidad. • Aplicar las normas técnicas que relaciona el ICONTEC sobre accesibilidad para población con discapacidad y movilidad reducida, señaladas en el capítulo 1 del presente documento
Habitabilidad en calle	NA
Familias	NA
Sectores LGBTI	NA
ENFOQUE DE GÉNERO	
<p>En el desarrollo de los contratos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generar campañas de sensibilización y capacitación a los equipos de frente de obras de construcción, sobre las violencias contra las mujeres en el espacio público. • Contratación de mujeres en los diferentes perfiles profesionales para realización de obra y no siempre en actividades relacionados con labores domésticas (aseo, cafetería) o como paleteras. • Se recomienda hacer énfasis en la implementación de la normativa y procedimientos del sistema de gestión SST- Seguridad y Salud en el Trabajo, con referencia a jornadas trimestrales de capacitación para todo el personal vinculado al contrato de obra (mano de obra calificada y no calificada) y subcontratistas, en las cuales se incluyan sensibilizaciones con enfoque de género, contando siempre con la gestión, articulación y asesoría técnica de la Secretaría Distrital de la Mujer, con el objetivo de superar estereotipos y prácticas sociales, culturales, religiosas e ideológicas. • Así mismo, se indica incluir en las carteleras asignadas al componente SST, mínimo 3 piezas comunicativas durante el desarrollo del contrato, cuyo contenido sea remitido por la Secretaria Distrital de la Mujer, con el fin de promover y garantizar los derechos de las mujeres, así como recordar fechas conmemorativas y eventos distritales. 	
ENFOQUE AMBIENTAL	
Enfoque Ambiental	<p>En el desarrollo de los contratos se recomienda dar estricto cumplimiento a lo establecido en el marco de la política ambiental del Distrito Capital, de acuerdo a la normativa vigente, especialmente en lo referente a la utilización de mezclas asfálticas modificadas con Grano de Caucho Reciclado GCR, y el aprovechamiento de llantas usadas en obras de infraestructura del transporte en el Distrito Capital.</p> <p>La gestión de Residuos de Construcción y Demolición - RCD, se deberá fundamentar en el cumplimiento a lo establecido en la Resolución 01115 De 2012: <i>“Por medio de la cual se adoptan los lineamientos técnico - ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital”</i>, Resolución 932 de 2015: <i>“Por la cual se modifica y adiciona la resolución 1115 de 2012”</i>, en el Decreto 586 de 2015: <i>“Por medio del cual se adopta el modelo eficiente y sostenible de gestión de los Residuos de Construcción y Demolición - RCD en Bogotá D.C.”</i> y en la Resolución 0472 De 2017: <i>“Por la cual se reglamenta la gestión integral de los residuos generados en las actividades de construcción y demolición RCD y se dictan otras disposiciones”</i>, o en las normas que las modifiquen,</p>





	<p>actualicen, deroguen y/o sustituyan, dentro del marco de la política ambiental del Distrito Capital, respecto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incluir materiales provenientes de los procesos de transformación que se llevan a cabo en los centros de tratamiento y aprovechamiento de RCD, para incorporarlos en la obra. • Demolición de losas de pavimentos en concreto hidráulico para su posterior transformación, bien sea por trituración primaria y/o trituración secundaria, para su reutilización y revalorización y sean incorporados según sus propiedades. • Reutilizar y/o reciclar <i>in situ</i>, los materiales que hayan sido objeto de retiro en las obras e instalarlos nuevamente logrando así su aprovechamiento. • Tener en cuenta los requerimientos según la normatividad vigente de las obras a realizar. <p>Se deberán utilizar elementos reciclados y provenientes de los Centros de Tratamiento y/o Aprovechamiento de RCD (Residuos de Construcción y Demolición) legalmente constituidos y/o la reutilización de los generados en las etapas constructivas y de desmantelamiento, de acuerdo a la naturaleza del proyecto y según lo contemplado en la normatividad vigente.</p> <p>En lo referente a la utilización de mezclas asfálticas modificadas con Grano de Caucho Reciclado GCR, se deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en el marco de la política ambiental del Distrito Capital, como se describe en el Decreto 265 de 2016: "Por medio del cual se modifica el Decreto 442 de 2015 y se adoptan otras disposiciones" o aquella que lo modifique, actualice, derogue y/o sustituya.</p>
ENFOQUE TERRITORIAL	
Enfoque Territorial	<p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en cicloinfraestructura, las UPZ en las cuales exista un mayor porcentaje de extensión medida en kilómetros, de cicloinfraestructura en mal estado y/o sin construir.</p> <p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en cicloinfraestructura, las zonas con tratamiento urbanístico de mejoramiento integral.</p>
OTRAS ACCIONES	
Otras Acciones	NA



