



CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD, VIABILIDAD Y DE ENFOQUES DE POLÍTICAS PÚBLICAS SECTOR MOVILIDAD 2025-2028

1. Presentación.

El sector de movilidad tiene como misión “garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte”¹. Está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad, cabeza del sector y las siguientes entidades: adscritas: Establecimiento público: Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, Establecimiento público: Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT y Unidad Administrativa Especial: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (Acuerdo 257 de 2006, artículo 107).

El Instituto de Desarrollo Urbano – IDU² está a cargo de atender la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación ([Acuerdo 019 de 1975](#), artículo 2°).

La Unidad de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UMV- de acuerdo con el artículo 95 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 se organiza como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del sector descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, la cual tiene como objeto: “programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, intermedia y rural; así como la atención inmediata del espacio público para la movilidad cuando se presenten situaciones que dificulten la transitabilidad en el Distrito Capital.”

Por otra parte, se destaca que el IDU y la UMV son responsables de adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad, específicamente en la red vial, la red de cicloinfraestructura y en la red de infraestructura peatonal.

Bajo este enfoque, y como parte del sector movilidad se encuentra asociado el tema de “Infraestructura segura e incluyente” y los componentes de gasto asociados a “Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público” y “Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural” a través del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU y la Unidad de Mantenimiento Vial-UMV.

En esta medida, el sector movilidad a través del Instituto Distrital de Desarrollo Urbano -IDU brinda los criterios de elegibilidad, viabilidad y de enfoques de políticas públicas, que deben ser tenidos en cuenta para la formulación y actualización de proyectos de inversión con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local 2025-2028. Lo anterior, desde el ámbito de competencia y con base en

¹ [Acuerdo 257 de 2006 Concejo de Bogotá](#), D.C., Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones, artículo 104 y 107 Sector Movilidad.

² [Acuerdo 019 de 1975](#) (octubre 6) por el cual se crea y reglamenta el funcionamiento del Instituto de Desarrollo Urbano y [Acuerdo No. 001 de 2009](#) (febrero 3) “Por el cual se expiden los Estatutos del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU”

las funciones asignadas en el Decreto 768 de 2019³ y la Circular CONFIS⁴ 04 de 2024, que definió las líneas de inversión local y conceptos de gasto a nivel Distrital.

2. Objetivos del sector movilidad asociados a los recursos locales

En el marco del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” y su relación con las líneas de inversión local, el IDU se encuentra asociado en los objetivos estratégicos “1. Bogotá avanza en seguridad” y “4. Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática” en los programas generales “5. Espacio público seguro e inclusivo” y “26. Movilidad Sostenible”, respectivamente.

A continuación, se relacionan las metas sectoriales del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” que presentan una asociación en relación con las líneas de inversión y componentes de gasto:

Tabla 1. Alineación Plan de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” IDU

Objetivo estratégico/ Programa general	Línea de inversión/ Concepto de gasto	Meta sectorial asociadas al Instituto de Desarrollo Urbano-IDU⁵ Esta información permite a las Alcaldías Locales identificar la Alineación con el Plan de desarrollo “Bogotá Camina Segura” (Favor diligenciar OAP, IDU)
Objetivo 1. “Bogotá avanza en seguridad”. Programa 5. “Espacio público seguro e inclusivo”.	Línea: Infraestructura segura e incluyente Concepto de gasto: Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público	<ul style="list-style-type: none"> ● Conservar 1.120.000 m² de la red de infraestructura peatonal para mejorar la movilidad urbana y promover el transporte sostenible ● Conservar 126 enlaces de la red de espacio público para la movilidad universal. ● Construir 417.460 m² de Espacio Público inclusivo y accesible
Objetivo 4. “Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática” Programa 26. “Movilidad Sostenible”.	Línea: Infraestructura segura e incluyente Concepto de gasto: Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural	<ul style="list-style-type: none"> ● Alcanzar 46 enlaces vehiculares. ● Conservar 142 kilómetros lineales de la red de cicloinfraestructura ● Conservar 2.915 kilómetros carril de la red vial ● Construir 59 kilómetros lineales de la red de cicloinfraestructura ● Construir 80 Km/carril de malla vial en la ciudad ● Contratar 50 Km/carril de malla vial en la ciudad

³ Decreto Distrital 768 del 17 de diciembre de 2019 “Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo 740 de 2019 y se dictan otras disposiciones”, capítulo 3 –De la asesoría y asistencia técnica a las Alcaldías Locales

⁴ Alcaldía Mayor de Bogotá, Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal-CONFIS. Circular CONFIS Nro. 04 de 2 de julio de 2024. Lineamientos de política para las líneas de inversión local 2025-2028 y presupuestos participativos.

