

UNIVERSIDAD
DEL ROSARIO

DISEÑO Y GESTIÓN URBANA

¡MODELIA CAMBIA DE MODO!

ALEJANDRO CASTILLO Y
SANTIAGO ROJANO

CONTENIDO

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO:

- PROBLEMÁTICAS
- OPORTUNIDADES

OBJETIVOS DEL PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

BENEFICIARIOS DEL PROYECTO

- PERFIL DE ALIADOS, Oponentes e Indiferentes

PLAZO Y PLAN DE ACTIVIDADES

PRESUPUESTO

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

*¡Modelia
Cambia de
Modo!*

¿Por qué es importantes el proyecto?

Inicialmente, debemos comprender que este no es un barrio con fuertes problemáticas sociales cuando se compara con otros lugares de Bogotá, sin embargo, sí existen problemáticas que por medio de intervenciones puntuales de diseño urbano se pueden resolver. Se busca, además de resolver algunas de ellas, potenciar las cualidades positivas del barrio. (Los siguientes puntos se desarrollan con base en lo encontrado dentro del diagnóstico territorial)

Problemáticas

- Alto tráfico .
- Contaminación ambiental.
- Contaminación auditiva causada por el tráfico y los bares y discotecas dentro de los corredores comerciales del barrio.
- Acumulación de basuras e invasión al espacio público por parte de los comercios.
- Los perfiles de las vías locales son muy anchos.



Oportunidades

- Las dinámicas internas de Modelia se nutren de los flujos de los barrios aledaños, si bien no existe una conexión muy fuerte con el centro de Fontibón, se tiene una estrecha relación con su entorno inmediato.
- Clúster de colegios. (26 instituciones educativas)
- Las conexiones con el sistema de movilidad a nivel Metropolitano son óptimas, la Troncal de la Calle 26 y próximamente el RegioTram de Occidente conectan al barrio con la ciudad, pero no es claro cómo se conectan los barrios a escala intermedia y aún no se ha mencionado una forma de conexión entre el Transmilenio y el RegioTram
- En las vías aledañas al sector, tales como la Av. Ciudad de Cali, la Avenida Boyacá y la Avenida El Dorado, existe una red arterial de ciclorrutas, todas estas vías tienen conexión con la Avenida Esperanza y la Carrera 75, por lo que no sería difícil conectar al sector por medio de ciclo infraestructura

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

¡Modelia Cambia de Modo!

¿Cuál es la idea principal?

La idea es realizar un plan de diseño urbano en el que se resuelvan las problemáticas anteriores a través del diseño de una red ciclo-amigable, que permita conectar las arterias de ciclo-infraestructura aledañas, consolidando así una alternativa de movilidad amigable con el medio ambiente que, además, genere menor contaminación auditiva y sea segura para los bici-usuarios. También, se buscará gestionar de mejor manera el espacio público existente, para que la zona tenga una óptima distribución espacial para los peatones, bici-usuarios y la naturaleza. Con esto se pretende crear un ambiente agradable tanto para los habitantes como para los estudiantes de colegios que llegan a la zona provenientes de los barrios aledaños.

Consecuentemente, la optimización del espacio de las vías aumentará el nivel de servicio de las mismas, lo cual disminuiría el tráfico a mediano plazo y atraerá mayores flujos que los comerciantes podrían aprovechar para aumentar sus ganancias (casos en todo mundo han demostrado que la peatonalización y ciclo-infraestructura, contrario a la creencia popular, aumentan los flujos y ventas de los locales comerciales). Los ejes estructurantes de la red serán los corredores comerciales de la Avenida La Esperanza, Carrera 75 y Carrera 82, buscando así darle solución al desorden actual que existe allí.



OBJETIVOS DEL PROYECTO

Objetivo General

Diseñar un espacio público acorde a las necesidades comerciales y de movilidad de Modelia, que permita solucionar sus problemáticas principales y potenciar sus oportunidades.

Objetivos Específicos y Resultados Esperados

- Planear perfiles viales que reduzcan el espacio dedicado al automóvil y aumenten el espacio dedicado a bici-usuarios y peatones.
 - Se desincentiva el uso del automóvil en la zona, lo que reducirá considerablemente los problemas derivados del tráfico.
 - Se aumenta el potencial comercial de la zona, ya que llegarán más flujos caminando y en bicicleta.
- Conectar la red de ciclo-infraestructura existente en las zonas aledañas para fomentar nuevas alternativas de movilidad y aumentar los flujos.
 - Al conectar la red existente se aumentará el flujo de personas hacia Modelia gracias a la nueva y más cómoda alternativa para los bici-usuarios, beneficiando a los comercios y potenciando las relaciones del barrio con sectores aledaños.
 - Los habitantes del barrio tendrán nuevas opciones de movilidad en bicicleta hacia lugares que antes no eran accesibles por este medio, generando nuevos usuarios y beneficiando a los existentes.

Objetivos Específicos y Resultados Esperados

¡Modelia Cambia de Modo!



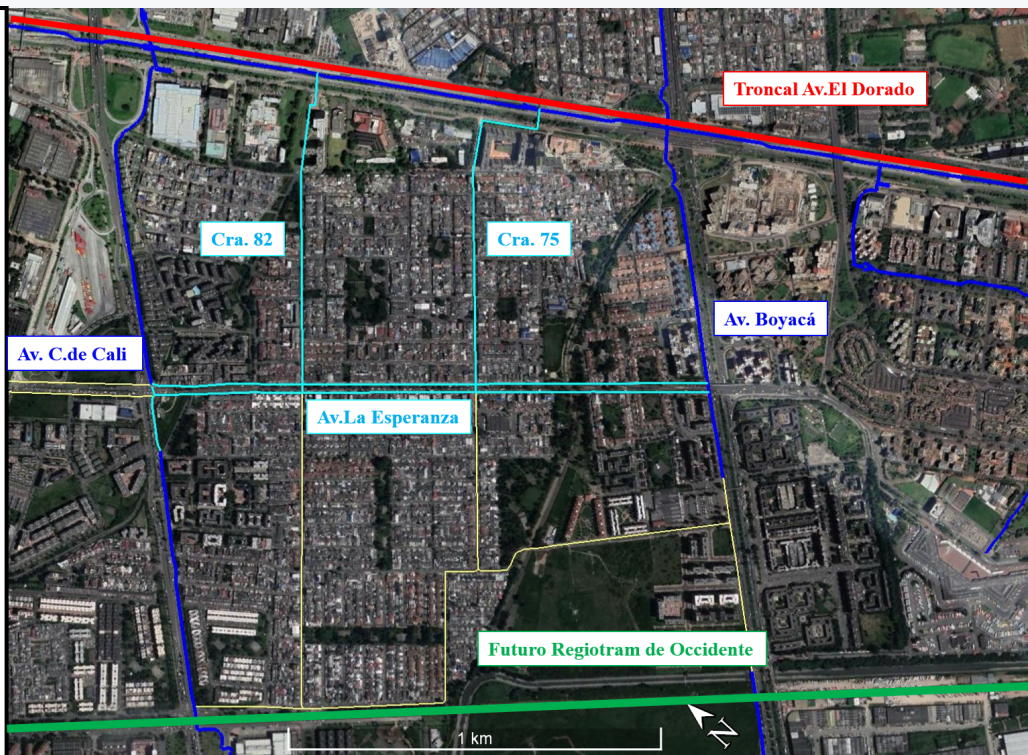
- Arborizar las Carreras 75 y 82 y La Avenida La Esperanza para revitalizar la zona y reducir la contaminación acústica y ambiental.
 - Se crearán nuevos perfiles paisajísticamente más verdes y agradables para peatones, además, será una buena manera de separar a los autos y motos, quienes naturalmente reducirán sus velocidades.
 - Por cada árbol sembrado se producirán 340 litros de oxígeno diario, por lo que la arborización en los perfiles viales reducirá considerablemente la contaminación ambiental.
 - Igualmente, los árboles son una pared natural contra el ruido, reduciendo la mitad de los decibeles que se escuchan por cuenta del tráfico.
- Trazar una red de iluminación (luminarias blancas) en los principales corredores comerciales.
 - Se generará una precepción de seguridad favorable gracias a nuevas luminarias blancas, las cuales cubrirán más rango que las antiguas luces amarillas. Se reducirá el consumo eléctrico con nuevas tecnologías.
 - La zona tendrá una mayor vida nocturna y se llenarán los vacíos de luz, lo cual beneficiará al comercio del sector.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto “Modelia Cambia de Modo” consiste, en términos generales, en cambiar los perfiles viales de la Av. La Esperanza entre la Av. Ciudad de Cali y Av. Boyacá; y los perfiles de las Carreras 75 y 82 entre la Av. La Esperanza y Av. El Dorado en el Barrio Modelia. Esto último con el fin de crear espacios cómodos para los peatones, bici-usuarios y usuarios de transporte público que reduzcan la dependencia al automóvil y aumenten el nivel de servicio de las vías para así atraer más flujos a la zona comercial y mejorar la calidad de vida de los habitantes del barrio en distintas dimensiones.

