ANEXO 2. FORMATO DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

1. IDENTIFICACIÓN

LOCALIDAD	10 - ENGATIVA
NOMBRE DEL PROYECTO	Movilidad y Espacios Públicos para el Disfrute de la Ciudadanía
CÓDIGO DEL PROYECTO	1490
COMPONENTES	• CONSTRUCCIÓN DE MALLA VIAL LOCAL • MANTENIMIENTO DE MALLA VIAL LOCAL • CONSTRUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO • MANTENIMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO

2. CLASIFICACIÓN

PLAN DE DESARROLLO LOCAL	ENGATIVÁ MEJOR PARA TODOS: ENGATIVÁ RENACE CONTIGO
PILAR/EJE	DEMOCRACIA URBANA
PROGRAMA	MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS
META(S) PLAN DE DESARROLLO	• Construir 16 Km/carril de malla vial local. • Mantener 76 Km/carril de malla vial local • Construir 12.615 m² de espacio público local (como andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros) • Mantener 13.876 m² de espacio público local (como andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros)
AÑO DE VIGENCIA	**Escriba aquí el (los) año (s):** 2017, 2018, 2019 y 2020

3. PROBLEMA O NECESIDAD

PROBLEMA O NECESIDAD

Problema que se pretende solucionar

Existe un alto porcentaje de vías de acceso a la localidad y a los barrios en regular y mal estado, además el desarrollo exige la construcción de nuevas vías locales, no hay un buen promedio de velocidad en la mayoría de las UPZ, las soluciones para el acceso a todas las personas han sido limitadas, no siguen se cumplen las normas técnicas universales y la población de niños, niñas, mujeres, personas mayores y personas con discapacidad no tiene acceso seguro e incluyente, la falta de coordinación institucional ha llevado a retrasos y aumento de los costos, cada día se incrementa la movilidad a pie y en bicicleta exigiendo espacios públicos con más calidad, incluyentes y accesibles, es incipiente la articulación de los componentes de movilidad, la localidad atiende operaciones estratégicas de la ciudad lo que demanda mejores y más variadas condiciones de movilidad.

Justificación del Proyecto:

Teniendo en cuenta la responsabilidad de la administración local de realizar las intervenciones, mantenimiento, construcción y recuperación de la malla vial local y de los espacios públicos de la localidad, se hace necesario la formulación del este Proyecto de Inversión que busca la intervención de las vías de acceso a la localidad y de los barrios, así como del espacio público como andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros de la Localidad , además por las siguientes razones:

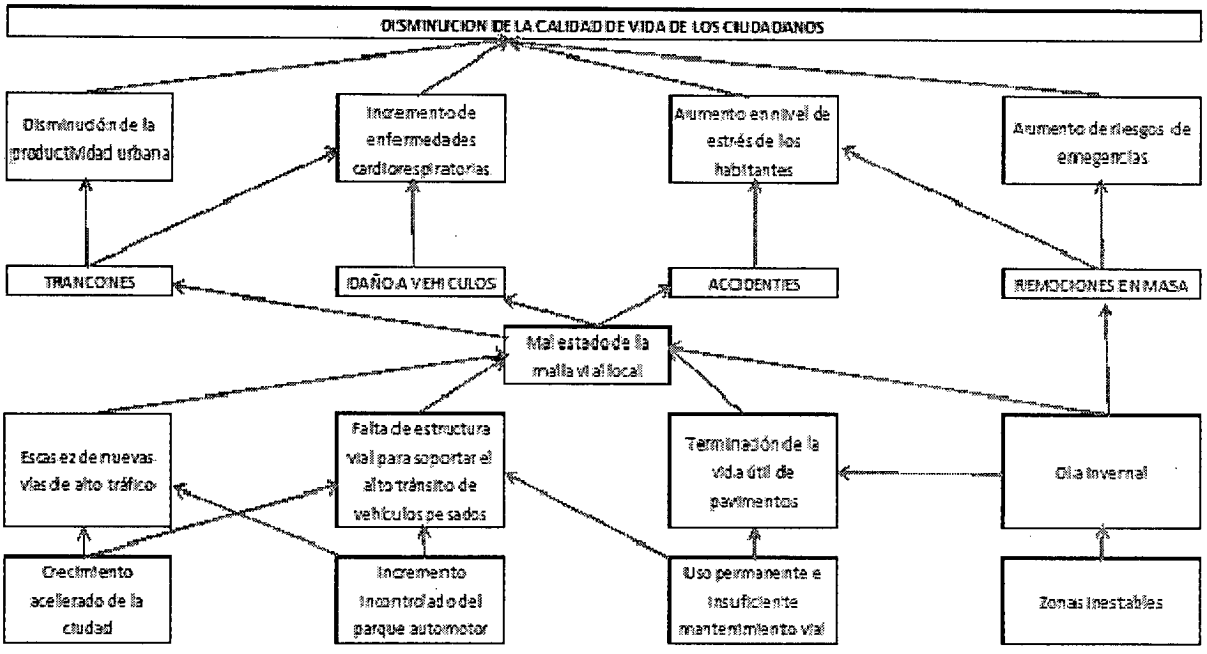
Se considera que el deterioro físico trae el deterioro social, así mismo, es interés del Plan de Desarrollo Local la apropiación del espacio púbico por parte del ciudadano pero esto es posible si hay calidad en el mantenimiento de las vías y del espacio público, además se considera que la localidad tiene un buen índice de espacio público por habitante que es de 13,91 esto comparado con la recomendación de la Organización Mundial de la Salud que debe estar entre 10 y 15 metros cuadrados; ahora bien, observando la cantidad de metros cuadrados por habitante tenemos lo siguiente: vías peatonales 0.68, vías vehiculares 7,92 y ciclorutas 0,07, ahora bien, mirando los índices de las cuatro localidades similares en población (Usaquén, Kennedy, Suba y Ciudad Bolívar); en vías peatonales ocupa el penúltimo puesto, en vías vehiculares y ciclorutas se ocupa el segundo puesto y en total espacio público por habitante somos la tercera localidad, lo que nos indica que debemos de atender todos los componentes de espacio público. .

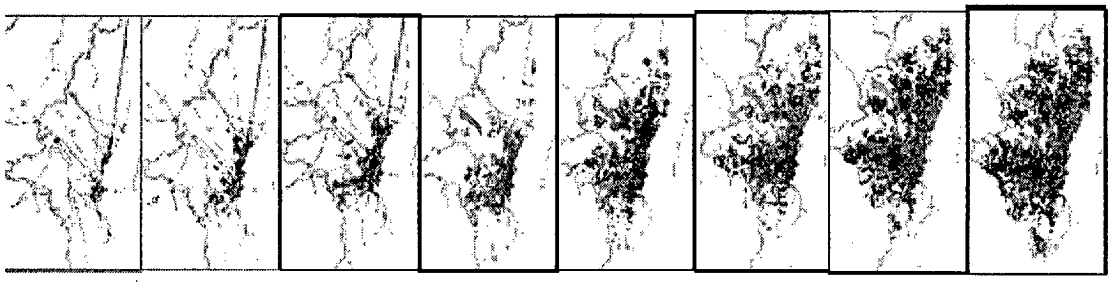
Otras de las razones importantes es que la seguridad, el acceso a servicios públicos, la movilidad y el espacio público son considerados factores primordiales para la equidad, por ello se adoptó como Objetivo General del Pilar Democracia Urbana por medio del artículo 12 del Acuerdo Local 03 de la Junta Administradora Local Plan de Desarrollo Local "Engativá mejor para Todos: Engativá Renace Contigo 2017-2020" que dice: "Convertir a Engativá en una localidad creativa, incluyente, sostenible, feliz y referente del desarrollo urbano, ecológico y equitativo por medio del incremento del espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura pública disponible, los cuales deben ser atractivos para los habitantes y visitantes de la localidad, no deben requerir membresías y deben garantizar el derecho a su utilización a toda la ciudadanía sin discriminación.

Como administración local debemos de impulsar el derecho a la Localidad, esto es la socioespaciolización del bienestar colectivo y el rechazo a la exclusión social, lo que significa objetivos de la democracia urbana, el Pilar bajo el cual se formula este proyecto de inversión. Así mismo, debemos propender por la producción de espacios públicos y bienes públicos en la localidad, tanto en la calidad como en la cantidad, que ayuden a satisfacer el rezago que se trae, las necesidades y aspiraciones colectivas de la ciudadanía en la Localidad.

Se necesita trabajar por una localidad compacta de manera que se permita a la ciudadanía relacionarse entre sí, todo el territorio en la Localidad es importante y todos los ciudadanos son importantes.

Causas y Efectos del Problema





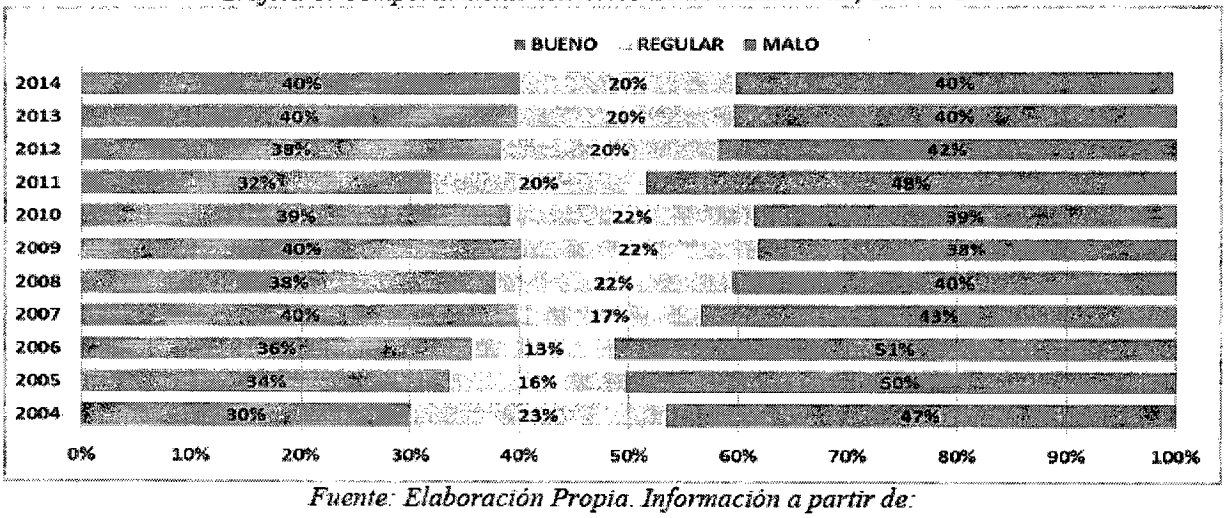
Antecedentes:

El deterioro de la malla vial crece de manera exponencial entre otras razones por: dificultades en las etapas de planeación y ejecución de la conservación de la malla vial de la ciudad, demasiados actores que no se coordinan entre sí, deficiencia en el control de su operación, se presenta un alto deterioro de la malla vial con consecuencias negativas en los costos de la Administración Distrital (mayores recursos destinados a reconstrucción y rehabilitación) y los usuarios de la red. Este problema es de carácter estructural e histórico, desde el año 1990 Juan Martín Caicedo Ferrer decretó una emergencia vial, hoy 25 años después la situación aún es crítica, a pesar de los esfuerzos de la Administración Distrital, especialmente en términos de la malla vial local, esto asociado a que durante los últimos ocho años, el parque automotor de Bogotá ha crecido un 50%, mientras que la extensión de la malla vial solamente un 3%.