⁵ Acuerdo 927 de 2024 “por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”

Objetivo estratégico/ Programa general	Línea de inversión/Concepto de gasto	Meta sectorial asociadas al Instituto de Desarrollo Urbano-IDU⁵ Esta información permite a las Alcaldías Locales identificar la Alineación con el Plan de desarrollo “Bogotá Camina Segura” (Favor diligenciar OAP, IDU)
		<ul style="list-style-type: none"> • Estructurar proyectos viales correspondientes a 21 kilómetros lineales de malla vial.

A continuación, se relacionan las metas sectoriales del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” que presentan una asociación en relación con las líneas de inversión y componentes de gasto:

Tabla 2. Alineación Plan de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” UMV

Objetivo estratégico/ Programa general	Línea de inversión/Concepto de gasto	Meta sectorial asociadas a la Unidad de Mantenimiento Vial Esta información permite a las Alcaldías Locales identificar la Alineación con el Plan de desarrollo “Bogotá Camina Segura”
<p>Objetivo 1. “Bogotá avanza en seguridad”.</p> <p>Programa 5. “Espacio público seguro e inclusivo”.</p>	<p>Línea: Infraestructura segura e incluyente</p> <p>Concepto de gasto: Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público</p>	<p>buscará recuperar y fortalecer la confianza del ciudadano en la vida en sociedad. Construiremos una ciudad donde todas y todos podamos caminar y disfrutar, tranquilos, confiados del prójimo, las instituciones y la disposición, adecuada, de la oferta de la ciudad para vivirla.</p> <p>Conservar 1.120.000 m² de la red de infraestructura peatonal</p>
<p>Objetivo 4. “Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática”</p> <p>Programa 26. “Movilidad Sostenible”.</p>	<p>Línea: Infraestructura segura e incluyente</p> <p>Concepto de gasto: Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural</p>	<p>El cuarto frente, la ciudad. En Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática, prevemos las acciones que nos permitan contar con la oferta de bienes y servicios, de manera sostenible y resiliente, para una ciudad que vive y se transforma.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conservar 2.915 kilómetros-carril de la red vial • Intervenir 20 puntos críticos de la malla vial rural • Conservar 135 kilómetros lineales de la red de cicloinfraestructura

Normatividad vigente que ampara las actuaciones locales

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 555 de 2021 “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”, sus anexos y demás norma que lo desarrolle, reglamente, complemente, modifique, adicione, o sustituya.
- 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 927 de 2024 del Concejo de Bogotá: “por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”

Normatividad vigente en relación con políticas públicas del sector asociadas a los conceptos de gasto

- CONPES D.C. de adopción: 36. Política Pública del Peatón, en Bogotá Primero el peatón, vigencia 2023-2038. **Objetivo General:** Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.
- CONPES D.C. de adopción: 15. Política Pública de la Bicicleta para el Distrito Capital , Documento, Vigencia: 2021 -2039. **Objetivo general:** Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.
- CONPES D.C. de adopción: 06, Política Pública Distrital de Espacio Público, Vigencia: 2019 - 2038. **Objetivo general:** Aumentar la oferta cuantitativa y cualitativa de espacio público de Bogotá, garantizando su uso, goce y disfrute con acceso universal y la igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía, reforzando su carácter estructurante como configurador del territorio y su valoración ciudadana

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".
- 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 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 incorporan unos elementos a la Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá D.C.”.
- Acuerdo 927 de 2024 del Concejo de Bogotá: “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”
- 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)
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 72 de 2023 "Por el cual se reglamentan las disposiciones sobre espacio público del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones"
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 089 de 2023 “Por medio del cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para Bogotá D.C. 2023-2034”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 427 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 263 de 2023 "Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 491 de 2023 “Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones” – Puentes Peadonales
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto Distrital 493 de 2023 “Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 494 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 497 de 2023 “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 625 de 2023 “Por medio del cual se reglamenta el artículo 132 del Decreto Distrital 555 de 2021” Adecuación y mantenimiento de andenes

Normatividad vigente sobre Accesibilidad

Este documento es una versión
Es válido legalmente al amparo
de la Ley 527 de 1999



Impresión del original que fue generado digitalmente
del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7°



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 089 de 2023 “Por medio del cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para Bogotá D.C. 2023-2034”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 427 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 263 de 2023 “Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”
- 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. Peonales 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”.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 089 de 2023 “Por medio del cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para Bogotá D.C. 2023-2034”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 427 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 263 de 2023 "Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 491 de 2023 “Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones” – Puentes Peadonales

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

- 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.”