Propuesta de conexión de ciclo-infraestructura

- Red existente
- Propuesta de diseño “Modelia cambia de modo”
- Propuesta a futuro (no se desarrolla en el presente proyecto)



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Se evidencia una clara carencia de conexión entre la ciclo-infraestructura existente (en azul oscuro). La Avenida Boyacá y Avenida Ciudad de Cali no poseen una conexión entre sí desde la Avenida El Dorado hasta varios Kilómetros más al sur. Además, la red existente es discontinua, como se evidencia en pequeños baches, por ejemplo, en la intersección entre la Av. Ciudad de Cali y Av. La Esperanza. Añadiendo a esto, el Barrio Modelia no posee ciclo-infraestructura en lo absoluto. La propuesta de conexión de la ciclo-infraestructura pretende integrar la red existente con el fin de proveer oportunidades de movilidad para los bici-usuarios. Lo anterior atraerá flujos a la zona de influencia del barrio además de nuevos bici-usuarios de Modelia por medio de la demanda inducida, flujos que alimentarán el comercio y brindará dinamismo y vitalidad.

*¡Modelia
Cambia de
Modo!*



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

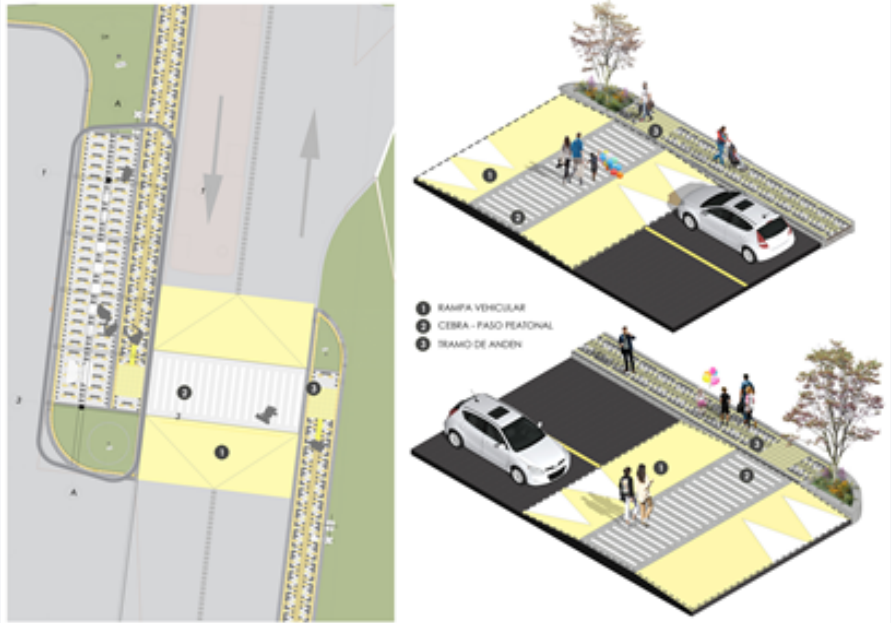
Dando ahora una mirada más cercana al proyecto, se puede evidenciar en la cartografía de propuesta que en la Av. La Esperanza se proponen 10 paraderos de buses, actualmente existe el mismo número cuya localización se verá modificada mínimamente en un par de casos para facilitar la acomodación de los nuevos elementos del perfil vial. La misma idea aplica para los 4 paraderos en las Carreras 75 y 82. La modificación del perfil vial en estos puntos también funcionará para habilitar 2 puestos de parqueo o descargue en cada uno de los parqueaderos (más adelante se explicará cómo funciona esta dinámica).

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

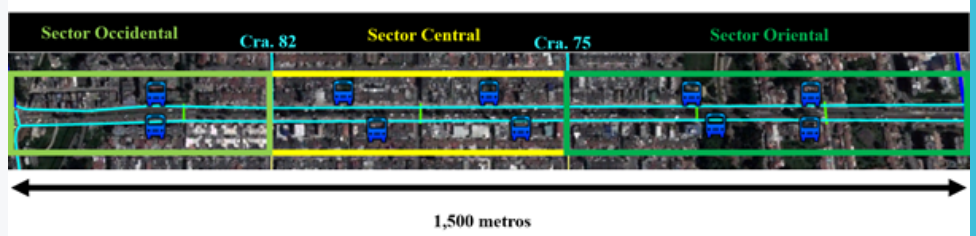
*¡Modelia
Cambia de
Modo!*

Las zonas de descarga son cruciales a causa del comercio de escala intermedia ubicado en la parte central del corredor y se dejarán habilitados unos cuantos espacios de parqueo necesarios para el sostenimiento de los mismos, no obstante, el proyecto busca eliminar zonas de parqueo existentes y evitar que los autos puedan parquear sobre el andén como lo hacen hoy en día.

Actualmente, solo hay 4 pasos peatonales en acera para los 1.5 kilómetros de la Av. La Esperanza, situación que se encuentra muy inoportuna para los transeúntes. La propuesta de diseño incluye 4 pasos pompeyanos (en verde claro), lo cuales tienen el fin de priorizar la movilidad peatonal que, junto con la ampliación y embellecimiento de andenes, harán espacios cómodos y seguros para los caminantes. A su vez, estas soluciones ayudarán a la conectividad del tejido residencial con los paraderos de buses en ambos sentidos de la vía (los pasos están estratégicamente ubicados cerca a los paraderos), facilitando la movilidad entre ellos. Otro efecto esperado es la reducción de velocidad de los vehículos en pro de la seguridad vial, al tener que atravesar un resalto también se estará enviando un mensaje a los conductores de “invasión del espacio peatonal” y no lo que sucede con las aceras que aportan el mensaje contrario.



Vale la pena resaltar que el proyecto NO eliminará carriles en ninguna vía, esto gracias a que la Av. La Esperanza es una avenida que atraviesa todo el ancho de la ciudad de oriente a occidente y no sería óptimo crear un “cuello de botella” en una de sus secciones (en el caso de las Carreras 75 y 82, si bien no tienen la misma jerarquía que la Avenida, tampoco se considera necesario suprimir carriles cuando el perfil se puede adaptar sin hacerlo). No obstante, sí se pretende reducir el ancho de los carriles con el fin de ampliar el espacio dedicado a otros medios de transporte y reducir la velocidad de los vehículos. Finalmente, antes de pasar a los perfiles viales, se debe comprender que las condiciones de la Av. La Esperanza son distintos en diferentes sectores. Los sectores occidental y oriental son bastante similares, pero en el sector central tanto el perfil como las dinámicas cambian., por lo que se tratarán de manera diferente.