La malla vial local con más del 56% representa 4.644 Km-carril de los 8.285 Km-carril, seguida de las vías intermedias (1.047,4 Km-carril: 30%). La malla vial arterial troncal y no troncal se encuentra en mejores condiciones, solo el 6% y el 16% respectivamente del total de este tipo de vías, se encuentra en mal estado.

Respecto al comportamiento histórico del estado de la malla vial, como se observa en la siguiente gráfica, el porcentaje de Km.-carril en buen estado de las vías que conforman el subsistema vial y de transporte, ha fluctuado entre los años 2004 a 2014, registrando un aumento gradual entre los años 2011 y 2014.

Gráfica 8. Comportamiento Histórico Estado Malla Vial, 2004 – 2014

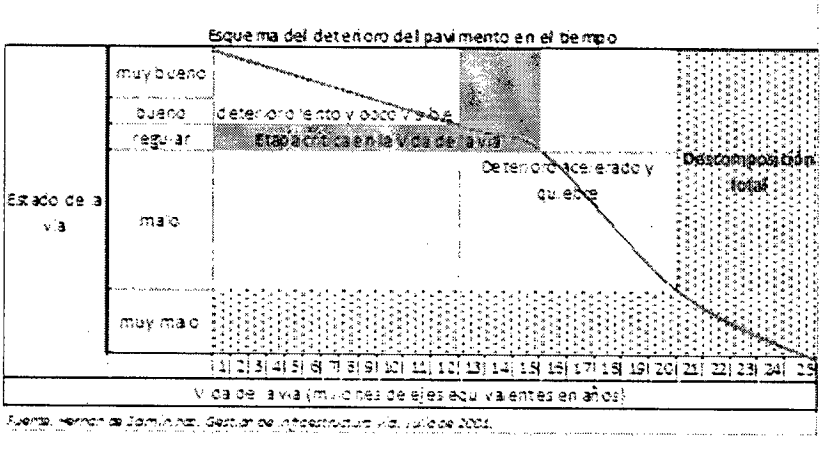


Fuente: Elaboración Propia. Información a partir de: http://app.idu.gov.co/geodata/IntenasMain/estadisticas.html

Durante el periodo comprendido entre los años 2011 a 2014, el porcentaje de Km.-carril en regular estado ha permanecido estable en el 20%, en cuanto al porcentaje de Km.-carril en mal estado se ha presentado una disminución producto de la inversión en malla vial local priorizada a través de las Alcaldías Locales y la Unidad de Mantenimiento y Rehabilitación Vial.

Al observar la evolución del estado de la malla vial durante la última década se genera una importante reflexión: si el deterioro de la condición de la malla vial es un problema estructural y muy poco se han logrado mejorar dichas condiciones a pesar de la inversión realizada, cuál debe ser la estrategia de la Localidad?

La vida útil de una vía se estima en 20 años, los primeros años el deterioro es lento y poco visible, pero existe un punto en el cual el deterioro se acelera y la inversión para su reparación comienza a ser importante, hasta que se hace necesario reconstruirla por completo, debido al deterioro producido por factores ambientales, tales como la lluvia y al tránsito de vehículos y en relación directa a la frecuencia de uso de la vía y al peso soportado por la misma.



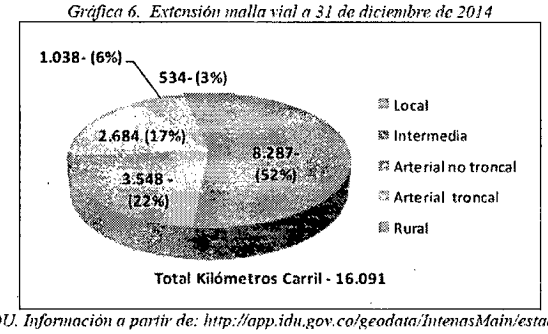
Situación actual

De la malla urbana de la ciudad:

El 60% de la malla vial urbana de la ciudad se encuentra en estado malo y regular, ocasionado principalmente por falta de conservación programada y articulada entre todos los actores, dificultades en obra y alto tránsito de cargas, como también las restricciones financieras. Esta situación se refleja en la disminución de la competitividad y productividad de la ciudad, impidiendo el acceso justo a ella por mayores costos del transporte, igualmente, genera externalidades negativas para el Distrito como incrementos en tiempos promedio de desplazamiento de la ciudad, probabilidad de mayor severidad en los accidentes de tránsito, incremento de las emisiones de partículas contaminantes (PM10 y PM2.5), disminución del área de despeje en intersecciones y de la cantidad de carriles o tramos en los que se puede transitar, así mismo, trae costos adicionales en el mantenimiento de los vehículos y un gasto superior de combustible al no mantener una velocidad constante.

Según cálculos del IDU, a diciembre 31 de 2014, la extensión de la malla vial alcanza 16.091 Km.-carril, de los cuales el 94% (15.053 Km.-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 6% (1.038 Km.-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales). La malla vial de la ciudad que se encuentra en suelo urbano es de 15.557 Km.-carril aproximadamente y en suelo rural 534 km-carril. En la siguiente gráfica se presenta el resultado de la composición por tipo de malla:

Gráfica 6. Extensión malla vial a 31 de diciembre de 2014



Fuente: IDU. Información a partir de: http://app.idu.gov.co/geodata/IntenasMain/estadisticas.html

De la Malla Vial de la Localidad:

Engativá es una de las Localidades con mayor extensión en vías construidas para la movilidad de vehículos. Ocupa el tercer puesto en extensión, sin embargo, esta situación se enfrenta a que también es una de las Localidades con mayor deterioro de sus vías.

El deterioro además es acompañado por la falta de vías para la movilidad de tantos vehículos que circulan diariamente. Resulta de gran dificultad ingresar a la Localidad desde el oriente y el sur debido a la falta de vías y a la gran cantidad de vehículos que los habitantes de la Localidad utilizan y que circulan por nuestras vías. Así, según la Secretaría de Movilidad, circulan por el sector de la Avenida Boyacá con Calle 80 alrededor de 43.000 vehículos diariamente.

Km-Carril BUENO	Km-Carril REGULAR	Km-Carril MALO	TOTAL KM-CARRIL
285,68	282,66	168,28	736,62

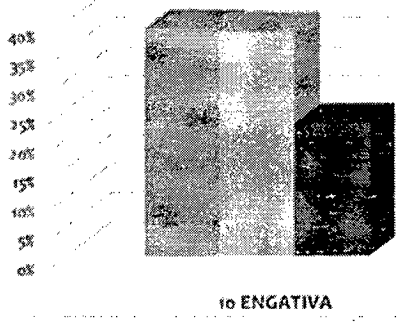


Ilustración 2: Inventario y diagnóstico del IDU malla vial de la Local año 2015

La Localidad cuenta con un total de 1321,9 km de malla vial, de los cuales el 55,1% son de tipo local, el 26,8% intermedio y el 18,1% arterial. Para el 2013, en promedio el 57,2% de la totalidad de vías estuvieron en buen estado, estando ligeramente por debajo a lo observado en el nivel Distrital para el mismo año (60,1%). La mayor proporción de las vías Arteriales estuvieron en buen estado (73,5%), sin embargo, las vías intermedias y locales que permiten el acceso a la Localidad y entre sus barrios, la proporción de vías en buen estado se reduce al 60,4% y 37,5% respectivamente.

El Instituto de Desarrollo Urbano-IDU por medio del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial del año 2015, estimo lo siguiente de Localidad de Engativá:

A partir del número de personas por UPZ, el número de autos, bicicletas y motos por persona, sus posibles discapacidades, el tiempo de viaje y el número de personas que ingresan por UPZ, fue posible estimar el índice de movilidad, que en el 2013 para la Localidad se clasificó como media y donde solo en la UPZ Garcés Navas se estableció como muy alta, contrastando con Minuto de Dios que tuvo la más baja movilidad de la localidad de igual forma, el promedio de velocidad en las vías principales de la Localidad estuvo en 10,4 Km/h, con variaciones en la Avenida Calle 80 y Ciudad de Cali que tuvieron el mayor registro (14 Km/h), mientras que la Avenida Rojas Pinilla y las Calles 59ª, 67ª y 75, tuvieron la menor velocidad promedio (8 Km/h)

Para resolver esta situación tomaron dos medidas de gran importancia. Por un lado, se construyó un terminal de transporte ubicado en el centro de la Localidad: "TUYO ENGATIVÁ" (Terminal de Transporte Urbano y Operativo). Tiene como función ser lugar de llegada de varias de las rutas de buses que circulan por Engativá, al tiempo que conecta con los buses que circulan dentro de la Localidad.

Adicionalmente, la Alcaldía Distrital realizó la planeación para la construcción de obras de malla vial a través de cupo de endeudamiento.

Este sistema traerá beneficios a la Localidad dado que serán construidos los siguientes tramos viales:

- Avenida de la Constitución: Ampliación a cuatro carriles desde el Río Salitre, pasando por la Calle 80 hasta la avenida Calle 63 (Av. José Celestino Mutis).
- Avenida José Celestino Mutis: Iniciando en la Avenida de la Constitución hasta llegar a la Avenida Boyacá.
- Intersección en la Avenida Boyacá con Avenida José Celestino Mutis.
- Avenida José Celestino Mutis: iniciando en la Carrera 122 hasta la Carrera 114, conectando los barrios periféricos de la Localidad.

Adicionalmente, los y las habitantes de la Localidad han encontrado un modo alternativo de movilizarse: la bicicleta. Engativá es una de las Localidades con mayor población que usa este medio de transporte: 60.000 habitantes de Kennedy, Suba, Bosa y Engativá se movilizan por Bogotá diariamente. Esta situación lleva a convertir a las ciclorutas de la Av. Ciudad de Cali y la Avenida Boyacá (las cuales hacen parte de Engativá) como las que más uso tienen por la ciudadanía.

Otra de las soluciones que nuestra vecindad ha adoptado es el uso de las bici taxis, alivianando los problemas de movilidad a nivel zonal. Este servicio, que aparece en 11 Localidades de la ciudad, se ofrece en puntos como el humedal Jaboque, la Avenida Ciudad de Cali con 68 o el Portal 80. Este medio de transporte alcanza a movilizar a 150.000 personas diariamente en la ciudad y a más de 1.500 en Engativá.

Según la encuesta bienal de cultura 2015 del Observatorio de Culturas del SCRD las personas en Engativá además de considerar la calle un espacio para transitar es un espacio para: 70,7% para actividades artísticas y culturales, 76,1% como espacio de encuentro, 71,15 como un espacio de entretenimiento, 76,7 como un espacio de peligro, 72,3% como un espacio de conflictos, un 63,3% como espacio para practicar deportes y un 63,5% como espacio para trabajar.

Y según la misma encuesta el 14,8% de los habitantes se movilizan a pie, el 14,6% en el SITP, en transmilenio el 28,9% el 16,8 en bus, buseta o colectivo, el 11,5% en carro particular, en taxi el 1,6%, en bici

moto el 0.4%, en bicicleta el 4,8% y en moto 3,8%

El censo 2005 realizado por el DANE en Colombia, reportó que el 5% de los habitantes de Bogotá son personas con discapacidad, las cuales para el año 2016 equivalen a 398.169 personas.