Este documento es una versión
Es válido legalmente al amparo
de la Ley 527 de 1999



Impresa del original que fue generado digitalmente
del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7°



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



- AASHTO STANDARD 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.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Decreto 491 de 2023 “Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones” – Puentes Peatonales



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

3.1.1. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD				
Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura segura e incluyente		
	Concepto	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público		
Componente de gasto (marque "X"):	Gestión Pública Local		Presupuestos Participativos	X
Indicador	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal			
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>Descripción del concepto Componente: Espacio público Corresponde a la generación de un nuevo espacio público peatonal o a la generación de una nueva estructura de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Incluye la realización de estudios y diseños que se requieran para su construcción. Asimismo, acciones 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. Se incluye como parte de la construcción, adecuación y conservación la cicloinfraestructura.</p> <p>1. Estudios y diseños: Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de 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>2. 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>3. Conservación: Es el conjunto de estrategias que se ejecutan sobre: andenes, plazas, pompeyanos y demás elementos que componen el espacio público, 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 rutinario Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de la estructura, constituyéndose en una práctica preventiva. Incluye el barrido de pisos, el deshierbe de la estructura sobre superficie y juntas (podas), resello en arena, sello de juntas, limpieza del mobiliario urbano (lavado), pintura de superficie, etc. • Mantenimiento periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, 			

	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de una nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características.
Lista de opciones elegibles espacio público	Opción elegible 1: Proyectos que corresponden a conservación de los elementos que componen el espacio público (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción)
	Opción elegible 2: Proyectos nuevos que se identifiquen necesarios para desarrollar la fase de elaboración de estudios y diseños para espacio público
	Opción elegible 3: Proyectos nuevos en los que se vaya a desarrollar la construcción de espacio público en lugares que carezcan de este, y que cuenten con estudios y diseños aprobados por quien corresponda.
Criterios de elegibilidad de los espacios públicos	Los proyectos propuestos para espacio público deben cumplir los siguientes criterios:
	Espacios públicos requeridos por Acciones Populares interpuestas, que exigen su inmediata intervención
	Espacios públicos que cuenten con estudios y diseños existentes y vigentes.
	Espacios públicos en zonas que presentan 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).
	Espacios públicos 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.
	Espacios públicos 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 para espacio público	Espacio público peatonal asociado a la malla vial local e intermedia de la Localidad, que cuenten con redes de servicios públicos.
	Infraestructura de espacio público peatonal que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.
	Infraestructura de espacio público peatonal que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
	Infraestructura de espacio público peatonal que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
	Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Infraestructura de espacio público peatonal que NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAAB. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.

	<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 las 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.</p>
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 • Desarrollar estrategias de continuidad de la infraestructura peatonal garantizando la accesibilidad universal. • Adaptar el espacio público y malla vial a las particularidades físicas de los tramos de intervención
Juventud	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Adulthood	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Envejecimiento y Vejez	<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 el adulto mayor. • Desarrollar estrategias de continuidad de la infraestructura peatonal garantizando la accesibilidad universal. • Adaptar el espacio público y malla vial a las particularidades físicas de los tramos de intervención
Raizales	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Rrom	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Pueblos Indígenas	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Víctimas del conflicto	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Desarrollar las estrategia definidas en el Manual de Espacio Público para garantizar el desplazamiento autónomo y seguro de la población con discapacidad.
Habitabilidad en calle	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Familias	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Sectores LGBTI	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
ENFOQUE DE GÉNERO	
<p>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:</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 relacionadas 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 TERRITORIAL	
<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Se dará prioridad territorial a la conexión de desarrollos que se encuentran aislados o con deficiencias de accesibilidad y movilidad para poblaciones vulnerables como niños, personas mayores y personas que presenten afectaciones a su movilidad. 	
OTRAS ACCIONES	

- Se dará prioridad a los tramos que tengan mayor demanda poblacional y que generen un mayor impacto general a las condiciones de calidad de vida de los habitantes.