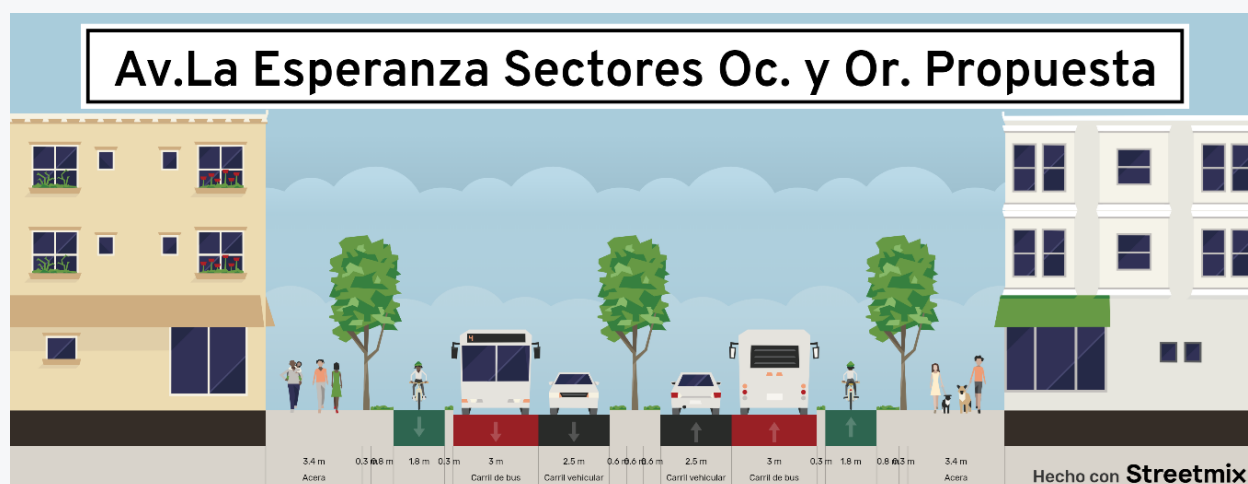
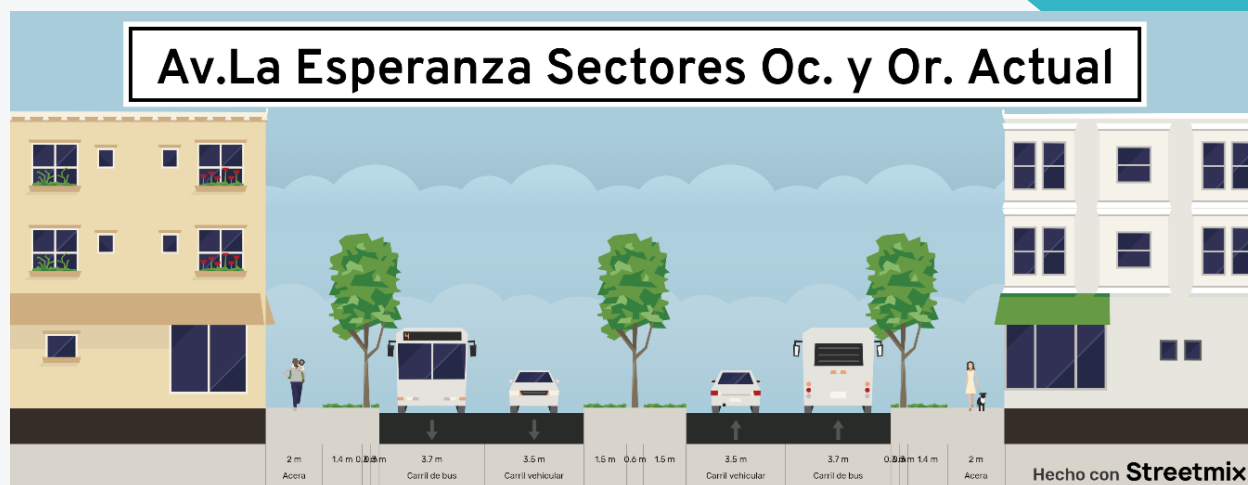


AV. LA ESPERANZA OR/C

A continuación, se presentan los perfiles viales actuales y la propuesta de “Modelia cambia de Modo”:

A continuación, se presentan los perfiles viales actuales y la propuesta de “Modelia cambia de Modo”:

*¡Modelia
Cambia de
Modo!*



Actualmente el perfil vial de esta avenida evidencia una clara priorización del automóvil particular. El ancho de los carriles es desproporcionado para una avenida urbana con actividad comercial y residencial de escala intermedia, no obstante, se puede recalcar la arborización existente.

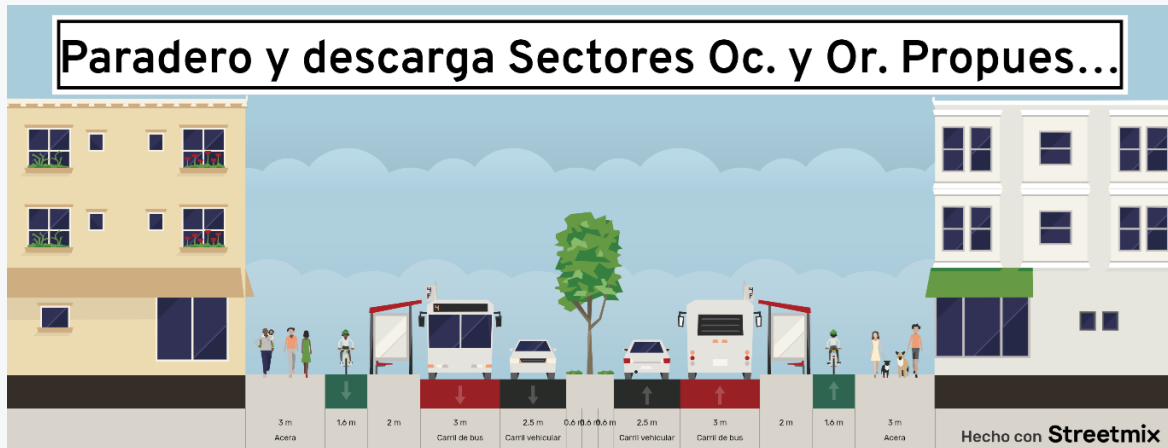
La propuesta de diseño para estos sectores de la avenida pretende ampliar el espacio del andén de 2 metros a 3.4 metros por medio de la supresión del espacio residual de pasto adyacente a los árboles para así crear un espacio amplio que favorezca al peatón, de igual forma los árboles se dejarán tal y como están y seguirá existiendo espacio de pasto en el margen interior de la franja de arborización.

Se reducirá el separador central de 3.6 metros a 1.8 metros y se pavimentará el espacio liberado para poder desplazar los carriles de tráfico mixto hacia el centro. Esto último liberará espacio del perfil que, junto con la reducción del ancho de los carriles, permitirá la construcción de ciclorrutas unidireccionales en ambas calzadas. Las ciclorrutas estarán separadas de los peatones por medio de la franja de arborización y estará a nivel de andén con un espacio adicional de separación de 0.3 metros para proveer protección del tráfico vehicular. (Asimismo, los peatones tendrán 3 diferentes barreras de protección)

AV. LA ESPERANZA OR/C

¡Modelia Cambia de Modo!