3.4. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD		Requiere concepto del Sector	SI	X	NO	
Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura.				
	Concepto	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.				
Componente de gasto:	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público peatonal.					
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>1. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre el espacio público peatonal, una vez puesto en operación, para que brinde condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva. • Mantenimiento rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. • Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto. • Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados. <p>2. 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 espacio público peatonal. 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 pre-factibilidad y/o factibilidad.</p>					



	<p>3. Construcción: Corresponde a la generación de un nuevo espacio público peatonal. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.</p>
<p>Lista de opciones elegibles para los presupuestos participativos</p>	<p>Conservación de espacio público peatonal existente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las plazas y plazoletas. - La red de andenes. - Las vías peatonales. - Las zonas de control ambiental, los separadores, los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y las vías. - Los paseos y alamedas. - Túneles peatonales. - Los cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las ciclorrutas¹. - Las zonas bajo puentes². - Los senderos peatonales.
	<p>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 los peatones.</p>
	<p>Elaboración de estudios y diseños de espacio público peatonal.</p>
	<p>Construcción de proyectos de espacio público peatonal que cuenten con estudios y diseños aprobados.</p>
<p>Criterios de elegibilidad</p>	<p>Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios:</p>
	<p>Elementos de la infraestructura de espacio público peatonal requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.</p>
	<p>Elementos de la infraestructura de espacio público peatonal, que cuenten con estudios y diseños realizados en vicinias anteriores.</p>
	<p>Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en el espacio público asociado a corredores de movilidad que soporten rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP -.</p>
	<p>Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en el espacio público peatonal asociado a vías que conduzcan a la malla vial arterial y a corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí.</p>
<p>Espacio público peatonal en zonas atractoras, con 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.</p>	

¹ Adicionado por el artículo 182 del Decreto 469 de 2003.

² Decreto 190 de 2004. Plan de Ordenamiento Territorial. Artículo 246. Componentes (artículo 233 del Decreto 619 de 2000).



	<p>Espacio público peatonal 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).</p> <p>Elementos del espacio público peatonal, relacionados con procesos de articulación y complementación de 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).</p> <p>Intervenciones en espacio público peatonal, asociado a malla vial que conecte bordes urbano - rurales.</p> <p>Intervenciones en espacio público peatonal, asociado a vías locales o de acceso a unidades de vivienda (zona urbana).</p> <p>Intervenciones en espacio público peatonal, asociado a centros poblados y centros de equipamientos y servicios (zona rural).</p>
Criterios de viabilidad	<p>Espacio público peatonal asociado a la malla vial local e intermedia de la Localidad, que cuenten con redes de servicios públicos.</p> <p>Infraestructura de espacio público peatonal que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.</p> <p>Infraestructura de espacio público peatonal que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.</p> <p>Infraestructura de espacio público peatonal que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.</p> <p>Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.</p> <p>Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.</p> <p>Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.</p> <p>Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA- (malla vial urbana) o la entidad competente (red vial rural). En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.</p> <p>Espacio público peatonal que NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.</p> <p>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</p>
CRITERIOS DE LOS ENFOQUES DE POLÍTICAS PÚBLICAS	
<p>Los proyectos propuestos dentro de este concepto de inversión, en todos los casos, deben cumplir con los siguientes lineamientos desde estos enfoques:</p>	





ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL	
Grupos poblacionales/ sectores sociales/ Enfoques	Criterios
Infancia y Adolescencia	<ul style="list-style-type: none">• Eliminar las barreras arquitectónicas, con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura del espacio público para niños y niñas.• Desarrollar espacio público, con estéticas y lenguajes lúdicos y propios de los NNA, considerando sus características.
Juventud	NA
Adulterz	NA
Envejecimiento y Vejez	Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura del espacio público para personas mayores.
Raizales	NA
Rrom	NA
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	NA
Pueblos Indígenas	NA