3.1.2. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD

Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura segura e incluyente		
	Concepto	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público		
Componente de gasto (marque "X"):	Gestión Pública Local		Presupuestos Participativos	X
Indicador	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal			
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>Descripción del concepto Componente: elementos del sistema de cicloinfraestructura 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. NOTA: el indicador de los elementos de cicloinfraestructura se debe medir en kilómetros lineales.</p>			
	<p>1. Estudios y diseños: Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de 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>2. 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> <p>3. 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 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. • 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"> • Rehabilitación: 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. • Reconstrucción: 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.
Lista de opciones elegibles cicloinfraestructura	<p>Opción elegible 1: Proyectos que corresponden a conservación de cicloinfraestructura existente.</p> <p>Opción elegible 2: Proyectos que corresponden a acciones de movilidad (actividades superficiales y temporales como bacheos, parcheos) para la atención de daños puntuales del pavimento que generen un alto riesgo para la vida, la seguridad y/o la integridad de los bicisuarios</p> <p>Opción elegible 3: Proyectos nuevos que se identifiquen necesario para desarrollar la fase de elaboración de estudios y diseños de cicloinfraestructura.</p> <p>Opción elegible 4: Proyectos nuevos en los que se vaya a desarrollar la construcción de cicloinfraestructura que cuenten con estudios y diseños aprobados por quien corresponda.</p>
Criterios de elegibilidad de cicloinfraestructura	<p>Los proyectos propuestos para ciclo infraestructura deben cumplir los siguientes criterios:</p> <p>Elementos de la cicloinfraestructura requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.</p> <p>Elementos de la cicloinfraestructura que cuenten con diseños aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad.</p> <p>Mejorar la movilidad de la zona, ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en cicloinfraestructura que conduzcan a la malla vial arterial y a corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí.</p> <p>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).</p> <p>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).</p>
Criterios de viabilidad para cicloinfraestructura	<p>Cicloinfraestructura que cuente con el aval de la Secretaría Distrital de Movilidad - Dirección de la Bicicleta y el Peatón.</p> <p>Cicloinfraestructura que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.</p> <p>Cicloinfraestructura que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.</p> <p>Cicloinfraestructura que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.</p> <p>Cicloinfraestructura que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-</p> <p>Cicloinfraestructura que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Cicloinfraestructura 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.</p>
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 cicloinfraestructura para niños y niñas.
Juventud	<ul style="list-style-type: none"> N/A
Adulthood	<ul style="list-style-type: none"> N/A
Envejecimiento y Vejez	<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 cicloinfraestructura para personas mayores.
Raizales	<ul style="list-style-type: none"> N/A
Rrom	<ul style="list-style-type: none"> N/A
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	<ul style="list-style-type: none"> N/A
Pueblos Indígenas	<ul style="list-style-type: none"> N/A
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 • Desarrollar las estrategia definidas en el Manual de Espacio Público para garantizar el desplazamiento autónomo y seguro de la población con discapacidad.
Habitabilidad en calle	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Familias	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Sectores LGBTI	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
ENFOQUE DE GÉNERO	
<p>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:</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 relacionadas 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 TERRITORIAL	
<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Se dará prioridad territorialidad a la conexión de desarrollos que se encuentran aislados o con deficiencias de accesibilidad y movilidad para poblaciones vulnerables como niños, personas mayores y personas que presenten afectaciones a su movilidad. 	
OTRAS ACCIONES	

- Se dará prioridad a los tramos que tengan mayor demanda poblacional y que generen un mayor impacto general a las condiciones de calidad de vida de los habitantes.

3.1.3 CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD

Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura segura e incluyente		
	Concepto	Construcción y/o conservación de elementos del sistema de espacio público		
Componente de gasto (marque "X"):	Gestión Pública Local		Presupuestos Participativos	X
Indicador	Metros cuadrados construidos y/o conservados de elementos del sistema de espacio público peatonal			
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>Componente: Construcción y/o conservación de puentes peatonales Descripción del concepto: Conjunto de estrategias que se ejecutan en puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua, una vez puestos en operación, para que brinden buenas condiciones de uso. 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. <u>NOTA: el indicador de construcción y/o conservación de puentes se debe medir en unidades.</u></p> <p>1. Estudios y diseños: Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados 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> <p>2. Construcción: Corresponde a la generación de una nueva estructura de puente peatonal que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.</p> <p>3. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados 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> <p>• Mantenimiento rutinario: El mantenimiento rutinario es una labor necesaria que debe realizarse para evitar que crezca el número de puentes con daños. Son trabajos clasificados como menores, sin dejar de ser importantes para tener la estructura con un buen servicio de operación; consisten principalmente en actividades de limpieza y pintura de barandas.</p>			

	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento periódico: Consisten en corregir fallas o deterioros en los elementos ocasionados por el tránsito diario y/o agentes externos, entre las actividades se encuentra: limpieza general de la estructura, reparación de barandas, cambio parcial o total del tablero o escaleras del puente, mantenimiento de juntas de dilatación, reparación de elementos ocasionados por golpes menores, entre otros. • Rehabilitación: Con estas obras se pretende que los puentes peatonales recuperen un nivel de servicio similar al de su condición original, incluye la reparación de elementos estructurales del puente y abarca un amplio campo que va desde la rehabilitación del concreto degradado hasta la renovación de elementos de equipamiento como juntas, impermeabilización, y el reforzamiento tiene actividades como el aumento de las áreas de los elementos, adición de refuerzo, entre otros. • Reconstrucción: Teniendo en cuenta la calidad o estado de los materiales de los elementos estructurales que no se encuentra acorde a lo exigido por el CCP-14, o las posibles fallas estructurales que se puedan presentar por el funcionamiento inadecuado de algún elemento de la estructura, se realizan estas obras para lograr el adecuado funcionamiento estructural o minimizar la vulnerabilidad sísmica del puente.
<p>Lista de opciones elegibles puentes peatonales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos de conservación de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción). • Proyectos para la elaboración de estudios y diseños de puentes peatonales nuevos que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua • Proyectos de construcción de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua, que cuenten con estudios y diseños aprobados por quien corresponda.
<p>Criterios de elegibilidad puentes peatonales</p>	<p>Los proyectos propuestos, deben cumplir los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua, requeridos por acciones populares interpuestas, que exigen su inmediata intervención. • Puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua que cuenten con estudios y diseños existentes y vigentes. • Puentes peatonales 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 que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados 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 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).
	<p>Aspectos Jurídicos</p>