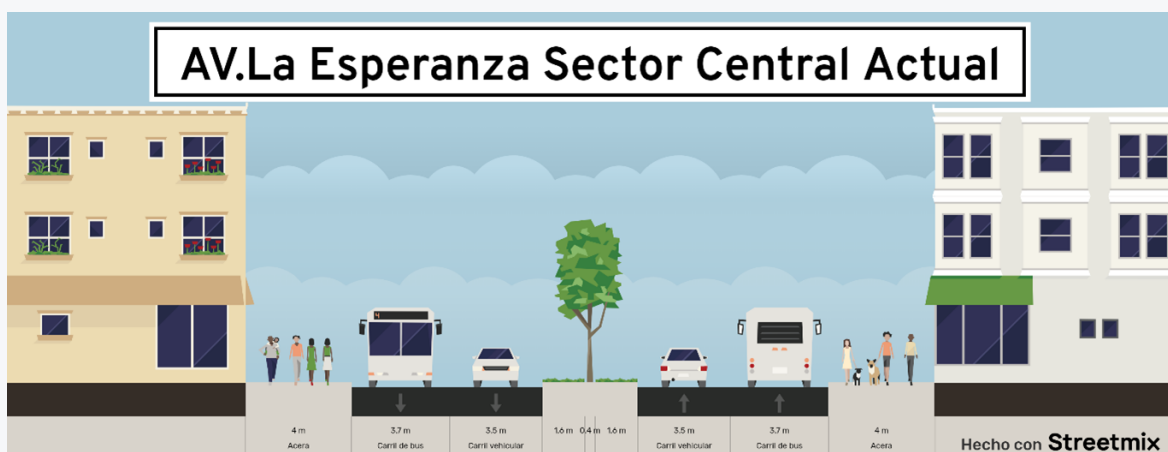
Adicionalmente, el ancho de los carriles pasará de 3.7 metros (externo) y 3.5 metros (interno) a 3 metros y 2.5 metros respectivamente. Esta intervención, acompañada por los pasos pompeyanos, reducirá la velocidad de los vehículos creando una vía más segura y cómoda para los peatones y bici-usuarios. Los carriles externos se demarcarán como prioritarios para transporte público.

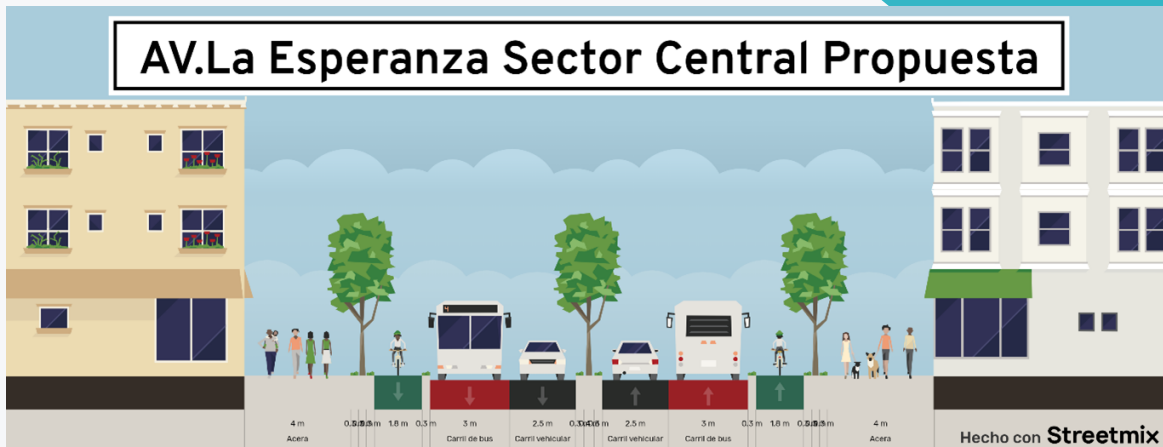


Es importante mencionar que la intervención también tiene en cuenta a los paraderos de buses y zonas de parqueo y descarga. En el sector occidental se debe intervenir un punto (a cada lado de la vía) y en la oriental 2 puntos en los que se suprimirá la franja de arborización externa y se reducirán en 0.2 metros y 0.4 metros el ancho de las ciclorrutas y andenes respectivamente para liberar espacio para los paraderos, parqueaderos y zonas de descarga. A cada lado se situará una franja de 2 metros de ancho en donde se ubicarán longitudinalmente estos elementos como se puede evidenciar en el siguiente esquema visto “desde arriba”.



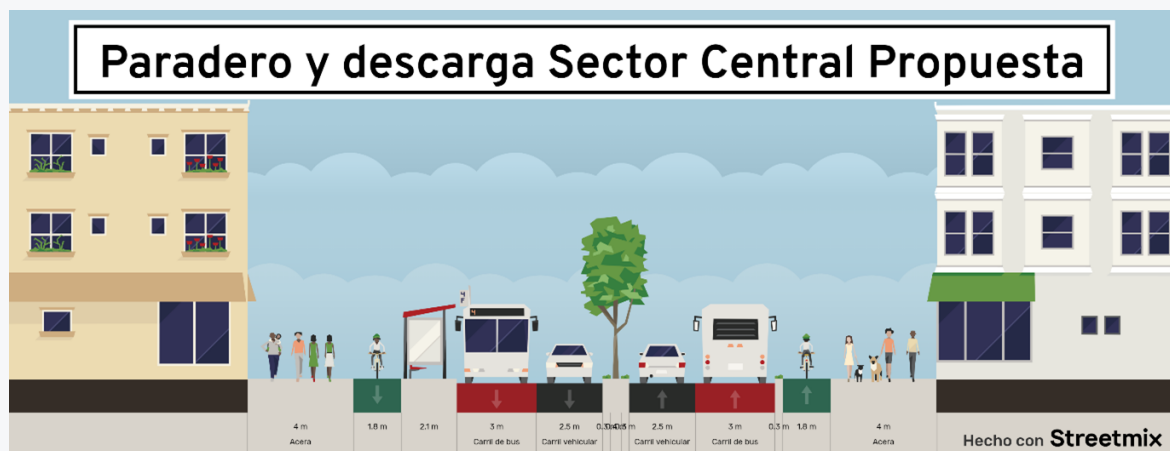
Continuando con el sector central de la Av. La Esperanza:





El cambio en el perfil actual de la avenida, cuando se comparan los sectores occidental y oriental con el sector central, consta en la omisión de la franja de arborización, la cual se convierte en un andén de 4 metros. Sin embargo, la calidad del andén es deficiente debido al estado de sus materiales (este tema se desarrollará más adelante), la invasión del espacio por parte de motos y carros, y los obstáculos como anuncios y torres de energía (la subterranización de los cables también se desarrollará más adelante). La modificación del perfil propuesta mantendrá con la modificación

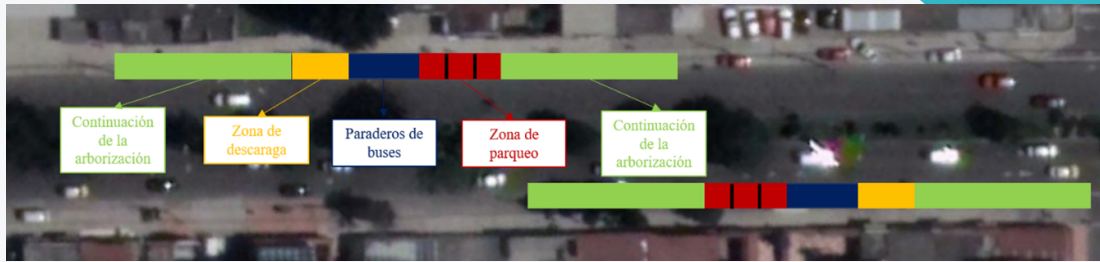
de los sectores occidental y oriental. El separador central reducirá su ancho de 3.6 metros a 1 metro, por otro lado, el desplazamiento de carriles y su reducción mantendrá las mismas dimensiones (al igual que el carril preferencial de transporte público). La ciclorruta también tendrá un espacio de separación de 0.3 metros, un ancho de 1.8 metros, y una separación del andén por medio de arborización. Esto permitirá que los 4 metros del andén sean verdaderamente dedicados a los flujos peatonales y hará más agradable el espacio gracias a la nueva franja de arborización.