La dificultad con mayor frecuencia referida por la población con discapacidad identificada, está relacionada con las actividades de caminar, correr o saltar, la cual afecta a un 60.2%, seguida de las actividades de desplazarse en trechos cortos con un 39.7 %, actividades para pensar con un 39.7%, para ver 31.5%, para hablar y comunicarse 15.5%, para oír 13.4%, para distinguir sabores u olores 2.4%, aclarando que una persona puede tener más de una dificultad.

Las anteriores dificultades deben ser tenidas en cuenta en el diseño de la ciudad y de las instituciones para promover la accesibilidad de todas las personas. Por ejemplo, en los espacios físicos o en el diseño y manejo de la información.

Frente al tema de barreras físicas que limitan la autonomía de las Personas con Discapacidad, se encuentra que las de mayor significación se relacionan con la vía pública con el 66.8%, escalera el 62.6%, en vehículo el 59.1%, en la acera el 47.1%, en parque el 41.9%, en terminal el 41.2%, en tienda el 33.6%, seguidas de las encontradas en pasillo con el 27.4%, en hospital el 25.6%, en trabajo el 22.0%, en centro educativo el 17.9%, en sanitario el 16.5%, en dormitorios el 11.1%, en sala el 10.8%, otras 14.1% y ninguna el 1.7%. Anotando que una persona puede encontrar más de una barrera y que las de mayor porcentaje están en el espacio público.

A partir de lo anterior, se puede concluir que las restricciones para la participación de la población con discapacidad se encuentran asociadas especialmente con la infraestructura de la Localidad en calles, transporte, lugares de ocio y esparcimiento. Por esta razón, la modificación de estos factores de forma positiva es primordial para favorecer la inclusión de este grupo poblacional y garantizar el disfrute pleno de la Localidad en la que residen. Del mismo modo, el bajo nivel de participación en actividades para esta población evidencia que la sociedad y la ciudad, en ocasiones, actúan como factores excluyentes ante algunos grupos poblacionales.

Así entonces, las estrategias hasta ahora implementadas en materia de accesibilidad en el sistema, estructuras, señalética, información y acceso para la movilidad y el espacio público (vehículos, paraderos, estaciones, puentes peatonales, andenes, semáforos), sigue siendo insuficiente y no han logrado llegar a las zonas marginales de la Localidad.

ESPACIO PUBLICO

En la localidad de Engativá se ha presentado deterioro del aspecto físico de las estructuras que conforman la infraestructura de movilidad (puentes vehiculares y peatonales). Así mismo, el mobiliario público de la localidad se encuentra deteriorado por consecuencia de un uso inadecuado de los mismos, lo cual con lleva a una contaminación visual generando en la comunidad falta de sentido de pertenencia y promoviendo un uso inadecuado de los espacios.

Del mismo modo, en el Acuerdo Local No. 03 del 29 de septiembre de 2016, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas de la localidad 2017-2020, "ENGATIVÁ MEJOR PARA TODOS: Engativá Renace Contigo" dentro del pilar numero dos (2), Programa Mejor Movilidad Para Todos, fueron contemplados dos componentes en particular que buscan mitigar en gran parte las necesidades de la malla vial que son: CONSTRUCCIÓN MALLA VIAL RURAL, CONSTRUCCIÓN MALLA VIAL LOCAL, MANTENIMIENTO MALLA VIAL LOCAL, MANTENIMIENTO MALLA VIAL RURAL, CONSTRUCCIÓN ESPACIO PÚBLICO, MANTENIMIENTO ESPACIO PÚBLICO, INTERVENCIÓN PUENTES, y así cubrir la necesidad de mejorar las condiciones de vida de la población, mediante intervenciones integrales relacionadas con la vida en comunidad, el barrio y su entorno, garantizando su disfrute, con criterios de accesibilidad y sostenibilidad ambiental, ecológica y social"; es por tanto prioritario realizar la recuperación de la malla vial local y del espacio público, en el entendido que así se mejora la movilidad, accesibilidad, seguridad vial y la conectividad, condiciones básicas para tejer la vida en comunidad, integrando a sus habitantes entre sí y con la ciudad, lo que finalmente se traduce en un mejoramiento de la calidad de vida.

De acuerdo a lo anterior, el propósito se encuentra enfocado en primer lugar, rehabilitar la malla vial que se encuentra en regular y mal estado, sin descuidar el mantenimiento que requiere la malla vial que se encuentra en buen estado.

Con la responsabilidad y la importancia de hacer efectivas las acciones que dignifiquen el hábitat, hagan más eficiente la movilidad, garanticen el acceso equitativo de todos los habitantes a los servicios, la infraestructura y los equipamientos y con objeto de cumplir tales propósitos es importante satisfacer las necesidades de movilidad urbana y del mejoramiento de vías y espacios públicos de la localidad.

4. DIAGNÓSTICO POR LÍNEA DE BASE

LÍNEA DE BASE

Describa las características sociales, económicas y/o urbanísticas del sector poblacional o espacio al que está dirigido el proyecto, es decir, el universo. Esta información constituye la línea de base para la formulación del proyecto y el posterior seguimiento de su ejecución.

a. Descripción del Universo

Malla vial y Espacio Público de todas las UPZ y barrios de la Localidad de Engativá
El deterioro de la malla vial en la Localidad no se puede ubicar en sector específico, debido a factores ambientales y de movilidad, se presenta en general a todas las UPZ y barrios. Por tanto, la localización el proyecto es en toda la Localidad de Engativá.

b. Cuantificación del universo

MIL TRESCIENTOS VEINTIOCHO PUNTO TREINTA Y DOS (1.328,32) KM /CARRIL, de acuerdo con los datos del inventario de la malla vial del Instituto de Desarrollo Urbano.

c. Localización del universo

NUEVE (9) UPZ DE LA LOCALIDAD DE ENGATIVA

5. LÍNEA DE INVERSIÓN

LÍNEA(S) DE INVERSIÓN

Relacione la línea(s) de inversión local:

MALLA VIAL, ESPACIO PÚBLICO Y PEATONAL

Escriba aquí el concepto al cual hace referencia la línea de inversión:

CONSTRUCCIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE MALLA VIAL, ESPACIO PÚBLICO Y PEATONAL, Y PUENTES PEATONALES Y/O VEHICULARES SOBRE CUERPOS DE AGUA (DE ESCALA LOCAL: URBANA Y/O RURAL)

6. OBJETIVOS

OBJETIVOS

Objetivo General

- Propender por la producción, el mantenimiento y la recuperación de vías, espacios públicos y bienes públicos en la localidad, tanto en la calidad como en la cantidad, que ayuden a satisfacer el rezago que se trae, las necesidades y aspiraciones colectivas de la ciudadanía en la Localidad

Objetivos Específicos

- Contribuir a mejorar la movilidad mediante la construcción sostenible de la malla vial, garantizando el derecho a su utilización a toda la ciudadanía sin discriminación alguna, debidamente articulada con los componentes de la movilidad necesarios y seguros para toda la población.
- Optimizar la movilidad mediante el mantenimiento sostenible de la malla vial a través de acciones de mejoras (bacheo, parcheo), que permitan elevar las condiciones de las vías de la localidad, articulada con los componentes de movilidad necesarios y seguros para toda la población.
- Construir espacios públicos sostenibles para mejorar la calidad de vida de las personas dándoles la oportunidad de disfrutar el entorno y de relacionarse con el resto de los habitantes convirtiéndolos en lugares de encuentro incluyentes, debidamente articulados con los componentes de movilidad necesarios y seguros para toda la población,
- Mantener con calidad los espacios públicos incluyente de la localidad garantizando el disfrute de los mismos con criterios de accesibilidad y sostenibilidad ambiental, ecológica y social, donde prevalezca la igualdad de oportunidades, debidamente articulados con los componentes de movilidad necesarios y seguros para toda la población

7. METAS

Metas de proyecto

PROCESO	MAGNITUD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCIÓN
Construir	16	Km/carril	de malla vial local
Mantener	76	Km/carril	de malla vial local
Construir	12.615	M2	de espacio público (como: andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros)
Mantener	13.876	M2	de espacio público local (como: andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros)

8. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

DESCRIPCION DEL PROYECTO

COMPONENTES:

. Los siguientes aspectos enmarcan de manera general la ejecución del proyecto de inversión:

- Se ejecutarán obras de construcción y/o conservación perteneciente a la infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público que hagan parte de la malla vial local e intermedia de la localidad, en el marco de lo establecido en el artículo 3 del Acuerdo 6 de 1992 "reparto de competencias y organización administrativas de las Localidades en el D.C.

- Conservación. Actividades de conservación que se ejecutan sobre la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público peatonal construidos, orientadas a garantizar que se cumpla el periodo de vida útil considerado en el diseño, o a ampliarlo.

- Construcción. Corresponde a la generación de una nueva infraestructura. En su detalle se deben hacer los estudios y diseños necesarios para garantizar el periodo de vida útil previsto.

- 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 periodo de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, lo que corresponde a una práctica preventiva o correctiva.

- Mantenimiento rutinario. Conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.

- Reconstrucción: Retiro o 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 periodo de vida útil previsto.

- Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los periodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.

- Suministro de materiales: Pétreos, emulsiones asfálticas, adoquines, elementos prefabricados.

- Atender acciones de movilidad (actividades superficiales y temporales como bracheos, parcheos), daños puntuales del pavimento de la malla arterial e intermedia que generen un alto riesgo para la vida, la seguridad y/o la integridad de las personas, en virtud de la facultad otorgada a los Fondos de Desarrollo Local – FDL – mediante el Decreto Distrital 064 del 24 de febrero de 2015 "Por el cual se adoptan medidas para ejecutar acciones de movilidad en la malla vial del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones".

Todos los componentes se formulan con base en el artículo 14 "Mejor Movilidad para Todos" del Acuerdo Local 03 de la Junta Administradora Local de Engativá el cual adoptó el Plan de Desarrollo Local "Engativá Mejor para Todos: Engati Renace Contigo 2017-2020" y teniendo en cuenta los criterios elegibilidad y viabilidad definidos por el Sector Movilidad, a través del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial –UAERMV

Activación de escenarios de corresponsabilidad mediante la cooperación decidida entre la ciudadanía y las autoridades

Las tecnologías de la información y la comunicación, TIC, tendrán un papel central en la búsqueda de la participación ciudadana

Se formulará el Plan Estratégico de Construcción y Mantenimiento de Malla Vial de la localidad, herramienta integrada de gestión, para la realización de las tácticas y estrategias formuladas y para lograr el mejoramiento de la confianza de los habitantes en las autoridades y la promoción de la corresponsabilidad de los ciudadanos y ciudadanas en la gestión de diseño y planes de mejoramiento de la malla vial.

El proyecto de Inversión "Movilidad y Espacios Públicos para el Disfrute de la Ciudadanía" está a cargo de la Alcaldía Local de Engativá, en coordinación institucional con el Instituto de Desarrollo Urbano, que como Entidad pública del nivel central de la Administración Distrital y líder del Sector de Movilidad, que tiene como mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital y/o Localidad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado". El Artículo 149 del citado Acuerdo contiene el plan de obras correspondiente al subsistema vial y de transporte que cuenta con financiación mediante la asignación presupuestal establecida en el Plan Plurianual de Inversión.