Criterios de viabilidad puentes peatonales	<ul style="list-style-type: none"> • Verificación de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana, en barrios legalizados por la Secretaría Distrital de Planeación.
	<ul style="list-style-type: none"> • Verificación de intervención de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que se encuentren en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
	<ul style="list-style-type: none"> • Verificación de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados 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.
	Aspectos Técnicos
	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar que la construcción de nuevos puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana, cuenten previamente con la aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad y/o de la Secretaría Distrital de Planeación, según corresponda.
	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar que la intervención de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana, NO se encuentren en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar que la intervención de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana, NO se encuentren en polígonos de Planes Parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar que la intervención de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, generen conectividad entre vías pertenecientes al inventario de la malla vial local e intermedia o rural de la Localidad.
	Aspectos Sociales
	N/A
Aspectos Ambientales	
Verificar que la intervención de puentes peatonales que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua que se encuentren en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAAB-ESP o la Secretaría Distrital de Ambiente, y que cuenten con el permiso respectivo por parte de la entidad competente.	
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 los niños.

	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar estrategias de continuidad de la infraestructura peatonal garantizando la accesibilidad universal. • Adaptar el espacio público y malla vial a las particularidades físicas de los tramos de intervención
Juventud	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Adulterez	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Envejecimiento y Vejez	<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 el adulto mayor. • Desarrollar estrategias de continuidad de la infraestructura peatonal garantizando la accesibilidad universal. • Adaptar el espacio público y malla vial a las particularidades físicas de los tramos de intervención.
Raizales	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Rrom	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Pueblos Indígenas	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Víctimas del conflicto	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Desarrollar las estrategia definidas en el Manual de Espacio Público para garantizar el desplazamiento autónomo y seguro de la población con discapacidad.
Habitabilidad en calle	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Familias	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Sectores LGBTI	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
ENFOQUE DE GÉNERO	
<p>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:</p>	

- 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 relacionadas 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 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.
Se dará prioridad territorialidad a la conexión de desarrollos que se encuentran aislados o con deficiencias de accesibilidad y movilidad para poblaciones vulnerables como niños, personas mayores y personas que presenten afectaciones a su movilidad.

OTRAS ACCIONES

- Se dará prioridad a los tramos que tengan mayor demanda poblacional y que generen un mayor impacto general a las condiciones de calidad de vida de los habitantes.

3.2.1 CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD

Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura segura e incluyente		
	Concepto	"Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural"		
Componente de gasto (marque "X"):	Gestión Pública Local		Presupuestos Participativos	X
Indicador	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de <u>malla vial rural</u>			
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>Descripción del concepto</p> <p>1. Estudios y diseños: Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de malla vial rural. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, e incluso si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.</p> <p>2. Construcción: Corresponde a la generación de un nuevo corredor de la malla vial rural. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.</p> <p>3. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la malla vial rural, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento rutinario: Se refiere a la conservación continua con el fin de mantener las condiciones óptimas y uso adecuado de los elementos de espacio público y vías, constituyéndose en una práctica preventiva. Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte. <p>A continuación se presentan las actividades de mantenimiento rutinario que se realizan durante la conservación de una vía:</p>			

- *Derecho de vía:* Rocería y desmonte, retiro de material.
- *Drenajes:* limpieza de obras de drenaje (cunetas y alcantarillas).
- *Afirmados:* perfilado ligero de afirmado, tratamientos de afirmados.
- *Pavimento flexible:* sellado de fisuras y grietas en pavimentos asfálticos.
- *Pavimento rígido:* sellado de fisuras en losas de concreto hidráulico, reposición y sello de juntas en losas de concreto hidráulico.

- **Mantenimiento periódico:** Conjunto de actividades superficiales que no comprometen las capas inferiores de la estructura del pavimento, tendientes a lograr que por lo menos se alcance el período de diseño, manteniendo su condición de servicio. Constituyéndose así en una práctica preventiva y/o correctiva.

A continuación, se presentan las actividades de mantenimientos periódicos que se realizan durante la conservación de una vía rural:

- *Drenajes:* mantenimiento de obras de drenaje (cunetas y alcantarillas).
- *Afirmados:* perfilado pesado de afirmado, recarga de gravas en afirmado.
- *Pavimento flexible:* fresado de pavimento asfáltico, lechadas asfálticas, tratamientos arena-asfalto, tratamientos superficiales, mezcla asfáltica.
- *Pavimento rígido:* reposición total o parcial de losas de concreto hidráulico.