La lógica de los paraderos y zonas de descarga es la misma que la descrita anteriormente, no obstante, el diseño cambia en este caso. Para evitar la reducción del ancho del andén y ciclorruta (se encuentra perjudicial hacerlo en este sector con tan altos flujos), se ubicará la franja en un solo costado de la vía y se intercalarán como se muestra en el siguiente esquema (vale la pena aclarar que esto implica también una leve curva en los carriles vehiculares que funcionará a su vez como una manera de reducir la velocidad de los vehículos).

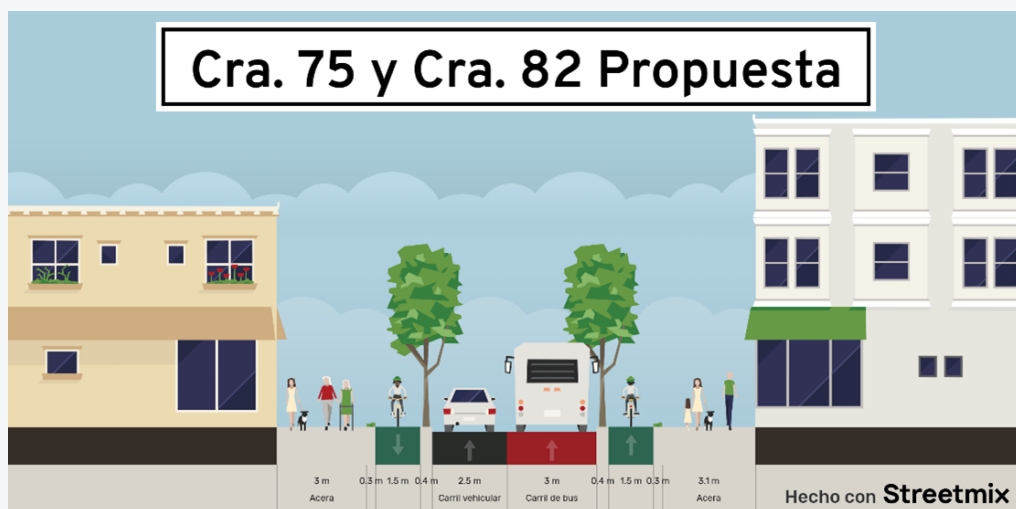
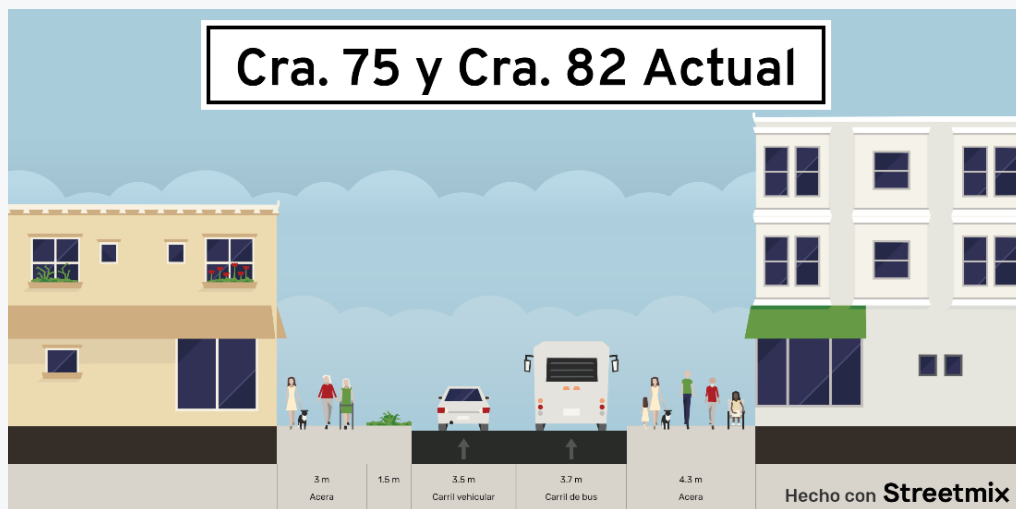
AV. ESPERANZA CENTRAL

¡Modelia Cambia de Modo!



CARRERAS 75 Y 82

Igualmente, las Carreras 75 y 82 tendrán un cambio en sus perfiles. Vale la pena aclarar que ambas vías son casi idénticas, por lo que la propuesta será la misma, su única diferencia es que en la Cra. 75 el tráfico vehicular fluye en sentido sur- norte y en la Cra.82 en sentido norte-sur.



A simple vista parecería que el diseño actual de la vía es amigable con los peatones, sin embargo, sucede la misma situación que en los casos anteriores, el andén está en mal estado y es víctima de la invasión por parte de vehículos. La propuesta para estas vías pretende manejar estándares similares a los de la Av. La Esperanza. Los carriles vehiculares se reducirán de 3.5 metros (izquierdo) y 3.7 metros (derecho) a 2.5m y 3m respectivamente (también se incluirá un carril preferencial de transporte público).

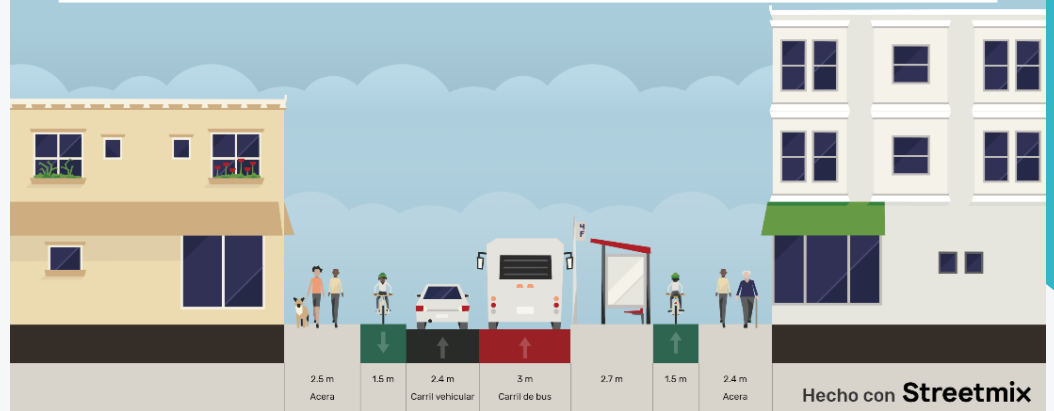
El espacio liberado se destinará a franjas de protección para los ciclistas de 0.4 metros con arborización de baja altura, y un separador de 0.3 metros en pasto entre la ciclorruta y el andén. Si bien pareciera como una disminución del espacio destinado al andén, realmente se está mejorando la condición de los mismos gracias a la remodelación y barreras de protección que evitarán la invasión por parte de vehículos.