Los segmentos viales o zonas a intervenir deben corresponder a la metodología de priorización que establezca conjuntamente el Fondo de Desarrollo Local de Engativá con el sector.

COMPONENTE 1. CONSTRUCCIÓN MALLA VIAL LOCAL

Teniendo en cuenta los fundamentos conceptuales y de enfoque y la definición del Programa Mejor Movilidad para Todos, se presentan los siguientes lineamientos, caracterizaciones, estrategias y enfoques:

Lineamientos para la Construcción de Malla Vial Local

De acuerdo al Sector Movilidad, a través del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial –UAERMV. Los siguientes son los lineamientos de intervención que se deben seguir para la construcción de malla vial local e Intermedia.

_.ectuar procesos de mantenimiento rutinario y periódico para evitar el deterioro progresivo de la malla vial local e intermedia y/o espacio público asociado, garantizando así la sostenibilidad del "buen estado".

Construcción: Corresponde a la generación de una nueva infraestructura. En su detalle, se deben hacer los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

Los segmentos viales o zonas a intervenir deberán corresponder a la metodología de priorización que se establezca conjuntamente con el Sector.

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES
Para la vigencia 2017, el objeto de este componente es realizar las acciones que se enmarcan en la Complementación y/o actualización y/o ajustes a los estudios y diseños y construcción de la malla vial y espacio público de la localidad. Para la vigencia 2018, se tiene programado no comprometer recursos en la vigencia. **Tiempo de ejecución 2017 -2018.**

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS				TOTAL
	2017	**2018**	**2019**	**2020**	
Total, de la población de la localidad de Engativá	878.438	878.438	878.438	878.438	878.438

COMPONENTE 2. MANTENIMIENTO MALLA VIAL LOCAL

Teniendo en cuenta los fundamentos conceptuales y de enfoque y la definición del Programa Mejor Movilidad para Todos, se presentan los siguientes lineamientos, caracterizaciones, estrategias y enfoques:

Lineamientos para el mantenimiento de Malla Vial Local

De acuerdo al Sector Movilidad, a través del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial –UAERMV. Los siguientes son los lineamientos de intervención que se deben seguir para la construcción de malla vial local e Intermedia.

- Mantenimiento Periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.

- Mantenimiento Rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.

- Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto.

- Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.

Tipos de Intervención:

Mantenimiento	**Rutinario**	Sello de fisuras
		Obras de drenaje-limpieza de sumideros
		Parcheo
	Periódico	Bacheo
		Demolición carpeta asfáltica (fresado)
		Colocación mezcla asfáltica
		Rodadura
		Fresado estabilizado
		Renivelaciones
		Confinamientos
		Cambio de losas
Rehabilitación		Demolición carpeta asfáltica (fresado)
		Colocación mezcla asfáltica
		Cambio de la base granular
		Base estabilizado
		Excavaciones

DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES

El objeto de este componente es la CONSERVACION DE LA MALLA VIAL de la Localidad, para el cumplimiento de la meta propuesta en el PDLE de "Mantener 76 Km/carril de malla vial local"

Para la vigencia 2017, el objeto de este componente es realizar acciones a través de los siguientes procesos:

- Personal de apoyo a la formulación y supervisión en los procesos de Movilidad y espacio público.
- Adición contrato interventoría No. 151/2015 Univ. Distrital
- Suministro de Materiales y Ferretería para complementar los trabajos realizados con la maquinaria amarilla.

- Adquisición de equipos menores como martillo neumático con sus accesorios, compresor, cortadora de asfalto placa vibratoria (tipo rana) para apoyar las tareas realizadas con la maquinaria amarilla, de propiedad del fondo de desarrollo local de Engativá,
- Implementos de seguridad industrial para el personal que opera la maquinaria amarilla.
- Señalización de las vías intervenidas y la interventoría.
- Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, con suministro de repuestos para los vehículos y maquinaria amarilla del FDLE
- Suministro combustible y lubricantes para maquinaria amarilla.
- Prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión para la operación y puesta en marcha de la maquinaria amarilla y vehículos pesados propiedad del FDLE.

Para la vigencia 2018, el objeto de este componente es realizar las siguientes acciones:

Obras y actividades en 15.78 (Km-carril) para la conservación de la malla vial de la localidad de Engativá y su espacio público asociado, con su correspondiente interventoría.
En complemento se llevan acciones que se requieren para aportar a la meta teniendo en cuenta que requerimos de mantener en óptimas condiciones la maquinaria amarilla de propiedad del FDL, por lo tanto, se tiene programado la suministro de los siguientes bienes y servicios: (De acuerdo con Plan Anual de Adquisiciones)

- Servicio de transporte para la maquinaria pesada
- Mantenimiento con suministro de repuestos para los vehículos pesados, maquinaria amarilla y equipos menores.
- Adquisición de llantas para maquinaria amarilla y vehículos pesados.
- Compra de implementos de seguridad industrial y uniformes.
- Adquisición de maquinaria menor, planchón remolque –cama baja, con frenos ABS, capacidad de 12 toneladas para el traslado de la maquinaria amarilla y demás equipos de propiedad y/o tenencia del Fondo de Desarrollo Local, con las especificaciones técnicas definidas, condiciones y logística necesarias, dando cumplimiento a la resolución 4100 del 28 de Diciembre de 2004 del Ministerio de Transporte que garantice la operación, transporte de maquinaria para las intervenciones preventivas de manteamiento rutinario y periódico (baches, parches y fresado estabilizado) programadas en las metas del PDLE.
- Compra de carpas para vehículos.
- Suministro combustible y lubricantes para maquinaria amarilla.
- Mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos nuevos, originales y genuinos a monto agotable del camión multifuncional Romanelli TBR 500 de propiedad de FDLE.

- **Tiempo de ejecución 2017 - 2018.**

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS				TOTAL
	2017	2018	2019	2020	
Total de la población de la localidad de Engativá	878.438	878.438	878.438	878.438	878.438

COMPONENTE 3. CONSTRUCCIÓN ESPACIO PÚBLICO

Teniendo en cuenta los fundamentos conceptuales y de enfoque y la definición del Programa Mejor Movilidad para Todos, se presentan los siguientes lineamientos, caracterizaciones, estrategias: y enfoques:

Lineamientos para la Construcción de Espacios Públicos Locales

De acuerdo con el Sector Movilidad, a través del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial –UAERMV. Los siguientes son los lineamientos de intervención que se deben seguir para la construcción de malla vial local e Intermedia.

Efectuar procesos de mantenimiento rutinario y periódico para evitar el deterioro progresivo de la malla vial local e

intermedia y/o espacio público asociado, garantizando así la sostenibilidad del "buen estado".

Construcción: Corresponde a la generación de una nueva infraestructura. En su detalle, se deben hacer los estudios y diseños necesarios para garantizar el período de vida útil previsto.

Los segmentos viales o zonas que intervenir deberán corresponder a la metodología de priorización que se establezca conjuntamente con el Sector.

Y para que el espacio público adquiera el significado de patrimonio colectivo, debe hablarles a sus usuarios de lo que han sido, de lo que son y de lo que anhelan para el futuro. Si estos espacios no tienen alcances o al menos guiños simbólicos para los habitantes, no podrán resguardarse del deterioro que siempre produce el desafecto ciudadano. La carga simbólica entonces debe estar considerada desde el momento primigenio del diseño, incluso en los casos en que fuere necesaria la transformación radical de significados existentes en un espacio determinado

Hay dos aspectos que resultan inseparables en el desarrollo de obras públicas: por un lado, la mitigación del impacto que en la mentalidad y los comportamientos ciudadanos tienen las obras, y por el otro, la promoción de sentidos de pertenencia de los habitantes en relación con los espacios en proceso de construcción.

Los procedimientos que se utilicen para desarrollar las obras y el significado que ellas tengan para los ciudadanos, tienen incidencia en aspectos como los siguientes:

1. La mayor o menor credibilidad del estado entre los habitantes.
2. La imagen pública de los contratistas e interventores.
3. La colaboración, la agresividad o la indiferencia de la población hacia las obras.
4. El uso y mantenimiento posterior de éstas.

De ahí la importancia que se debe otorgar al adecuado manejo del impacto cultural en el desarrollo de la gestión pública y particularmente en las intervenciones físicas sobre el espacio público, en las que se debe comenzar por:

1. Consolidar en todos los integrantes del equipo de obra actitudes constructivas para las relaciones con vecinos y población flotante, tanto conductores como peatones.
2. Crear y regularizar mecanismos de información y comunicación que permitan el adecuado tratamiento de los conflictos que se presenten con la comunidad. No se trata de evitar o negar el conflicto, sino de tramitarlo de la mejor forma posible.
3. Explicar a la ciudadanía el sentido de la obra civil, los beneficios que ella traerá y el deber ser de las relaciones ciudadanía – espacio público

DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES
Para la vigencia 2017. El objeto de este componente es realizar las acciones que se enmarcan en los estudios y diseños para construcción de la malla vial y espacio público y su correspondiente interventoría. En la vigencia 2018. Para la vigencia no se tienen recursos asignados. **Tiempo de ejecución 2017 -2018.**

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS				TOTAL
	2017	2018	2019	2020	
Total de la población de la localidad de Engativá	878.438	878.438	878.438	878.438	878.438

COMPONENTE 4. MANTENIMIENTO ESPACIO PÚBLICO

Teniendo en cuenta los fundamentos conceptuales y de enfoque y la definición del Programa Mejor Movilidad para Todos, se presentan los siguientes lineamientos, caracterizaciones, estrategias y enfoques:

Lineamientos para el Mantenimiento del Espacio Público

De acuerdo al Sector Movilidad, a través del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial –UAERMV. Los siguientes son los lineamientos de intervención que se deben seguir para la construcción de malla vial local e Intermedia.

- Mantenimiento Periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial y que por lo tanto no comprometen masivamente la estructura, tendientes a lograr que se alcance el período de diseño o vida útil, conservando su condición de servicio, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.

- Mantenimiento Rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.

- Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura para generar una nueva. La generación de la nueva estructura puede considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes en función de sus características. En su detalle, se debe hacer el estudio necesario para garantizar el período de vida útil previsto.

- Rehabilitación: Actividad definida como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad de una estructura. Algunas implican el retiro o el mejoramiento de parte de la estructura existente para colocar posteriormente un refuerzo. Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia requieren estudios especializados.

El Mantenimiento de los Espacios Públicos es la fase es la más prolongada en el tiempo y es en ella en la que se consolidan los usos y relaciones que van a determinar la real configuración del espacio público. Es allí donde se va a definir si lo construido adquiere o no significado patrimonial para la ciudadanía. En esta fase se constatarán los resultados de lo que se haya hecho o dejado de hacer en las fases anteriores. En este punto se debe trabajar en torno a propósitos como los siguientes:

1. Que los ciudadanos se encarguen de promover y preservar el espacio público en la perspectiva del bien común y la construcción de Localidad.
2. Que los habitantes asuman el espacio público con criterios públicos y no privados.
3. Que residentes, comerciantes, entidades, población flotante y autoridades, puedan converger en torno a la defensa y puesta en práctica de normas de usos y comportamientos en el espacio público.