- **Rehabilitación:** Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad estructural del pavimento y hacerlo apto para un nuevo período de servicio. Algunas actividades asociadas a la necesidad de rehabilitar implican el retiro de parte de la estructura existente para colocar posteriormente el refuerzo, entre tanto, con otras actividades se busca aprovechar la condición estructural existente del pavimento. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios y diseños. La profundidad de las intervenciones es de máximo hasta la primera capa granular de la estructura y de ser necesario, incluye mejoras en las condiciones hidráulicas.

A continuación, se presentan las actividades de rehabilitación que se desarrollan dependiendo del tipo de estructura:

- *Drenajes*: rehabilitación o **reconstrucción parcial** de cunetas revestidas de concreto, rehabilitación de subdrenajes con geotextil y material granular.
 - *Afirmados*: reciclado parcial de afirmado, reposición parcial de material de afirmado.
 - *Pavimento flexible*: rehabilitación o reconstrucción parcial de base y sub-base granular para vías vehiculares, reciclaje de pavimento asfáltico.
 - *Pavimento rígido*: rehabilitación o reconstrucción parcial de pavimento en concreto hidráulico, rehabilitación o reconstrucción parcial de placa huellas en concreto hidráulico.
- **Reconstrucción**: Retiro y reemplazo parcial o total de la estructura de un pavimento o de espacio público, para generar una nueva estructura. Es posible considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes.

A continuación, se presentan las actividades de reconstrucción que se desarrollan dependiendo del tipo de estructura:

- *Drenajes*: reconstrucción total de cunetas revestidas de concreto, reconstrucción de subdrenajes con geotextil y material granular.
- *Afirmados*: reciclado total de afirmado, reposición total de material de afirmado.
- *Pavimento flexible*: reconstrucción total de base y sub-base granular para vías vehiculares, reciclaje o reposición de pavimento asfáltico.
- *Pavimento rígido*: reconstrucción total de pavimento en concreto hidráulico, reconstrucción total de placa huellas en concreto hidráulico.

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.

- **Obras en Puntos Críticos o Inestables**: Se define como el conjunto de actividades tendientes a la mitigación temporal y focalizada de los efectos producidos en la estructura del pavimento, por los mecanismos de fallas geológicas en el sector o por inestabilidades de otro tipo en el terreno circundante. Se constituye en una práctica provisional, que busca evitar el cierre parcial o total de la circulación vehicular, mientras se diseñan y construyen las obras definitivas. Estas obras pueden atenderse total o complementariamente con soluciones de bioingeniería.

Lista de opciones elegibles malla vial rural	Opción elegible 1: Proyectos que correspondan a conservación de malla vial rural existente (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción, obras de bioingeniería, obras en puntos críticos o inestables).
	Opción elegible 2: Proyectos que correspondan a acciones de movilidad (actividades superficiales y temporales como parcheos, bacheos) 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.
	Opción elegible 3: Proyectos nuevos que estén para desarrollar la fase de elaboración de estudios y diseños de malla vial rural.
	Opción elegible 4: Proyectos nuevos en los que se vaya a desarrollar la obra de construcción de malla vial rural y que cuente con estudios y diseños aprobados por quien corresponda.
Criterios de elegibilidad de malla vial rural	Los proyectos propuestos, deben cumplir los siguientes criterios:
	Elementos de la malla vial rural requeridos por Acciones Populares interpuestas, que exijan su inmediata intervención.
	Elementos de la malla vial rural que cuenten con estudios y diseños existentes y vigentes
	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.
	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.
	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.
	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.)
	Aspectos Jurídicos
	Verificar que la malla vial rural se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
	Verificar que la malla vial rural NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.

Criterios de viabilidad malla vial rural	Aspectos Técnicos
	Verificar que la malla vial rural NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
	Verificar que la malla vial rural NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP.
	Verificar que la malla vial rural NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP.
	Verificar que la malla vial rural NO haga parte de las responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
	Aspectos Sociales
	N.A.
	Aspectos Ambientales
	Verificar que la malla vial rural NO se encuentre en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto, Agua, Alcantarillado y Aseo de Bogotá -EAAB-ESP. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
	Verificar que la malla vial rural 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.
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/	Criterios

sectores sociales/ Enfoques	
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.
Juventud	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Adulthood	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Envejecimiento y Vejez	<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 personas mayores.
Raizales	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Rrom	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Pueblos Indígenas	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Víctimas del conflicto	<ul style="list-style-type: none"> • 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.

	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Familias	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Sectores LGBTI	<ul style="list-style-type: none"> • NA
ENFOQUE DE GÉNERO	
<p>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.</p> <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 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 TERRITORIAL	
<p>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.</p>	
OTRAS ACCIONES	

- **Enfoque Ambiental:**

- 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.
- 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.
- 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 con la naturaleza del proyecto y según lo contemplado en la normatividad vigente.
- 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.