CARRERAS 75 Y 82

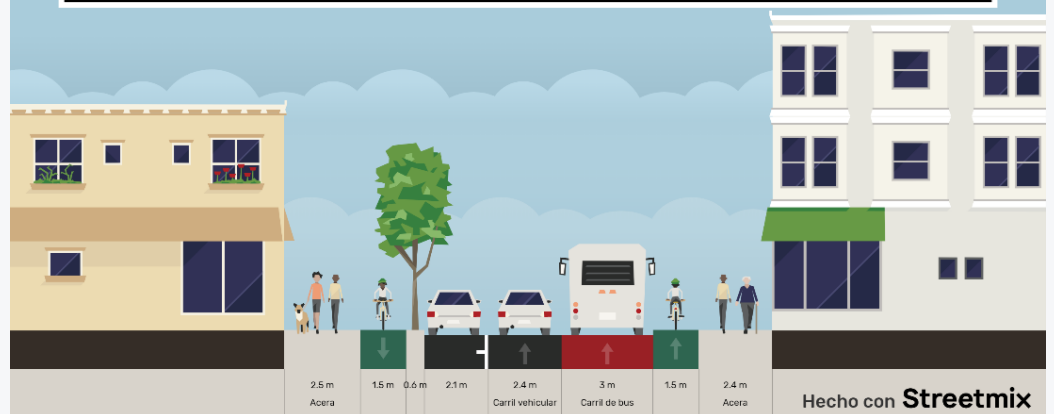
¡Modelia Cambia de Modo!

De igual forma, se concibieron paraderos y zonas de descarga y parqueo. La diferencia en este caso es que los paraderos irán en el costado derecho de la vía mientras que las zonas de descarga y parqueo irán en el costado izquierdo. Se manejará el mismo esquema de acomodación que en el sector central de la Av. La Esperanza en donde se intercalan los espacios.

Paradero y Descarga Carrera 75 y 8...



Paradero y Descarga Carrera 75 y 8...



Vías Zonales

Las vías zonales no tendrán una intervención como las expuestas anteriormente porque realmente no la necesitan. La morfología del barrio Modelia está dispuesta de tal manera que las únicas vías con una continuidad total son las Carreras 75 y 82 y la Av. La Esperanza (como se evidencia en la siguiente figura). De esta manera se regulan las velocidades (puesto que no hay distancias suficientemente largas como para acelerar significativamente) y se dispersa el tráfico (gracias a que las vías no están pensadas como corredores sino como alimentadoras de la red principal). Ambas condiciones hacen posible la coexistencia de tráfico vehicular y bicicletas en un mismo carril sin necesidad de modificar el perfil vial. Los bici-usuarios y peatones pueden llegar cómoda y seguramente desde sus residencias hasta las ciclorrutas y andenes ampliados.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Ahora bien, en sí la propuesta de diseño incluye la remodelación y embellecimiento de los perfiles viales, como se mencionó previamente, la zona debe de tener una nueva mirada con el fin de ser segura y cómoda para los peatones y bici-usuarios, y ordenada para el comercio. Dado lo anterior, es necesario entrar a detalle en los siguientes aspectos de la obra:

Nuevas Luminarias

Hoy en día, los faros de las calles principales y espacios públicos aledaños no iluminan adecuadamente la zona. En varios lugares de los corredores por intervenir, hay vacíos y oscuridad que generan sensación de inseguridad y miedo. Además, las luminarias son de color amarillo, lo cual hace ver al sector como un lugar aburrido e inactivo por las noches.

De esta manera, se propone mejorar y construir nueva infraestructura de iluminación que permitan revitalizar los sectores comerciales, llenar los vacíos en espacios públicos y generar así una nueva sensación de seguridad. El plan se basa en cambiar el color de luminarias a blanco y usar tecnologías led, ya que esto causa una percepción más activa para las personas y reduce el consumo eléctrico; lo anterior con el fin de incentivar una mayor actividad nocturna comercial.



Finalmente, se crearán bolardos con iluminación que logren dar brillo a los andenes y espacios verdes.



Material de los Andenes

Calles Actuales



Adoquinado Ejemplo



Unos de los pilares dentro de la remodelación y construcción de nuevos espacios públicos enfocados en los peatones se trata de la diferenciación de espacios y el adoquinado de andenes, por este motivo, será necesario cambiar el antiguo, básico y desgastado andén de concreto sólido por un adoquinado moderno con colores, materiales podo-táctiles, especificaciones básicas de calidad según la normativa actual (resistencia a flexión, absorción y desgaste) y tecnología bicapa. Además, la implementación de adoquinados para andenes proporciona una sensación más cómoda y segura para peatones, brinda un paisaje más agradable y acorde con una zona desarrollada, aumenta los flujos peatonales para el sector y divide físicamente los espacios, es decir, no permite que los automóviles invadan los andenes.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Carriles de colores para bicicletas y ciclo-parqueaderos

Siguiendo con la línea de diferenciación de espacios, los bici-carriles con colores y materiales distintos a las calzadas para automóviles brindan mayor visibilidad y seguridad para los bici-usuarios. En suma, gracias a los nuevos perfiles viales del proyecto, los carriles estarán a nivel de andén y separados por espacios verdes y/o árboles que protejan a sus usuarios, adicionalmente, se dedicarán varios ciclo-parqueaderos para que sea seguro y cómodo dejar las bicicletas mientras las personas están de compras.

¡Modelia Cambia de Modo!



Con 98,38%, la separación estructural clasificada más segura con un amplio RVA sin coloración verde. La variante con coloración verde llega al 99,11%



Subterranización redes eléctricas

Actualmente, las redes eléctricas significan un problema para la seguridad y el paisaje de las vías a intervenir. Por ejemplo, los cables suelen caer al nivel del suelo, causando accidentes y cortes eléctricos en días de fuertes lluvias, por lo que el mantenimiento suele implicar sobrecostos para la administración.

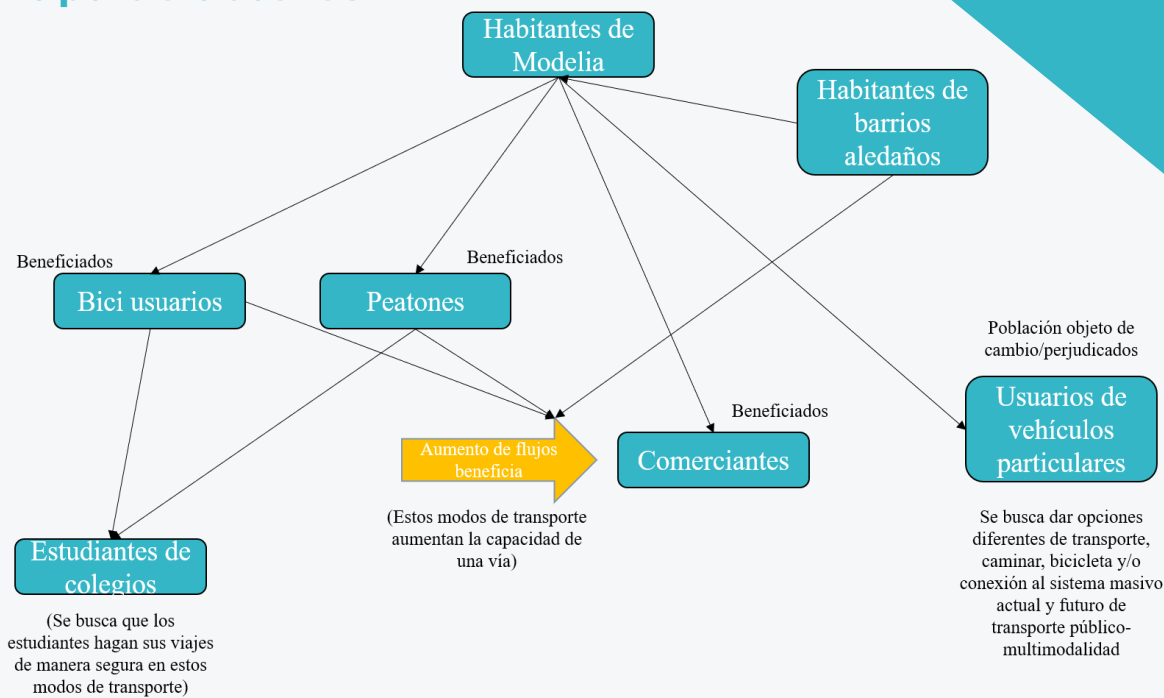
Asimismo, entre los habitantes hay una sensación antiestética y de desorden en el lugar a causa de los elementos mencionados. Por este motivo, resulta pertinente y oportuno subterranizar la red de cableado público con el fin de instalar nuevos medidores, organizar y potenciar las adecuaciones técnicas para esta red. Además, como consecuencia directa, este proceso será beneficioso para el paisaje de los perfiles viales y la percepción de los transeúntes.