Hacen parte en este componente de mantenimiento múltiples iniciativas ciudadanas a ser desarrolladas con respecto al espacio público, como jornadas de aseo, juegos infantiles, actividades culturales, competencias deportivas, recorridos históricos y culturales para reconocer hitos y símbolos y valorar las transformaciones generadas en el espacio público a través del tiempo. Lo importante es que estas actividades rebasen el sentido de lo pasajero y puedan tener continuidad de acción y unidad de propósitos en el tiempo.

Las herramientas más importantes de la apropiación en esta fase de mantenimiento deben ser:

1. Proyectos elaborados, gestionados y ejecutados con participación ciudadana que concreten prioridades y anhelos de los habitantes con relación al espacio público construido y en particular proyectos formulados de manera compartida por la Redes de Gestión Social por UPZ anteriormente explicadas.
2. Pactos de convivencia o mandamientos culturales que sean suscritos por los actores sociales e institucionales. Todo lo anterior apunta a entender el mantenimiento no solamente como "lavar, barrer y tener presentable" el espacio público, sino principalmente como la promoción del uso intensivo pero adecuado y respetuoso del espacio por parte de los ciudadanos. Es consolidar usos y comportamientos ligados a significados patrimoniales. La sostenibilidad de los espacios depende, antes que nada, de la apropiación, y ésta comienza a labrarse desde el diseño, se consolida durante la construcción y se resuelve en la fase de mantenimiento.

Lo que define el Plan maestro en este caso, para poner en funcionamiento esta política de diseño, construcción y mantenimiento, es estructurar un Programa de Capacitación a funcionarios y contratistas en el enfoque y los procedimientos descritos, y de seguimiento unificado a la gestión social de las obras pública

Inventario de Bienes de uso público de la Localidad de Engativá

Realizadas las visitas e inspecciones por las diferentes UPZ de la localidad se identificaron los puntos que requieren ser recuperados para garantizar un ambiente sano y habitable, los cuales se detallan a en la siguiente tabla:

No	PUENTE	TIPO	AREA A INTERVENIR (M2)
1	24124773 PVE Vehicular sobre Vía Av. Jorge Eliecer (AC26) por Av. C de Cali (AK86)	VEHÍCULAR	2000
2	24124673 PPE Peatonal sobre Vía Cll 26 cra 82 Engativá (ESTRUCTURA METALICA)	PEATONAL	800
3	24124772 PPE Peatonal sobre Vía Av. Jorge Eliecer Gaitán (AC26) por TV 72BBIS	PEATONAL	800
4	24124771 PVE Vehicular sobre Vía Av. Boyacá (AK72) por Av. Jorge Eliecer G (AC26)	VEHÍCULAR	2000
5	24124770 PPE Peatonal sobre Vía Av. Jorge Eliecer Gaitán (AC26) por KR 71	PEATONAL	800
6	24124565 PPC Peatonal sobre Agua TV 103 - CL 66ª	PEATONAL	800
7	24124572 PPC Peatonal sobre Agua KR 76B - CL 91	PEATONAL	800
8	24124573 PPC Peatonal sobre Agua TV 113F - DG 68ª	PEATONAL	
9	24124607 PVC Vehicular sobre Agua KR 105F - DG 68ª	VEHÍCULAR	2000
10	24124609 PVC Vehicular sobre Agua KR 111C - CL 71ª	VEHÍCULAR	2000
11	24124653 PVE Vehicular sobre Vía Av. José Celestino Mutis x Av. C. de Cali	VEHÍCULAR	2000
12	24119414 PPC Peatonal sobre Agua TV 105 por CL 69	PEATONAL	800
13	24119402 PPC Peatonal sobre Agua CL 66A por KR 98	PEATONAL	800
14	24119483 PPC Peatonal sobre Agua KR 110 por CL 81	PEATONAL	800
15	24119403 PPC Peatonal sobre Agua CL 66A por KR 97	PEATONAL	800
16	24119482 PPC Peatonal sobre Agua KR 110 por CL 82	PEATONAL	800
17	22150396 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 102	PEATONAL	800
18	22149057 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 99	PEATONAL	800
19	22148914 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 85ª	PEATONAL	800
20	22149369 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por Avenida Gonzalo Ariza	PEATONAL	800
21	24119266 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Jorge Eliecer Gaitán por KR 85K	PEATONAL	800
22	22154814 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Chile por Avenida del Congreso Eucarístico (costado sur	PEATONAL	80(
23	22142257 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Boyacá por CL 64H	PEATONAL	800
24	22151865 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Boyacá por CL 93	PEATONAL	800
25	22153908 PPE Peatonal sobre Vía Avenida España por CL 87	PEATONAL	800
26	22144976 PPE Peatonal sobre Vía Avenida del Congreso Eucarístico por CL 79D	PEATONAL	800
27	22148979 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 94	PEATONAL	800
28	22151192 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 90	PEATONAL	800
29	22151460 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 71	PEATONAL	800
30	22148913 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 73ª	PEATONAL	800
31	22151353 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 69B	PEATONAL	800

32	22146158 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 77	PEATONAL	800
33	24119481 PPC Peatonal sobre Agua KR 109A por CL 83	PEATONAL	800
34	22155203 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Boyacá por CL 52B	PEATONAL	800
35	22148489 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 68C	PEATONAL	800
36	22151112 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Medellín por KR 119	PEATONAL	800
37	2155056 PPE Peatonal sobre Vía Avenida Jorge Eliecer Gaitán por KR 69DBIS	PEATONAL	800
38	22147850 PVE Vehicular sobre Vía Avenida Medellín por Avenida Boyacá (central) Engativá	VEHÍCULAR	2000
39	22148543 PVE Vehicular sobre Vía Avenida Medellín Por Avenida del Congreso Eucarístico	VEHÍCULAR	2000
40	22151230 PVE Vehicular sobre Vía Avenida Ciudad De Cali por Avenida Medellín Engativá	VEHÍCULAR	2000
41	22151521 PVE Vehicular sobre Vía Avenida Chile por Avenida Boyacá Engativá	VEHÍCULAR	2000
42	2154008 PVE Vehicular sobre Vía Avenida Boyacá por Avenida Jorge Eliécer Gaitán (central norte) Engativá	VEHÍCULAR	2000
43	22156098 PVE Vehicular sobre Vía Avenida del Congreso Eucarístico por Avenida Jorge Eliécer Gaitán	VEHÍCULAR	2000
	22156363 PVE Vehicular sobre Vía Avenida De La Constitución por Avenida Jorge Eliécer Gaitán	VEHÍCULAR	2000
45	24119277 PVC Vehicular sobre Agua Avenida Bolivia por DG 86A	VEHÍCULAR	2000
46	24119278 PVC Vehicular sobre Agua Avenida Boyacá por Avenida del Salitre Engativá		
47	24119279 PVC Vehicular sobre Agua Avenida Boyacá por Avenida Pablo VI	VEHÍCULAR	2000
48	24119302 PVC Vehicular sobre Agua Avenida del Salitre por Avenida Longitudinal de occidente (AK 96)	VEHÍCULAR	2000
49	24119303 PVC Vehicular sobre Agua Avenida del Salitre por TV 93	VEHÍCULAR	2000
50	24119351 PVC Vehicular sobre Agua CL 66A por KR 98ª	VEHÍCULAR	2000
		TOTAL	59600

DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES

Embellecimiento, recuperación y Mantenimiento del Espacio Público.

Para las vigencias 2017-2018, el objeto de este componente es realizar procesos de embellecimiento y mantenimiento periódico del espacio público, considerándose conveniente y necesaria la adquisición de los diferentes insumos para la intervención en los puntos críticos identificados y realizar las acciones pertinentes, así mismo conformar un equipo de trabajo estratégico encargado de materializar y dar cumplimiento a las metas propuestas tendientes al embellecimiento y mantenimiento del espacio público de la localidad que permita generar en la ciudadanía un sentido de pertenencia y cuidado de los puentes peatonales, vehiculares y elementos de mobiliario público.

Para lo cual se requiere realizar los siguientes procesos:

- Adquisición por BMC – bolsa mercantil, de materiales, elementos y consumibles para el mejoramiento y embellecimiento del espacio público.
- Prestaciones de servicios de apoyo logístico para el desarrollo de las actividades de recuperación y embellecimiento del espacio público

Tiempo de ejecución 2017- 2018

DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN	VIGENCIAS				TOTAL
	2017	2018	2019	2020	
Total, de la población de la localidad de Engativá	878.438	878.438	878.438	878.438	878.438

ASPECTOS GENERALES

Los siguientes aspectos enmarcan la ejecución del proyecto de inversión: Caracterizaciones, estrategias y enfoques:

Caracterización de las vías locales e Intermedias y espacios públicos a Intervenir:

Disponer de espacios públicos adecuados (como: andenes, ciclorutas, otros), donde se relacionen los habitantes, que permitan la inclusión de la población con discapacidad, debidamente articulados con los componentes de la movilidad necesarios y seguros para la población.

Para una sociedad y una localidad más justa y con mayores oportunidades se buscará consolidar al espacio público como accesible, adecuado y suficiente para todas las personas que habitan la localidad, contribuyendo así, al mejoramiento de la calidad de vida.
Con el fin de mejorar la calidad del aire, estimular la actividad física, reducir lesiones y los efectos de la isla de calor urbana, se fomentará las zonas verdes y se mejorarán las vías peatonales, el mobiliario, señalización y se gestionará por la iluminación adecuada y renovable.

Toda intervención que se realice se ejecutará a través de procesos amigables con el medio ambiente, los recursos naturales renovables e irán siempre de la mano con los elementos de la estructura ecológica y de arborización, buscando mitigar el aumento de la temperatura y las emisiones de dióxido de carbono y la concentración de partículas contaminantes en la atmósfera.

El Componente busca intervenir, adecuar, equipar, mantener, embellecer, construir e incrementar el espacio público, para convertirlos en escenarios democráticos, incluyentes, con garantías de acceso, adopción de espacios para niños, personas mayores y personas con discapacidad, participativos, sostenibles (para su conservación en el tiempo y a su vez como elemento de mejora de la calidad ambiental de la Localidad). Lo anterior, buscando mejorar la percepción de seguridad ciudadana, y de

la calidad para la socialización, apropiación, conectividad, uso adecuado y disfrute de todas las personas, con espacios, instalaciones y escenario para el descanso y la práctica de los deportes nuevos y extremos y la exposición de arte en galerías públicas y realización de actividades y eventos culturales periódicos, pensados desde una dimensión de ciclo vital y generacional, condición o situación. De esta manera se contribuirá en la reducción de la brecha del Indice de Espacio Público Efectivo (EPE) de la Localidad.

Los parques y las plazoletas en la localidad serán las zonas de reunión social, creativa y recreativa, actuarán como puntos de encuentro social, deportivo, recreativo y cultural, dando identidad a la localidad y fomentando la permeabilidad entre barrios, creándose un marco físico para gran parte de las relaciones sociales, pero además para fomentar ese marco de relación que permita un dialogo simétrico entre el gobierno local y la ciudadanía de la localidad, porque esta administración estará orientada hacia lo local y de cara a los ciudadanos y ciudadanas. Se harán todos los esfuerzos porque los espacios públicos tengan una función estética, mejorando la calidad paisajística a través de una visión más cercana y amable con alternancia de colores y formas cambiantes, así lograremos que las actividades recreativas y culturales ayuden a conectar con la naturaleza.