Víctimas del conflicto	<ul style="list-style-type: none"> • Priorizar los territorios PDET Sumapaz y borde Bogotá - Soacha. • Priorizar las localidades donde se encuentra ubicada la población víctima y excombatiente, para favorecer una reparación integral, transformadora y la reconciliación en las comunidades. • Priorizar las UPZ, barrios y localidades con Alerta Temprana emitida por la Defensoría del Pueblo: Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy, Engativá, Fontibón, Usme, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe, La Candelaria, Puente Aranda, Santa Fe, Los Mártires y Usaquén. • Priorizar la construcción y conservación de infraestructura de espacio público, en zonas donde existan proyectos de vivienda gratuita VIP y VIS con una alta concentración de víctima del conflicto armado. Esta intervención contribuye a la integración local de las víctimas en el marco de un proceso de retorno o reubicación. Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de los lineamientos y responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos. • Privilegiar la atención de infraestructura de espacio público en zonas de alto déficit, definidas como Intervenciones Integrales de Mejoramiento y sus Áreas de Intervención Temprana, así como de proyectos de vivienda nueva (de acuerdo al diagnóstico aportado para la respectiva Localidad por la Secretaría Distrital del Hábitat).
Discapacidad	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura vial para las personas con discapacidad. • Aplicar las normas técnicas que relaciona el ICONTEC sobre accesibilidad para población con discapacidad y movilidad reducida, señaladas en el capítulo 1 del presente documento.
Habitabilidad en calle	NA
Familias	<ul style="list-style-type: none"> • Construir andenes peatonales en todas las localidades, que permitan que peatones y familias caminen y se desplacen seguros, minimizando los riesgos de caídas. • Adecuar en todas las localidades los andenes para desplazamiento de familias, con integrantes invidentes o con visibilidad reducida, en concordancia con lo establecido en la Cartilla de Andenes del Taller del Espacio Público y la normatividad vigente sobre Accesibilidad. Esto en el marco del Eje 3 de la PPF y sus derechos.
Sectores LGBTI	NA
ENFOQUE DE GÉNERO	



Señalización fácil de leer para ayudar a ubicarse, visibilidad general de todo el lugar, libre de lugares donde alguien pudiera esperar escondido.

Promover iniciativas de cambio en la organización espacial para que refleje los cambios en los roles de género en la sociedad.

Espacios con buena señalización, campos visuales despejados y buena accesibilidad, evitando lugares-trampas o espacios recovecos oscuros, peligrosos y delictivos.

Identificar lugares del espacio público inseguros para las mujeres en cada una de las localidades y generar acuerdos con la institucionalidad para la realización de acciones que ofrezcan seguridad a las mujeres.

En el desarrollo de los contratos:

- Uso de poli sombras con transparencia suficiente para la estrategia de Ciudades Seguras: ver y ser vistas, como prevención de acoso callejero y violencias sexual en el espacio público, en concordancia con lo establecido en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte.
- Se recomienda hacer énfasis en la implementación de la normativa y procedimientos del sistema de gestión SST- Seguridad y Salud en el Trabajo, con referencia a jornadas trimestrales de capacitación para todo el personal vinculado al contrato de obra (mano de obra calificada y no calificada) y subcontratistas, en las cuales se incluyan sensibilizaciones con enfoque de género, contando siempre con la gestión, articulación y asesoría técnica de la Secretaría Distrital de la Mujer, con el objetivo de superar estereotipos y prácticas sociales, culturales, religiosas e ideológicas.
- Así mismo, se indica incluir en las carteleras asignadas al componente SST, mínimo 3 piezas comunicativas durante el desarrollo del contrato, cuyo contenido sea remitido por la Secretaria Distrital de la Mujer, con el fin de promover y garantizar los derechos de las mujeres, así como recordar fechas conmemorativas y eventos distritales.

ENFOQUE AMBIENTAL

<p>Enfoque Ambiental</p>	<p>En el desarrollo de los contratos se recomienda dar estricto cumplimiento a lo establecido en el marco de la Política ambiental del Distrito Capital, de acuerdo a la normativa vigente, especialmente en lo referente a:</p> <p>La gestión de Residuos de Construcción y Demolición - RCD, se deberá fundamentar en el cumplimiento a lo establecido en la Resolución 01115 De 2012: <i>“Por medio de la cual se adoptan los lineamientos técnico - ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital”</i>, Resolución 932 de 2015: <i>“Por la cual se modifica y adiciona la resolución 1115 de 2012”</i>, en el Decreto 586 de 2015: <i>“Por medio del cual se adopta el modelo eficiente y sostenible de gestión de los Residuos de Construcción y Demolición - RCD en Bogotá D.C.”</i> y en la Resolución 0472 De 2017: <i>“Por la cual se reglamenta la gestión integral de los residuos generados en las actividades de construcción y demolición RCD y se dictan otras disposiciones”</i>, o en las normas que las modifiquen, actualicen, deroguen y/o sustituyan, dentro del marco de la política ambiental del Distrito Capital, respecto a:</p>
--------------------------	--