BENEFICIARIOS Y ACTORES

Mapa de actores

¡Modelia Cambia de Modo!



Beneficiarios

Modelia cuenta con una población de aproximadamente 40,000 habitantes, los cuales se verían directamente beneficiados por el proyecto, en cuanto aspectos de movilidad, desarrollo económico y urbano del sector, aumento de calidad de vida y apropiación cultural.

De la misma manera, no solo será Modelia quien tenga beneficios gracias a lo anterior, sino que habitantes de barrios colindantes se verán implicados dentro del desarrollo urbano, debido a la conectividad y crecimiento del comercio barrial, el cual logrará escalar a un comercio zonal que se vinculará y aportará mayores dinámicas económicas en la zona.

En cuanto temas de movilidad, será un gran beneficio el fomento y uso de la bicicleta por cuenta de nuevos conectores de ciclo-infraestructura en la zona, donde hay un potencial de aumento de bici-usuarios locales y de sectores aledaños quienes rondarán por las principales calles de Modelia para llegar a sus destinos fuera y dentro del barrio.

Adicionalmente, la zona tendrá una mayor competitividad a causa del mejoramiento de los flujos que se movilizarán por allí, es decir, los peatones, bici-usuarios y usuarios de transporte público poseerán el protagonismo, acrecentando las dinámicas y tiempos de desplazamiento. En suma, el automóvil no perderá su importancia por completo, ya que no se suprimen carriles y los cambios en los perfiles viales reducirán el tráfico a mediano plazo. También se tendrán espacios de parqueo para las personas que necesiten llegar al comercio de Modelia.

En cuanto a los aliados y oponentes del proyecto, se especula que las problemáticas y puntos en contra giren en torno a la ejecución de obras, debido a la incomodidad que esto genera en la población, sin embargo, es necesario concientizar a las personas del esfuerzo e inversión a largo plazo que se debe realizar para obtener los beneficios finales de "Modelia Cambia de Modo". Por este motivo, más adelante se desarrollarán estrategias de participación ciudadana para convencer a los oponentes de cambiar de bando.

BENEFICIARIOS Y ACTORES

¡Modelia Cambia de Modo!

Mapa de actores

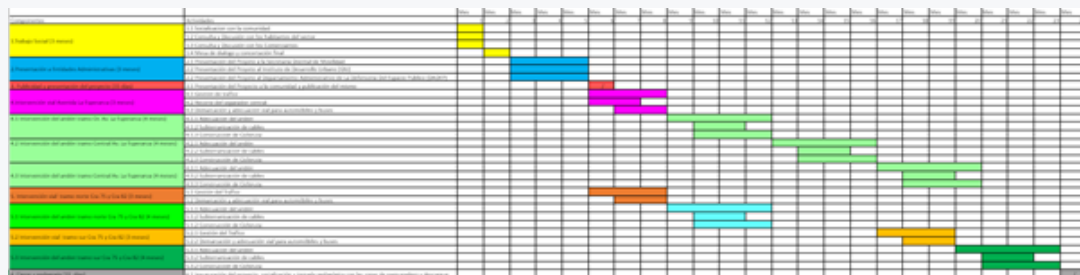
ALIADOS	OPONENTES	INDIFERENTES
Secretaría de Movilidad: Permitiría dar concepto positivo para el proyecto y hacer seguimiento	Habitantes del sector: Puede que se opongan a las obras por la incomodidad que genera la construcción	No se consideran actores indiferentes en el proyecto
Instituto de Desarrollo Urbano: Permitiría la ejecución de las intervenciones viales	Comerciantes del sector: Puede que se opongan al pensar que se reducirán sus finanzas	
Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público: Contribuiría al mejoramiento del Espacio Público del sector	Usuarios Carro – Dependientes: Se pueden molestar por las obras y reducción de sus calzadas	
Bici-usuarios: Actualmente no tienen ciclo-infraestructura en la zona, por lo que se verían altamente beneficiados.	Camiones Comerciales: Se podrían molestar al ver afectados sus lugares de parqueo durante las obras	
*Peatones: Una vez finalizadas las obras se verían altamente beneficiados	Peatones: Se vería restringida su movilidad en la duración de las obras	

PLAZO DEL PROYECTO Y PERFIL DE ACTIVIDADES

Este proyecto tendrá una duración de 24 meses según el “Plan de actividades Proyecto Modelia Cambia de Modo” anexo en archivo Excel. Se daría inicio el 01 de junio de 2021 y acabaría el 01 de junio de 2023.

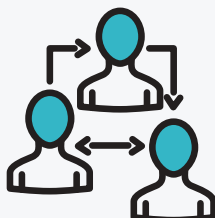
Actividades generales

La siguiente sección explicará a detalle las actividades previstas en el plan de actividades, adjunto en archivo excel.*



1.Trabajo Social

Como primer paso para la elaboración del proyecto “Modelia cambia de modo” será de vital importancia la participación ciudadana mediante procesos comunales en los que se permitan consolidar reuniones y mesas de discusión y concertación con los principales afectados, es decir, los habitantes y comerciantes del sector. Estos espacios se abrirán como un lugar de escucha y negociación en pro de los intereses de cada actor.



PERFIL DE ACTIVIDADES

2. Presentación a Entidades Administrativas

Este proyecto, en materia de propiedad intelectual y diseños básicos nacerá de iniciativa privada y comunal, sin embargo, los aspectos técnicos, procesos de financiación y gestión del suelo tendrán que ser llevados a cabo por las instituciones públicas encargadas del tema. Por este motivo, se tendrá que presentar a la Secretaría de Movilidad, al Instituto de Desarrollo Urbano y al Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público. Quienes serán los principales encargados de dar concepto frente a la propuesta (en un plazo legal de 3 meses); financiarla y desarrollarla en los aspectos anteriormente mencionados.

3. Publicidad y Presentación del Proyecto

Con el fin de cumplir las garantías legales que tiene la población para conocer las directrices y especificaciones de cualquier proyecto urbano, se publicarán los planos y plazos técnicos de la propuesta a desarrollar. Lo anterior permitirá a su vez que los habitantes tengan claridad frente a la situación y que así puedan adaptarse de la mejor manera, asimismo se evitarán procesos de especulación.



4 y 5. Intervención Urbana

Este será el punto central en donde se llevará a cabo la estrategia de construcción y renovación de los perfiles viales.

Vale la pena explicar la división de tramos para cada calle. La Avenida La Esperanza estará subdividida por 3 tramos: Occidental, Central y Oriental, tal cual como se visualizó en la cartografía. Por otro lado, cada una de las Carreras 75 y 82 tendrán una división de 2 tramos, el norte y el sur, siendo el punto de división la Calle 24d (Ver el Mapa Propuesta). Esta división se realizó con el fin de que los cruces entre las vías a intervenir nunca estén en obra al mismo tiempo, permitiendo así que los peatones y conductores tomen siempre rutas alternas.