3.2.2 CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD

Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura segura e incluyente		
	Concepto	"Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural"		
Componente de gasto (marque "X"):	Gestión Pública Local		Presupuestos Participativos	X
Indicador	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de <u>malla vial urbana (local y/o intermedia)</u>			
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>1. Estudios y diseños: es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de malla vial local e intermedia. Se entienden incorporados dentro de la anterior definición entre otros, los términos como ajustes y/o complementación y/o actualización que tengan como resultado los productos definitivos de la fase de estudios y diseños para iniciar la construcción, inclusive si desarrolló actividades de prefactibilidad y/o factibilidad.</p> <p>2. Construcción: Corresponde a la generación de un nuevo corredor vial de la malla vial local e intermedia. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.</p> <p>3. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre la malla vial local e intermedia, una vez puesta en operación, para que brinden condiciones de uso aceptable. Estas estrategias están enfocadas a cumplir el período de vida útil o a incrementarlo, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar o reparar el desarrollo de deterioros. Incluye las estrategias de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mantenimiento periódico: Conjunto de actividades superficiales que no comprometen las capas inferiores de la estructura del pavimento, tendientes a lograr que por lo menos se alcance el período de diseño, manteniendo su condición de servicio. Constituyéndose así en una práctica preventiva y/o correctiva. ● Mantenimiento rutinario: Se refiere a la conservación continua con el fin de mantener las condiciones óptimas y uso adecuado de los elementos de espacio público y vías, constituyéndose en una práctica preventiva. Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte 			

	<ul style="list-style-type: none"> ● Reconstrucción: Retiro y reemplazo parcial o total de la estructura de un pavimento o de espacio público, para generar una nueva estructura. Es posible considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes. ● 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>Lista de opciones elegibles malla vial urbana</p>	<p>Opción elegible 1: Proyectos que corresponden a conservación de malla vial local e intermedia existente (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción).</p> <p>Opción elegible 2: Proyectos que corresponde a acciones de movilidad (actividades superficiales y temporales como bacheos, parcheos) para la atención de daños puntuales del pavimento que generen un alto riesgo para la vida, la seguridad y/o la integridad de las personas.</p> <p>Opción elegible 3: Proyectos nuevos que estén para desarrollar la fase de elaboración de estudios y diseños de malla vial local e intermedia.</p> <p>Opción elegible 4: Proyectos nuevos en los que se vaya a desarrollar las obra de construcción de malla vial local e intermedia y que cuente con estudios y diseños aprobados por quien corresponda.</p>
<p>Criterios de elegibilidad malla vial urbana</p>	<p>Los proyectos propuestos, deben cumplir los siguientes criterios:</p> <p>Elementos de la malla vial local e intermedia requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.</p> <p>Elementos de la malla vial local e intermedia que cuenten con estudios y diseños existente y vigentes.</p> <p>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 -.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>Intervenciones en vías locales o de acceso a unidades de vivienda.</p>

Criterios de viabilidad malla vial urbana	Aspectos Jurídicos
	Verificar que la malla vial local e intermedia NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Verificar que la malla vial local e intermedia vial NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.
	Aspectos Técnicos
	Verificar que la malla vial local e intermedia NO se encuentre en polígonos de Planes Parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	Verificar que las vías pertenecientes al inventario de la malla vial local e intermedia de la Localidad, cuenten con redes de servicios públicos.
	Verificar que la malla vial local e intermedia se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
	Verificar que la malla vial local e intermedia NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
	Verificar que la malla vial local e intermedia NO haga parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
	Aspectos Sociales
	N.A.
	Aspectos Ambientales
	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.	
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 Niños, Niñas y Adolescentes -NNA.
Juventud	<ul style="list-style-type: none"> NA

Adulterez	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Envejecimiento y Vejez	<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 personas mayores.
Raizales	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Rrom	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Pueblos Indígenas	<ul style="list-style-type: none"> • 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 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	<ul style="list-style-type: none"> • NA
Familias	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • NA
ENFOQUE DE GÉNERO	
<p>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.</p> <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 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 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	
<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 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: “Por medio de la cual se adoptan</p>	

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 pavimento 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.

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.

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.