	<ul style="list-style-type: none"> • Incluir materiales provenientes de los procesos de transformación que se llevan a cabo en los centros de tratamiento y aprovechamiento de RCD, para incorporarlos en la obra. • Demolición de losas de pavimentos en concreto hidráulico para su posterior transformación, bien sea por trituración primaria y/o trituración secundaria, para su reutilización y revalorización y sean incorporados según sus propiedades. • Reutilizar y/o reciclar <i>in situ</i>, los materiales que hayan sido objeto de retiro en las obras e instalarlos nuevamente logrando así su aprovechamiento. • Tener en cuenta los requerimientos según la normatividad vigente de las obras a realizar. <p>Se deberán utilizar elementos reciclados y provenientes de los Centros de Tratamiento y/o Aprovechamiento de RCD (Residuos de Construcción y Demolición) legalmente constituidos y/o la reutilización de los generados en las etapas constructivas y de desmantelamiento, de acuerdo a la naturaleza del proyecto y según lo contemplado en la normatividad vigente.</p>
ENFOQUE TERRITORIAL	
Enfoque Territorial	<p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en espacio público peatonal, las UPZ en las cuales exista un mayor porcentaje de extensión medida en metros cuadrados, de espacio público peatonal en mal estado y/o sin construir.</p> <p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones en espacio público peatonal, las zonas con tratamiento urbanístico de mejoramiento integral.</p> <p>Se tendrá en cuenta para la intervención de espacios públicos peatonales pertenecientes a alguno de los componentes del Sistema de Patrimonio construido, la no afectación de sus valores de interés histórico, artístico, arquitectónico o urbanístico.</p>
OTRAS ACCIONES	
Otras Acciones	NA



3.5 CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD		Requiere concepto del Sector	SI	X	NO	
Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura.				
	Concepto	Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural).				
Componente de gasto:	Construcción y/o conservación de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua (de escala local: urbana y/o rural).					
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>1. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua, una vez puestos en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que, por lo tanto, no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio y constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva. • Mantenimiento rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. • Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes, en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto. • Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados. <p>2. 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 puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización, que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, inclusive si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.</p>					



	3. Construcción: Corresponde a la generación de una nueva estructura de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.
Lista de opciones elegibles para los presupuestos participativos	Conservación de puentes peatonales y/o vehiculares existentes sobre cuerpos de agua (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción).
	Elaboración de estudios y diseños de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua.
	Construcción de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua, que cuenten con estudios y diseños aprobados.
Criterios elegibilidad	de Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios:
	Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua requeridos por Acciones Populares interpuestas, que exijan su inmediata intervención.
	Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua que cuenten con estudios y diseños realizados en vigencias anteriores.
	Puentes peatonales y/o vehiculares 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).
	Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua que generen mayor beneficio, con el fin de permitir la continuidad de la movilidad colectiva de los usuarios y la eliminación de conflictos entre trayectorias, sobre la malla vial urbana y/o la red vial rural.
	Puentes peatonales y/o vehiculares que se articulen y complementen con proyectos de las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, para la salud o para recreación, entre otros).
Criterios viabilidad	de Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana, en barrios legalizados por la Secretaría Distrital de Planeación.
	Construcción de nuevos puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana, que cuenten previamente con la aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad y/o de la Secretaría Distrital de Planeación, según corresponda.
	Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que generen conectividad entre vías pertenecientes al inventario de la malla vial local e intermedia o rural de la Localidad.
	Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que NO cuenten con pólizas de estabilidad vigentes.
	Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que NO cuenten con reserva por parte de otra entidad para intervención.
	Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que se encuentren en suelo cuya propiedad sea del Distrito.



	Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana, que NO se encuentren en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana, que NO se encuentren en polígonos de Planes Parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	La intervención de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua que se encuentren en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAB-ESP o la Secretaría Distrital de Ambiente, debe contar con el permiso respectivo por parte de la entidad competente.
	Puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que NO hagan parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
CRITERIOS DE LOS ENFOQUES DE POLÍTICAS PÚBLICAS	
Los proyectos propuestos dentro de este concepto de inversión, en todos los casos, deben cumplir con los siguientes lineamientos desde estos enfoques:	
ENFOQUE POBLACIONAL-DIFERENCIAL	
Grupos poblacionales/ sectores sociales/ Enfoques	Criterios
Infancia y Adolescencia	Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura de puentes peatonales y/o vehiculares para niños y niñas.
Juventud	NA
Adulthood	NA
Envejecimiento y Vejez	Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura de puentes peatonales y/o vehiculares para personas mayores.
Raizales	NA
Rrom	NA
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	NA
Pueblos Indígenas	NA
Víctimas conflicto del	<ul style="list-style-type: none"> Priorizar la construcción y conservación de puentes sobre cuerpos de agua en zonas donde existan proyectos de vivienda gratuita VIP y VIS, con una alta concentración de víctima del conflicto armado. Esta intervención contribuye a la integración local de las víctimas en el marco de un proceso de retorno o



	<p>reubicación. Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de los lineamientos y responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilegiar la atención de infraestructura de espacio público en zonas de alto déficit, definidas como Intervenciones Integrales de Mejoramiento y sus Áreas de Intervención Temprana, así como de proyectos de vivienda nueva (de acuerdo al diagnóstico aportado para la respectiva Localidad por la Secretaría Distrital del Hábitat).
Discapacidad	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminar las barreras arquitectónicas con el fin de garantizar el acceso y uso efectivo de los elementos de la infraestructura de puentes peatonales y/o vehiculares para las personas con discapacidad. • Aplicar las normas técnicas que relaciona el ICONTEC sobre accesibilidad para población con discapacidad y movilidad reducida, señaladas en el capítulo 1 del presente documento
Habitabilidad en calle	NA
Familias	Construcción de puentes peatonales amplios, seguros e iluminados, para que las familias se motiven a usarlos, en línea con los derechos de la PPPF.
Sectores LGBTI	NA

ENFOQUE DE GÉNERO

Los puentes peatonales y/o vehiculares deben garantizar funcionalidad, accesibilidad y seguridad para el tránsito de todas las mujeres en sus diversidades y seguridad. Así mismo, deben permitir la movilidad y la eliminación de conflictos entre trayectorias.

El uso de puentes peatonales no debe tener limitaciones ni barreras, mejorando accesibilidad de mujeres en sus diversidades para transitar de forma segura, fácil y asequible y mejorar la percepción de seguridad en las mujeres; así como el mantenimiento y cuidado para evitar riesgos en la salud y en el entorno construido susceptibles al natural deterioro por contaminación.

Identificar lugares del espacio público inseguros para las mujeres en cada una de las localidades y generar acuerdos con la institucionalidad para la realización de acciones que les ofrezcan seguridad.

Las mujeres deben participar en la definición de prioridades en materia de diseño y operación de la infraestructura, si se quiere lograr el impacto deseado en el desarrollo.

En el desarrollo de los contratos:

- Se recomienda hacer énfasis en la implementación de la normativa y procedimientos del sistema de gestión SST- Seguridad y Salud en el Trabajo, con referencia a jornadas trimestrales de capacitación para todo el personal vinculado al contrato de obra (mano de obra calificada y no calificada) y subcontratistas, en las cuales se incluyan sensibilizaciones con enfoque de género, contando siempre con la gestión, articulación y asesoría técnica de la Secretaría Distrital de la Mujer, con el objetivo de superar estereotipos y prácticas sociales, culturales, religiosas e ideológicas.
- Así mismo, se indica incluir en las carteleras asignadas al componente SST, mínimo 3 piezas comunicativas durante el desarrollo del contrato, cuyo contenido sea remitido por la Secretaría Distrital