El propósito del componente es mejorar la calidad y accesibilidad a la movilidad para todos los usuarios y las usuarias de la ciudad y la localidad: peatones, ciclistas (con el fin de avanzar en que por lo menos un 10% de personas que habitan en la localidad utilicen la bicicleta como medio de desplazamiento), usuarios y usuarias del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado.

Se desea adecuar los espacios como hábitat propio de relacionamiento, haciendo de ellos espacios públicos más adecuados e incluyentes siempre articulando con todos los componentes de la movilidad, por lo cual, se encaminarán acciones para la recuperación y sostenibilidad de estos espacios públicos en la Localidad.

Frente a los riesgos derivados del cambio climático, o eventos de origen natural o social, implementaremos intervenciones que permitirán garantizar el bienestar y recuperar los elementos de la estructura ecológica principal, propiciando una mayor adaptación al cambio climático.

El propósito es contribuir a mejorar la movilidad mediante la construcción y la realización de acciones de mejoramiento y mantenimiento de la malla vial, además del mejoramiento, la construcción, la dotación de los espacios públicos (como: andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros), la adecuación de los equipamientos para que sean aptos para toda la ciudadanía y permitan la movilidad sin obstáculos de los niños, niñas, personas mayores y con discapacidad.

Comprende el desarrollo de las obras y trabajos técnicos requeridos para mejorar y/o mantener en condiciones óptimas y adecuadas los espacios públicos de la localidad, cumpliendo con los protocolos, especificaciones técnicas y normatividad vigente para el desarrollo de las actividades descritas a continuación situación que aporta de manera directa la movilidad, condiciones de vida, accesibilidad, seguridad vial y la conectividad, condiciones básicas para tejer la vida en comunidad, integrando a sus habitantes con la ciudad, lo que finalmente se traduce en un mejoramiento de la calidad de vida, conforme a los objetivos del proyecto.

Selección de beneficiarios

Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios:

Criterios de Elegibilidad:

- Vías requeridas por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.
- Privilegiar la movilidad del sector ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en corredores de movilidad que soporten rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP -.
- Privilegiar la movilidad del sector 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.

- Privilegiar la movilidad del sector ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en vías que cuenten con ciclo ruta en calzada.
- Intervenciones en vías barriales o de acceso a unidades de vivienda • Vías que cuenten con estudios y diseños realizados en vigencias anteriores.
- 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.
- Articulación y complementación de proyectos con las entidades del orden distrital.
- 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.)

Criterios de viabilidad:

- Los proyectos propuestos, en todos los casos, deben cumplir los siguientes criterios:
- Intervenciones en barrios legalizados por la Secretaría Distrital de Planeación
- Vías pertenecientes al inventario de la malla vial local, e intermedia de la localidad, que cuenten con redes de servicios públicos.
- Vías pertenecientes al inventario de la red vial rural de la localidad
- Infraestructura vial y/o de espacio público que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes.
- Infraestructura vial o espacio público que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención.
- Infraestructura vial o espacio público que se encuentre en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
- Infraestructura vial o espacio público que NO se encuentre en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-.
- Infraestructura vial o espacio público que NO se encuentre en polígonos de planes parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación – SDP-.
- Infraestructura vial o espacio público 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.
- Infraestructura vial o espacio público 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.
- Realizar consulta de información en los Planes Maestros y en las Unidades de Planeamiento Rural - UPR – correspondientes

LOCALIZACION *Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.*		
UPZ	**BARRIO**	**ESPACIO DONDE SE EJECUTARÁ LA INVERSIÓN** *(Salón comunal, colegio, parque, malla vial, etc.)*
UPZ 105 JARDÍN BOTÁNICO	El Salitre Luis María Fernández	Malla vial
UPZ 26 LAS FERIAS	Acapulco, Bellavista, Bellavista Ave. 68, Bellavista El Edén, Bellavista La Virginia, Bellavista Las Mercedes, Bellavista Vivienda militar, Bellavista Noroccidental, Bellavista Nororiental, Bosque Popular, Ciudad Mónaco, Conjunto residencial Acapulco, Conjunto residencial Cataluña, Conjunto Residencial Ingrumá I y II, Conjunto residencial Las Galias, Dorado Norte, El Dorado San Joaquín, El Gualí, El Gualí IV, El Laurel, El Paseo, Estradita Ciudad de Honda, La Bonanza, La Cabaña, La Cabaña San Joaquín, La Estrada, La Europa, La Marcela, La Marcela Lote 26, La Reliquia, Las Ferias, Las Ferias Occidental, Metrópolis, Palo Blanco, San Joaquín, San Joaquín Norte, Santo Domingo, Villa Europa	Malla vial
UPZ 29 MINUTO DE DIOS	Andalucía, Autopista Medellín, Bochica I, Bachué I, Bachué II, Bachué III, Conjunto Residencial Afidro, Copetroco La Troncal, El Morisco, El Pinar, El Portal del Rio, La Catalina, La Española, LA Española II, La Española III, La Palestina, La Palma-El Recreo, La Serena, Las Palmas Norte, Los Cerecitos, Los Cerezos, Los Cerezos Sector La esperanza, Los Lagos, Luis Carlos Galán Sarmiento, Meissen Norte, Minuto de Dios, Minuto de Dios Sector II, Paris Gaitán , Primavera Norte, Quirigua Central, Quirigua Plan Sidauto, Quirigua Sector A, Quirigua Sector F, Quirigua Sector B,C,D y E, San Jorge Norte, Santa Leonor, Terranova, Tisquesusa, Villa Carolina, Villa Cristina I y II	Malla vial
UPZ 30 BOYACÁ REAL	Agrupación de vivienda Villa Gladys, Aguas Claras, Altos de Zarzamora, Boyacá, Diamante de Zarzamora, Adén Luz, Edificios Torredeón, El Carmelo, El Refugio, El Refugio Norte, Florencia, Florencia Comfamiliar, Florencia Segundo Sector, Florencia Norte, Floridablanca primer sector, Floridablanca segundo sector, La Almeria, La Clarita, La Clarita Segundo Sector, La Consolidación, La Florida, La Florida MZ 34, La Granja, La Salina, Los Campos, Los Pinos, Los Pinos Florencia, Maratú, Maratú I sector, Paris, Francia, San Cayetano, San Cayetano I sector, San José de la Granja, Santa Helenita, Santa María, Santa María del Lago, Santa María Segundo Sector, Santa Rosita Cafam, Soledad Norte, Soledad San José, Tabora, Veracruz, Zarzamora Cafam,	Malla vial
UPZ 31 SANTA CECILIA	Caracolí, Alameda de Villa Luz I, II, Conjunto Multifamiliar Colón, Conjunto residencial Villa luz, El Encanto, El Luján, El Portal Encanto, El Real, El Real MZ. PQ, Juan del Corral, Isabela, Los Monjes, Los Azafranes, Los Nogales, Normandía, Normandía I y II, Parques de Normandía, Portales de Comfenalco, Rio Mar, San Ignacio, San Marcos, Santa Cecilia, Torres del Diamante, Villa Luz	Malla vial

LOCALIZACION *Identifique el espacio donde se adelantará la inversión.*		
UPZ	**BARRIO**	**ESPACIO DONDE SE EJECUTARÁ LA INVERSIÓN** *(Salón comunal, colegio, parque, malla vial, etc.)*
UPZ 105 JARDÍN BOTÁNICO	El Salitre Luis María Fernández	Malla vial
UPZ 26 LAS FERIAS	Acapulco, Bellavista, Bellavista Ave. 68, Bellavista El Edén, Bellavista La Virginia, Bellavista Las Mercedes, Bellavista Vivienda militar, Bellavista Noroccidental, Bellavista Nororiental, Bosque Popular, Ciudad Mónaco, Conjunto residencial Acapulco, Conjunto residencial Cataluña, Conjunto Residencial Ingrumá I y II, Conjunto residencial Las Galias, Dorado Norte, El Dorado San Joaquín, El Gualí, El Gualí IV, El Laurel, El Paseo, Estradita Ciudad de Honda, La Bonanza, La Cabaña, La Cabaña San Joaquín, La Estrada, La Europa, La Marcela, La Marcela Lote 26, La Reliquia, Las Ferias, Las Ferias Occidental, Metrópolis, Palo Blanco, San Joaquín, San Joaquín Norte, Santo Domingo, Villa Europa	Malla vial
UPZ 72 BOLIVIA	Bochica II, III, IV, Bolivia Real, Bolivia Oriental, Bolivia Reservada, Bulevar Bolivia, Ciudadela Colsubsidio, Compartir Bochica, Conjunto Residencial Parque de Alejandría, El Cortijo, Las Carolinas, Quintas de Santa Bárbara, Rondas de San Patricio	Malla vial
UPZ 73 GARCÉS NAVÁS	Álamos Norte, Avenida Chile con 105, Bosques de Granada, Bosques de Granada II Sector, Bosques de Granada II Etapa, Bosques de Mariana, Conjunto Residencial Parques de Granada, El Mortiño, El Pedregal, El Pireo, El Portal del Virrey, Esparta, Garcés Navas, Garcés Navas Oriental, Gran Granada, La Perla, Los Ángeles, Molinos de Viento, Plazuelas de Álamos, Plazuelas del Virrey, Plazuelas del Virrey II y III, Portal de Granada, Portal del Mortiño, Protecho Villa Amalia, San Basilio, Urbanización Tierragrata, Valdivia II Sector, Villas el Dorado San Antonio, Villa Sagrario, Villas de Alcalá, Villas de Granada, Villas de Madrigal	Malla vial
UPZ 74 ENGATIVÁ	Alameda, Centauros del Danubio, Centauros del Dorado, Conjunto residencial los Muiscas I y II, El Cedro Engativá, El Dorado, El Mirador, El Mirador II, El Muelle, El Muelle II, El Palmar I y II, El Palmar III y IV, El Porvenir, El Triángulo, El Verdun, Engativá centro, Granjas El Dorado, La Cabaña, La Esperanza, La Esperanza II, La Faena, La Riviera, La Tortuga, La Tortuga MZ A,B,C, La Tortuga MZ Y y J, Las Mercedes, Las Mercedes II, Las Palmas de Engativá, Las Palmeras, Linterama, Los Laureles, Los Laureles Mz N y LL, Los Laureles II, Los Laureles Mz C,H G, U V, Marandú, Nuevo Milenio, Pirámide, Puerta del Sol, Sabanas del Dorado, Sabanas del Dorado II, San Antonio Norte San José, San José Obrero, San Vicente, Santa Librada, Santa Lucía, Urbanización Villa Álamos, Villa Claver I, Villa Claver II, Villa Constanza, Villa El Dorado, Villa El Dorado Norte, Villa El Dorado San Antonio II Sector, Villa Gladys, Villa Gladys Sector La Manzana, Villa Gladys Sector San Luis, Villa Mary, Villa Sandra, Villa Teresita, Viña del Mar	Malla vial
UPZ 30 BOYACÁ REAL	Agrupación de vivienda Villa Gladys, Aguas Claras, Altos de Zarzamora, Boyacá, Diamante de Zarzamora, Adén Luz, Edificios Torredeón, El Carmelo, El Refugio, El Refugio Norte, Florencia, Florencia Comfamiliar, Florencia Segundo Sector, Florencia Norte, Floridablanca primer sector, Floridablanca segundo sector, La Almeria, La Clarita, La Clarita Segundo Sector, La Consolidación, La Florida, La Florida MZ 34, La Granja, La Salina, Los Campos, Los Pinos, Los Pinos Florencia, Maratú, Maratú I sector, Paris, Francia, San Cayetano, San Cayetano I sector, San José de la Granja, Santa Helenita, Santa María, Santa María del Lago, Santa María Segundo Sector, Santa Rosita Cafam, Soledad Norte, Soledad San José, Tabora, Veracruz, Zarzamora Cafam,	Malla vial

Estrategia de Participación Ciudadana:

Los Comités Locales de Control Social constituyen espacios de participación ciudadana, encargados de velar por el cabal cumplimiento de la administración y el desarrollo de actividades relacionadas con la construcción y mantenimiento de las vías locales e intermedias

Desarrollo de una metodología para la participación de la comunidad en la toma de decisiones sobre los diseños y planes de construcción y mantenimiento de vías y espacio público de la Localidad. Así mismo deben realizarse actividades que fomenten la participación ciudadana, que busquen garantizar la suficiente ilustración a la ciudadanía sobre los fundamentos, beneficios e impacto sobre los planes, programas y proyectos de la Alcaldía, de manera que faciliten y orienten la participación ciudadana en los espacios establecidos en la Localidad para tal fin. Esto es, vinculación y articulación con el Sistema Local de Participación y la Comisión Ambiental Local.