3.2.3. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD Y VIABILIDAD

Línea de Inversión Local (Gasto elegible)	Línea	Infraestructura segura e incluyente		
	Concepto	“Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural”		
Componente de gasto (marque “X”):	Gestión Pública Local		Presupuestos Participativos	X
Indicador	* Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)			
Descripción (Fundamentos conceptuales y/o de enfoque)	<p>Componente: Construcción y/o conservación de puentes vehiculares Descripción del concepto: Conjunto de estrategias que se ejecutan en puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua, una vez puestos en operación, para que brinden buenas condiciones de uso. 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. NOTA: el indicador de construcción y/o conservación de puentes se debe medir en unidades.</p> <p>1. Estudios y diseños: Es la etapa en la cual se deben elaborar los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto de puentes vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados 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> <p>2. Construcción: Corresponde a la generación de una nueva estructura de puente vehicular, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Requiere previamente la realización de los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.</p> <p>3. Conservación: Conjunto de estrategias que se ejecutan sobre puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados 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> <p>• Mantenimiento rutinario: El mantenimiento rutinario es una labor necesaria que debe realizarse para evitar que crezca el número de puentes con daños. Son trabajos clasificados como menores, sin dejar de ser importantes para tener la estructura con un buen servicio de operación; consisten principalmente en actividades de limpieza y pintura de barandas.</p>			

	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento periódico: Consisten en corregir fallas o deterioros en los elementos ocasionados por el tránsito diario y/o agentes externos, entre las actividades se encuentra: limpieza general de la estructura, reparación de barandas, cambio parcial o total del tablero o escaleras del puente, mantenimiento de juntas de dilatación, reparación de elementos ocasionados por golpes menores, entre otros. • Rehabilitación: Con estas obras se pretende que los puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua recuperen un nivel de servicio similar al de su condición original, incluye la reparación de elementos estructurales del puente y abarca un amplio campo que va desde la rehabilitación del concreto degradado hasta la renovación de elementos de equipamiento como juntas, impermeabilización, y el reforzamiento tiene actividades como el aumento de las áreas de los elementos, adición de refuerzo, entre otros. • Reconstrucción: Teniendo en cuenta la calidad o estado de los materiales de los elementos estructurales que no se encuentra acorde a lo exigido por el CCP-14, o las posibles fallas estructurales que se puedan presentar por el funcionamiento inadecuado de algún elemento de la estructura, se realizan estas obras para lograr el adecuado funcionamiento estructural o minimizar la vulnerabilidad sísmica del puente.
<p>Lista de opciones elegibles puentes vehiculares</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos de conservación de puentes vehiculares existentes, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación, reconstrucción). • Proyectos para la elaboración de estudios y diseños de puentes vehiculares nuevos, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. • Proyectos de construcción de puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua, que cuenten con estudios y diseños aprobados por quien corresponda.
<p>Criterios elegibilidad puentes vehiculares</p>	<p>Los proyectos propuestos, deben cumplir los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua requeridos por acciones populares interpuestas, que exigen su inmediata intervención. • Puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua que cuenten con estudios y diseños existentes y vigentes. • Puentes 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 vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados 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 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 de viabilidad puentes vehiculares	Aspectos Jurídicos
	• Verificación de puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana, en barrios legalizados por la Secretaría Distrital de Planeación.
	• Verificación de intervención de puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, que se encuentren en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
	• Verificación de puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados 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.
	Aspectos Técnicos
	• Verificar que la construcción de nuevos puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana, cuenten previamente con la aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad y/o de la Secretaría Distrital de Planeación, según corresponda.
	• Verificar que la intervención de puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana, NO se encuentren en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	• Verificar que la intervención de puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana, NO se encuentren en polígonos de Planes Parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
	• Verificar que la intervención de puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua de escala urbana o rural, generen conectividad entre vías pertenecientes al inventario de la malla vial local e intermedia o rural de la Localidad.
	Aspectos Sociales
N/A	
Aspectos Ambientales	
Verificar que la intervención de puentes vehiculares, que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua 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, que cuenten con el permiso respectivo por parte de la entidad competente.	
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 los niños. • Desarrollar estrategias de continuidad de la infraestructura peatonal garantizando la accesibilidad universal. • Adaptar el espacio público y malla vial a las particularidades físicas de los tramos de intervención
Juventud	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Adulthood	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Envejecimiento y Vejez	<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 el adulto mayor. • Desarrollar estrategias de continuidad de la infraestructura peatonal garantizando la accesibilidad universal. • Adaptar el espacio público y malla vial a las particularidades físicas de los tramos de intervención.
Raizales	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Rrom	N/A
Comunidades Negras, Afrocolombianas y Palenqueras	N/A
Pueblos Indígenas	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Víctimas del conflicto	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Desarrollar las estrategias definidas en el Manual de Espacio Público para garantizar el desplazamiento autónomo y seguro de la población con discapacidad.
Habitabilidad en calle	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Familias	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
Sectores LGBTI	<ul style="list-style-type: none"> • N/A

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 relacionadas 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 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 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.

Se dará prioridad territorialidad a la conexión de desarrollos que se encuentran aislados o con deficiencias de accesibilidad y movilidad para poblaciones vulnerables como niños, personas mayores, y personas que presenten afectaciones a su movilidad.

OTRAS ACCIONES

- Se dará prioridad a los tramos que tengan mayor demanda poblacional y que generen un mayor impacto general a las condiciones de calidad de vida de los habitantes.