de la Mujer, con el fin de promover y garantizar los derechos de las mujeres, así como recordar fechas conmemorativas y eventos distritales.	
ENFOQUE AMBIENTAL	
Enfoque Ambiental	<p>Es necesario tener en cuenta lo establecido en la Guía de Manejo Ambiental para el Desarrollo de Proyectos de Infraestructura Urbana en Bogotá D.C., avalada por la Resolución del Dama No. 991 de 2001 y la Guía Ambiental como Instrumento de Autogestión y Autorregulación del Sector de la Construcción de la Secretaria Distrital de Ambiente, avalada por Resolución 6202 de 2010.</p> <p>La Guía de Manejo Ambiental para el Desarrollo de Proyectos de Infraestructura Urbana en Bogotá D.C. proporciona una orientación práctica para identificar, evaluar y valorar los impactos, alteraciones al medio ambiente y los riesgos que se pueden generar durante la ejecución de las obras. Además, establece las medidas necesarias para evitar, prevenir, controlar mitigar o compensar los posibles impactos a los recursos naturales o al medio ambiente, al igual que sobre los riesgos hacia los trabajadores y la comunidad, teniendo en cuenta que estos proyectos se clasifican de Tipo A, es decir, que no generan impactos ambientales significativos y sus riesgos son igualmente controlables.</p> <p>El análisis de experiencias anteriores con este tipo de proyectos, permite determinar que los principales impactos ambientales negativos que se pueden generar durante la etapa de ejecución de las obras, son: generación de escombros, emisión de partículas y generación de ruido, los cuales serán mitigados con la implantación y control de los Planes de Manejo Ambiental que se deben exigir para cada frente de obra.</p> <p>Se debe acatar lo establecido en el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente Decreto 2811 de 1974, sobre la regulación en términos de propiedad con relación a las zonas paralelas a los cauces permanentes. El Artículo 83, literal D, consagra que la faja paralela a las líneas de mareas máximas o al cauce permanente de ríos y lagos de hasta 30 metros es un bien inembargable e imprescriptible del Estado, excepto si existen derechos adquiridos.</p>
ENFOQUE TERRITORIAL	
Enfoque Territorial	<p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana (local e intermedia), las UPZ en las cuales exista un mayor porcentaje de dichas estructuras en mal estado y/o sin construir.</p> <p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala urbana (local e intermedia), las zonas con tratamiento urbanístico de mejoramiento integral.</p> <p>Se tendrá en cuenta para la priorización de las intervenciones de puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua de escala rural, aquellos que propendan por la continuidad de la movilidad de centros poblados e interconexión con nodos de equipamientos entre sí.</p>
OTRAS ACCIONES	



Otras Acciones	NA
----------------	----

4. Relación de anexos

La siguiente es la relación de anexos que acompañan los criterios de elegibilidad, viabilidad y de enfoque de políticas públicas del Sector Movilidad.

Anexo 1: Esquema de Acompañamiento.

Anexo 2: Visor de precios IDU. Es la base de precios oficiales (canasta de precios) con que cuenta el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). Este visor se encuentra disponible de forma permanente en la página web del Instituto y será parte integral de este documento de criterios. Se puede acceder al mismo a través del siguiente link:

<https://www.idu.gov.co/page/siipviales/economico/portafolio>

Anexos 3: Estadísticas malla vial, especificaciones técnicas, documentos y boletines técnicos. Hace referencia a todos los procesos precontractuales que adelanta el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), los cuales son publicados en las páginas oficiales dispuestas para tal fin. Se encuentran disponibles al público documentos como estudios previos, pliegos de condiciones, términos de referencia, anexos técnicos, minutas de contratos, entre otros, los cuales pueden servir como modelo o guía para los diferentes procesos contractuales a adelantar por los Fondos de Desarrollo Local (FDL).

De igual forma, también se encuentra disponible información vigente del Instituto relacionada con especificaciones técnicas de materiales y construcción, documentos técnicos resultado de consultorías especializadas y boletines técnicos con información reciente acerca de temas de interés técnico-general.

Este conjunto de documentos, boletines e información de especificaciones técnicas y estadísticas de malla vial se encuentran disponible de forma permanente en la página web del IDU y serán parte integral de este documento de criterios. La información digital relacionada para este anexo se dispone en el siguiente link:

<https://www.idu.gov.co/page/siipviales/innovacion/portafolio>

Anexo 4. Sistema de Información Geográfico IDU – SIGIDU. Contiene la información vigente, relacionada con el inventario y estadísticas de la malla vial urbana y rural de la ciudad, la cual puede ser consultada por Localidad. Este sistema de información se encuentra disponible de forma permanente en la página web del Instituto y será parte integral de este documento de criterios. Se puede acceder al mismo a través del siguiente link:

<https://www.idu.gov.co/page/siipviales/geomatica/portafolio>

Anexo 5. Mesa de Trabajo para el Mejoramiento Integral de Asentamientos Humanos – Sesión Ordinaria III de 2020. Secretaría Distrital del Hábitat - Subsecretaría de Coordinación Operativa – Subdirección de Barrios.