Esta línea de acción se constituye como el eje central del proceso participativo del plan, ya que es a través de ésta que se materializan las formas de participación para la ejecución del mismo. En este sentido para la etapa de diseño, estos procesos se delimitan inicialmente en un tiempo de seis meses, al cabo de los cuales se debe concluir con la firma de un acuerdo ciudadano que contiene la aprobación de la malla vial o espacio público local a construir o mantener.

Durante la fases de Planeación y Hacer el análisis social se orientará a establecer los criterios, lineamientos y directrices para desarrollar los planes y programas que se requieran para brindar una adecuada atención a la comunidad que soporta directamente los impactos generados por las obras, teniendo en cuenta la experiencia de la Alcaldía (al ser operador directo).

Antes del inicio de la obra se gestionará con la comunidad un proceso de socialización, en el cual se dará a conocer la labor que realiza la Alcaldía a través del equipo de Infraestructura; el tipo de intervención que se va a efectuar, los inconvenientes que se pueden presentar durante la ejecución de la obra (generación de ruido, material particulado, cierres viales). Durante la ejecución de la obras, se brindará a la comunidad el acompañamiento requerido para la solución de cualquier inconveniente que se presente durante la intervención, atendiendo sus inquietudes, reclamos y sugerencias. Se entregará a los propietarios de predios y comunidades piezas de comunicación y/o folletos informativos sobre actividades complementarias que deba realizar la comunidad, como canalización correcta de agua lluvia, cuidados de vías, entre otros. Después de terminada la intervención, se realizarán las encuestas de medición de impacto de la obra en el bienestar de la comunidad.

Así mismo, para el desarrollo de la política de mantenimiento de la malla vial en la Localidad, se implementará una estrategia que tiene como misión principal poner en marcha acciones para el fortalecimiento de la participación en la toma de decisiones y priorización de vías de la malla vial local, a través de los cabildos ciudadanos, la articulación interinstitucional para el fortalecimiento de la gobernabilidad democrática y la construcción de lo público.

En el marco del reconocimiento de las nuevas ciudadanías y el ejercicio de control social desde las comunidades, se desarrollan acciones de formación e información dirigida a los veedores ciudadanos de malla vial, elegidos por la comunidad en las UPZ donde se adelantaron los cabildos ciudadanos, multiplicando los saberes en el territorio que habitan.

Igualmente en el antes, durante y el después de las intervenciones de las obras, se desarrollaran acciones con las comunidades que habitan el territorio alrededor de la vía, a través de acciones como: crónicas, talleres con la comunidad, galerías urbanas, para que se reconozca el territorio, como espacio de vida, de encuentro y construcción de relaciones con el otro y con el entorno, es en este encuentro donde las vías cobran su sentido de uso, y el uso se lo da la comunidad, por ende, el mantenimiento vial, es en sí mismo un compromiso social y son todos (comunidad e instituciones) los llamados a construirlo.

La planificación situacional y la consideración de las necesidades de las comunidades son decisivas para asegurar que la Localidad tenga un equilibrio entre lo ambiental. La gestión de la Alcaldía debe estar encaminada al desarrollo e implementación de estrategias, programas y actividades que tiene como objeto principal crear una conciencia ambiental en los trabajadores, funcionarios, directivos y comunidad, garantizando la minimización de impactos ambientales generados por los proyectos de intervención vial y el uso sostenible y cuidado de los recursos.

La Administración Local y la planeación de la intervención de las vías y el espacio público necesita de la participación ciudadana tanto en los procesos de planeación, como en el desarrollo , construcción, intervención o recuperación, teniendo en cuenta que las vías y el espacio público son para el goce y aprovechamiento de todos los ciudadanos; esto implica involucrar a las comunidades locales en la formulación, implementación y evaluación de políticas públicas para la planeación del territorio, con el fin de desarrollar estrategias conjuntas para el desarrollo y mantenimiento de ellos, lo que redundará en el éxito del mismo.

Adicionalmente también se deben tener en cuenta otros actores que deben ser parte importante de los procesos de participación como empresas privadas, asociaciones comunitarias y organizaciones no gubernamentales.

De lo que se habla aquí es de que la administración local no solo se sirva de las TICs para llegar a la ciudadanía o habitantes de la Localidad sino que además podamos idear los medios para que éstos los podamos escuchados y puedan tener injerencia en la vida pública participando a través de ellas. Organizaremos la acción social valiéndonos de los medios electrónicos de convocatoria y difusión.

Estrategia de Comunicación Pública para la Promoción y divulgación de los servicios, acciones, participación, información, relacionamiento con la comunidad, mejoramiento de la percepción de la confianza y la seguridad y dar a conocer la gestión institucional:

Promoción de los mecanismos de participación ciudadana relacional; En el marco de construcción y uso de las Tics en la administración pública, aprovecharemos un conjunto de herramientas para potenciar las nuevas formas de comunicación definidas en el nuevo modelo de comunicación de la administración, nuevas formas de comunicación inter ciudadana que catalicen el ejercicio activo de la ciudadanía a través de la apropiación de espacios públicos de decisión, y del control social de las actividades públicas.

Utilizaremos herramientas claras de Tics como el internet y sus aplicaciones, como web logs, mensajería instantánea, correo electrónico, directorios, y generación de páginas y portales web, pero también la telefonía celular y los servicios derivados de ésta, la tecnología de GPS (Global Positioning System), la digitalización y difusión de imágenes y, en general, la transmisión y almacenaje electrónicos de datos, inteligencia artificial, manejo de datos científicos, etc.

Se formulará un Plan de Medios de Comunicación para su promoción, información y resultados, para lo cual se invitará entre otros a los medios alternativos y comunitarios activos en la localidad.

Enfoque Integral:

Con base en el artículo 12, Estrategias del Pilar Democracia Urbana, se adopta la estrategia No. 6 y que debe ser considerada en este componente, así: Aplicar el enfoque integral como herramienta transversal, basado en los enfoques poblacional, de derechos humanos; diferencial y territorial, de manera que los programas y acciones que se ejecuten en desarrollo de este Pilar, sean diseñadas, formuladas, implementadas y evaluadas con base en este enfoque.

En el marco del enfoque diferencial, impulsaremos el Derecho a la Paz y la Convivencia con equidad a través del fomento de una cultura de paz y solución pacífica a los conflictos sociales, económicos, culturales y políticos de la localidad, respetando las necesidades y experiencias de las mujeres sobre la materia

El enfoque territorial, desde la óptica de participación ciudadana buscará la cooperación local y la corresponsabilidad, construyendo espacios públicos y democráticos sobre los cuales apoyaremos el desarrollo social, económico, cultural y ambiental; se fomentará la participación y el ejercicio de una ciudadanía activa complementando esfuerzos con la comunidad y las Juntas de Acción Comunal con el propósito de visibilizar que los bienes y espacios públicos pertenecen a todas las personas que habitan el territorio y conseguir un mejoramiento integral de los barrios. Los bienes y espacios públicos pertenecen a todos los habitantes del territorio.

Vincular a las lideresas y organizaciones de mujeres en su diversidad, interesadas en promover los espacios públicos incluyentes y democráticos y aquellas con experiencia en la construcción de la paz desde sus territorios, en todo el ciclo de los proyectos, desde su formulación hasta su ejecución, en donde se vean reflejados los enfoques de la política pública para las mujeres, sea diferencial, de género y/o de derechos.

Enfoque de Derechos de las Mujeres: Reconocimiento de la igualdad real y efectiva de los derechos de las mujeres; el Distrito los garantiza y restablece en los casos de vulneración.

Enfoque Diferencial: "Reconocimiento y transformación de las desigualdades que impiden el ejercicio pleno de los derechos de las mujeres por razones de raza, etnia ruralidad, cultura, situación socioeconómica, identidad de género y orientación sexual, ubicación geográfica, discapacidad, religión, ideología y edad, Se concreta en la incorporación afirmativa para transformar las condiciones de discriminación, desigualdad y subordinación.

Enfoque de Género: Reconocimiento y transformación de las relaciones de poder, jerarquizadas que subordinan a las mujeres, producen discriminación y desigualdad de género, lo cual debe eliminarse

9. ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

a. Acciones normativas y de control de cumplimiento de normas que acompañarán el proyecto

- Constitución Política
- Ley 190 de 1995 Anticorrupción.
- Resolución 2413 de 1979 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Ley 734 de 2002 Código Disciplinario Único.
- Ley 1617 del 5 de febrero 2013 por el cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales
- Decreto 215 de 2005 por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacios Públicos
- Acuerdo 399 de 2009 por medio del cual se le ordena a las Alcaldías Locales adoptar el Modelo Técnico Unificado en la Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento de la Malla Vial
- Acuerdo Distrital N° 645 del 9 de junio de 2016 "por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 "Bogotá mejor para todos", en su artículo 79.
- **Decreto Distrital 503 de 2011** "Por el cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente para el
- Decreto Distrital 364 de 2013 y Decreto 121 de 2008: Actividades de construcción participativa
- Adelantar el proceso licitatorio, conforme a lo dispuesto en la Ley, especialmente lo contenido en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, facultados por el Decreto Distrital 101 de 2010
- Plan de Desarrollo del Distrito "Bogotá Mejor para Todos "2016-2019"
- Artículo 3 del Acuerdo 6 de 1992 "Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.")
- Acuerdo Local 03 de la Junta Administradora Local de Engativá, adopta el Plan de Desarrollo Local "Engativá Mejor para Todos: Engativá Renace Contigo 2017-2020"
- Los descritos en la página del IDU http://www.idu.gov.co/web/guest/tramites_doc_manuales. Especificaciones y Manuales Técnicos

b. Instancias de participación, entidades, sectores, órganos administrativos con las que se puede trabajar el proyecto

La participación de entidades en desarrollo de los trabajos dentro del presente proyecto, se cuentan:

- Secretaría Distrital de Movilidad
- Secretaría Distrital de Planeación
- Secretaria Distrital de Gobierno
- Secretaria Distrital del Hábitat
- Secretaria Distrital de Ambiente.
- Empresas de Servicios Públicos
- Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.
- Instituto de Desarrollo Urbano.
- Secretaría de Planeación Distrital.
- Secretaría Distrital de Ambiente.
- Funcionarios de la Alcaldía Local de Engativá
- Junta Administradora Local de Engativá
- Consejos de Participación Social de la Localidad
- Organizaciones de Control Social de la Localidad

10. PROSPECTIVAS FINANCIERAS Y DE COBERTURA

Costos del Proyecto (cifras en pesos):

META(S) DE PROYECTO	COMPONENTES	OBJETO DE GASTO RECURSOS FDL	COSTOS			
			AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020
Construir 16 Km/carril de malla vial local	*CONSTRUCCIÓN DE MALLA VIAL LOCAL*					
		Complementación y/o actualización y/o ajustes a los estudios y diseños y construcción de la malla vial	4.878.958.830		$ 14.292.000.000	
		Interventoría para la Complementación y/o actualización y/o ajustes a los estudios y diseños y construcción de la malla vial	634.264.448			
		Personal de apoyo a la formulación y supervisión en los procesos de Movilidad y espacio público.	408.653.334	0		
		SUBTOTAL	**$5.921.876.612**	**0**	$ 14.292.000.000	**6.768.000.000**
Mantener 76 Km/carril de malla vial local	*MANTENIMIENTO DE MALLA VIAL LOCAL*	Obras y actividades para la conservación de la malla vial local	10.323.447.452	21.915.696.460	$ 5.365.200.000	
		Interventoría de Obras y actividades para la conservación de la malla vial local	1.342.048.169	2.849.040.540		
		Servicios Profesionales	408.653.334	461.409.334		
		Señalización de las vías intervenidas	748.595.010			
		Interventoría Señalización de las vías intervenidas	9.7317.351			
		mantenimiento preventivo y correctivo, con repuestos para los vehículos y maquinaria amarilla del FDLE	21.000.000	170.000.000		
		Mantenimiento con suministro de repuestos nuevos, originales y del camión Romanelli TBR 500 de propiedad de FDLE.		117.000.000		
		Combustible y lubricantes para maquinaria amarilla.	80.000.000	117.000.000		
		Prestación de servicios para la operación y puesta en marcha de la maquinaria amarilla y vehículos pesados	280.000.700	286.880.000		
		Suministro de Materiales y Ferretería	288.566.000			
		Implementos de seguridad industrial	14.506.279	17.392.683		
		Adición contrato interventoría No. 151/2015 Univ. Distrital	98.003.860			
		Adición contrato No223/2016 y (liquidación)	363.700.672+ 546.422.625			

		liquidación y pago de mayores cantidades de obra del 123 de 2017		197.665.441		
		Suministro e instalación de llantas		46.242.719		
		SERVICIOS de TRANSPORTE para MAQUINARIA PESADA		30.000.000		
		Adición Interventoría contrato 260-2017		26.929.993		
		SUBTOTAL	**$ 14.203.608.188**	**26.235.257.160**	$ 5.365.200.000	**16.031.000.000**
Construir 12.615 M2 de espacio público (como: andenes, ciclorutas, plazoletas; entre otros)	CONSTRUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO	Estudios y diseños para construcción de la malla vial y espacio público.	**607.600.975**			
		Interventoría para los estudios y diseños para construcción de la malla vial y espacio público.	78.988.127			
		SUBTOTAL	**686.589.102**	**0**	$4.410.000.000	
Mantener 13.876 M2 de espacio público local (como: andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros)	MANTENIMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO	Prestaciones de servicios de apoyo logístico para el desarrollo de las actividades de recuperación y embellecimiento del espacio público.	28.560.695	117.159.333		
		Adquisición por BMC – bolsa mercantil, de materiales, elementos y consumibles para el mejoramiento y embellecimiento del espacio público.	175.267.058	63.000.000		
		SUBTOTAL	**$203.827.753**	**237.934.973**		
		POAI INICIAL		**$26´517.217.000**		
		Pago Laudo Arbitral Patria	**$1.775.731.344**			
		Saldo traslado		**(44.024.867)**		
		Saldo sin compromiso		**57.775.640**		
		SUBTOTAL		**$26.473.192.133**	$ 946.800.000	
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$22´791.633.000**	**$26.473.192.133**	**$25.014.000.000**	**$24´271.250.97**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO EN VALOR PRESENTE			**$93´505.187.073**			

11. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
Construir 16 Km/carril de malla vial local	Contribuir a mejorar la movilidad mediante la construcción sostenible de la malla vial, garantizando el derecho a su utilización a toda la ciudadanía sin discriminación alguna, debidamente articulada con los componentes de la movilidad necesarios y seguros para toda la población.	*CONSTRUCCIÓN DE MALLA VIAL LOCAL*	Construir 16 Km/carril de malla vial local	Km/carril de malla vial local construido
Mantener 76 Km/carril de malla vial local	Optimizar la movilidad mediante el mantenimiento sostenible de la malla vial a través de acciones de mejoras (bacheo, parcheo), que permitan elevar las condiciones de las vías de la localidad, articulada con los componentes de movilidad necesarios y seguros para toda la población.	*MANTENIMIENTO DE MALLA VIAL LOCAL*	Mantener 76 Km/carril de malla vial local	Km/carril de malla vial local mantenido
Construir 12.615 M2 de espacio público (como: andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros)	Construir espacios públicos sostenibles para mejorar la calidad de vida de las personas dándoles la oportunidad de disfrutar el entorno y de relacionarse con el resto de los habitantes convirtiéndolos en lugares de encuentro incluyentes, debidamente articulados con los componentes de movilidad necesarios y seguros para toda la población,	*CONSTRUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO*	Construir 12.615 M2 de espacio público (como: andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros)	m2 de espacio público construidos
Mantener 13.876 M2 de espacio público local (como: andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros)	Mantener con calidad los espacios públicos incluyente de la localidad garantizando el disfrute de los mismos con criterios de accesibilidad y sostenibilidad ambiental, ecológica y social, donde prevalezca la igualdad de oportunidades, debidamente articulados con los componentes de movilidad necesarios y seguros para toda la	*MANTENIMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO*	Mantener 13.876 M2 de espacio público local (como: andenes, ciclorutas, plazoletas, entre otros)	m2 de espacio público mantenidos

META PLAN DE DESARROLLO	OBJETIVO ESPECIFICO	COMPONENTES	META(S) PROYECTO	INDICADOR
	población			

12. RESULTADOS E IMPACTOS DEL PROYECTO

RESULTADOS E IMPACTOS DEL PROYECTO

Beneficios:

- Disminución de contaminación al bajar los niveles de polvo en suspensión
- Eliminación de problemas de accesibilidad, como inundaciones
- Reducción de accidentes peatonales por aceras en mal estado
- Mejoramiento de la imagen del barrio
- Aumento de la plusvalía de las propiedades beneficiadas por el proyecto.
- Mejoramiento del tráfico vehicular
- Mejorar las condiciones de habitabilidad
- Mejorar la movilidad vial y peatonal
- Disminuir la vulnerabilidad del sistema vial
- Propicia condiciones óptimas para el disfrute del espacio público
- Reducción de costos de transporte
- Mejor acceso a la atención médica y otros servicios sociales

Impactos (impactos positivos o negativos que se producirán indirectamente):

Impactos Positivos:

- En primer lugar la calidad de vida de los habitantes mejorará sustancialmente, al lograr rehabilitar y mejorar las condiciones generales de la malla vial local.
- La movilidad vehicular y peatonal se verá beneficiada, e indirectamente se valorizan los inmuebles.
- Se mejorará las condiciones de salubridad y se mitigará contaminación ambiental, toda vez que con las vías en buenas condiciones se evitan la contaminación en época de verano con tierra y en invierno con charcos y barro.

Impactos Negativos:

- Construir vías implica la pérdida de la capa vegetal
- Modificación de patrones naturales de drenaje
- Cambios en la elevación de las aguas subterráneas
- Degradación del paisaje
- Contaminación durante la construcción y el mantenimiento

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

VIABILIDAD Y ACTUALIZACIONES

Especifique los aspectos relevantes del proyecto, que deban tenerse en cuenta para la formulación y

ejecución del mismo.

(09/11/2016): INSCRITO, CESAR VANEGAS Profesional Grado 18 Cód. 219

(20/01/2017): REGISTRO, RODOLFO MORALES PEREZ Coordinador Área Gestión para el Desarrollo Local

(21/07/2017): ACTUALIZACIONES – Ajustes a la descripción de los componentes y al presupuesto por componentes. En Acta de comité de contratación, de fecha **31/07/2017** se realizó la presentación y recomendaciones a los estudios previos para el proceso de Adquisición por BMC – bolsa mercantil, de materiales, elementos y consumibles para el mejoramiento y embellecimiento del espacio público. En Acta de comité de contratación, de fecha **5/09/2017**, se realizó la presentación y recomendaciones a los estudios previos para el proceso de compra de Implementos de seguridad industrial. En acta de comité de contratación, de fecha **14/09/2017** se presentaron los estudios previos para la Construcción de malla vial con concepto favorable por parte del sector.
En acta del **21/09/2017** se ajusta el presupuesto por componentes del proyecto y se presentan los estudios previos para realizar el proceso de contratación de obras y actividades para la conservación de la malla vial de la localidad y su espacio público asociado. Actualizada por Ma. Derly Cruz Sánchez, profesional de planeación. Ficha EBI-L, versión 3 del 27/09/2017. En acta de comité del día 12 de octubre de 2017 se presenta el proceso de compraventa de maquinaria menor con el aval de la UMV.
9/01/2018 se ajusta el numeral 10 Prospectivas Financieras y de Cobertura, de acuerdo con el POAI 2018 y PAA aprobado en comité de contratación. Actualizada por Rodolfo Morales Pérez -Profesional Especializado G24 Cod 222, Administrativo Financiero.
(02/05/2018) se actualiza presupuesto en el componente 2 Mantenimiento malla vial en DTS y ficha EBI.
(20/12/2018) Se Actualiza con de los recursos del Plan Operativo Anual de Inversiones asignada para 2019, de acuerdo con el Decreto Local número 011 del 19 de diciembre de 2018, aprobado por la Junta Administradora Local, mediante Acuerdo Local 07 del 14 de diciembre de 2018. Ma. Derly Cruz, profesional de Planeación.
(**26/12/2018) Se actualiza** los Costos del Proyecto, con traslado presupuestal, según decreto No.013 del 26 de diciembre 2018 – Maria Derly Cruz S. – Profesional Planeación. Vo.Bo.: Rodolfo Morales P., Profesional Especializado Código 222 Grado 24, AGDL- Administrativa Financiera.
(18/**01/2019) Se actualiza** con MUSI a 31 de 2018.

14. OBSERVACIONES

OBSERVACIONES DEL PROYECTO
Especifique los aspectos relevantes del proyecto, que deban tenerse en cuenta para la formulación y ejecución del mismo.

15. RESPONSABLE DEL PROYECTO

RESPONSABLE DEL PROYECTO
Nombre: JOHN FERNANDO RAMÍREZ CASTILLO
Cargo: Profesional de Apoyo
Teléfono Oficina: 2916670 Ext. 2444
Correo: alcalde_engativa@gobiernobogota.gov.co