Ahora bien, a manera general esta fase del proyecto se desarrollará de la siguiente manera: Para comenzar, se iniciará una intervención vial en toda la Avenida La Esperanza, esto constará de la gestión del tráfico y reducción del separador central, una vez haya terminado lo anterior, se delimitarán las nuevas medidas y se adecuarán las calzadas vehiculares. Vale destacar que en ningún momento se cortará el tráfico a causa de lo anterior y su duración será de 3 meses. Al mismo tiempo que comienza esta sección de la obra, se intervendrán vialmente los tramos norte de las Carreras 75 y 82, en donde habrá una gestión de tráfico, se delimitarán los nuevos trazados viales y se adecuarán las calzadas vehiculares, de modo que la duración también será de 3 meses y no se cortará el tráfico.

PERFIL DE ACTIVIDADES

¡Modelia Cambia de Modo!

4 y 5. Intervención Urbana

Posteriormente, finalizada la anterior intervención, La Av. La Esperanza comenzará su operación de cambio en sus andenes de manera escalonada por tramos, comenzando por el oriental, al mismo tiempo que los procesos de adecuación de andenes para el tramo norte de las Carreras 75 y 82. Lo anterior se desarrollará en un tiempo de 4 meses, ya que se deberán construir nuevos andenes, subterranizar las redes eléctricas, adecuar la iluminación, arborizar y construir las nuevas ciclorrutas.



Una vez se haya desarrollado lo anterior, seguirá la intervención al andén del tramo central de la Av. La Esperanza, a su finalización seguirá el tramo occidental de esta vía. Simultáneamente comenzarán las obras de intervención vial para el tramo sur de las Carreras 75 y 82 y, finalmente, se realizará la última intervención de los andenes para este mismo tramo. En total serán 18 meses de trabajos de construcción.

6. Cierres y pedagogía

Para finalizar, se tendrán que realizar varios eventos sociales que permitan una inauguración del proyecto, dar a conocer las dinámicas de los nuevos espacios a las personas del sector y brindar momentos de pedagogías en los que se enseñen los horarios de zonas de descarga.



PRESUPUESTO

El presupuesto se realizó en 2 partes, la primera para la Av. La Esperanza y la segunda para las Carreras 75 y 82.

Como se observa en las tablas, se incluyeron rubros diferenciados para todas las actividades de construcción. Los precios se calcularon con base en los "Precios Unitarios" de cada actividad constructiva obtenidos de la página oficial del Instituto de Desarrollo Urbano en su sección - "Precios unitarios de referencia 2020 II + mano de obra 2021". Los precios unitarios se encuentran en valores de metros cuadrados, metros cúbicos o unidades de elementos, razón por la cual se calculó el costo de cada actividad con base en la longitud, volumen o unidades necesarias.

Luego se debe sumar el valor correspondiente a los costos de Administración, Imprevistos y Utilidades (AIU) que usualmente corresponden al IVA (19%) + 10% para un total del 29% del costo de las actividades. De manera que el costo de la actividad + AIU es igual al valor total por cada actividad. Finalmente, se suman los valores totales de todas las actividades y se obtiene el costo total de la obra. (También se anexará el archivo Excel del Presupuesto)



PRESUPUESTO

Presupuesto para la propuesta de
diseño en la Av. La Esperanza

¡Modelia
Cambia de
Modo!

Av.La Esperanza																
Long:		Actual					Propuesta									
1.500 metros	Andén	Calzada N	Separador	Calzada S	Andén	Andén	F.Arbolado	Cicloruta Uni-d	F Separación	Calzada N	Separador	Calzada S	F Separación	Cicloruta Uni-d	F Arbolado	Andén
	4,00	7,20	3,60	7,20	4,00	4,00	0,80	1,80	0,50	5,50	0,80	5,50	0,50	1,80	0,80	4,00
		26,00					26,00									
Obras	Unidad (Metros cuadrados o lineales)	Precio Unitario(COP)	Costo de actividad(COP)	AIU (29%)	Precio Total de Actividad (COP)	(Valor de referencia)	Nota*: Precio Unitario basado en "Precios unitarios de referencia 2020 II + mano de obra 2021. Consultados en la página oficial del IDU. Recuperado de: https://www.idu.gov.co/page/stipviales/economico/portafolio									
Demolición separador y reposición calzada-ml	4.200	182.017	764.471.400	221.696.706	986.168.106	4507(PU)										
Construcción ciclorruta-m2	5.400	112.979	610.086.600	176.925.114	787.011.714	4577(PU)										
Rehabilitación Andén - m2	3.000	116.274	348.822.000	101.158.380	449.980.380	4820(PU)										
Demarcación (pintura) de calzada, ciclorruta y carril prioritario TP-ml	12.000	4.344	52.128.000	15.117.120	67.245.120	3819(APU)										
Paraderos SITP- Unidad	10	519.673,00	5.196.730	1.507.052	6.703.782	5752(APU)										
Sardineles de separación-m2	3.000	23.515	70.545.000	20.458.050	91.003.050	3784(APU)										
Subterranización redes-m2	3.000	82.086	246.258.000	71.414.820	317.672.820	3052(APU)										
Arborización-Unidad	120	182.005	21.840.600	6.333.774	28.174.374	8080(APU)										
Luminarias-Unidad	300	674.567	202.370.100	58.687.329	261.057.429	3487(APU)										
Pompeyanos- m3	12,5	1.401.618	17.520.225	5.080.865	22.601.090	8551(APU)										
		Total:					3.017.617.865									
							COP									

Total Av. La Esperanza: 3.017.617.865 COP

Presupuesto para la propuesta de
diseño en las Carreras 75 y 82

Cra 75 y Cra 82																
Long:		Actual					Propuesta									
1.675 metros	Andén	Separación	Carril Izq.	Carril Der.	Andén	Andén	Separación	Cicloruta Uni-d	F. Arborización	Carril Izq.	Carril Der.	F.Arborización	Cicloruta Uni-d	F.separación	Andén	
	3,00	1,50	3,50	3,70	4,30	3,00	0,30	1,50	0,40	2,50	3,00	0,40	1,50	0,30	3,10	
(Cra75: 875m + Cra82: 800m)		16,00					16,00									
Obras	Unidad (Metros cuadrados o lineales)	Precio Unitario(COP)	Costo de actividad(COP)	AIU (29%)	Precio Total de Actividad (COP)	(Valor de referencia)	Nota*: Precio Unitario basado en "Precios unitarios de referencia 2020 II + mano de obra 2021. Consultados en la página oficial del IDU. Recuperado de: https://www.idu.gov.co/page/stipviales/economico/portafolio									
Construcción ciclorruta-m2	10.050	112.979	1.135.438.950	329.277.296	1.464.716.246	4577(PU)										
Rehabilitación Andén - m2	5.695	116.274	662.180.430	192.032.325	854.212.755	4820(PU)										
Demarcación (pintura) de calzada y ciclorruta-ml	8.375	4.344	36.381.000	10.550.490	46.931.490	3819(APU)										
Paraderos SITP- Unidad	4	519.673,00	2.078.692	602.821	2.681.513	5752(APU)										
Sardineles de separación-m2	3.350	23.515	78.775.250	22.844.823	101.620.073	3784(APU)										
Subterranización redes-m2	3.350	82.086	274.988.100	79.746.549	354.734.649	3052(APU)										
Arborización-Unidad	150	182.005	27.300.750	7.917.218	35.217.968	8080(APU)										
Luminarias-Unidad	120	674.567	80.948.040	23.474.932	104.422.972	3487(APU)										
		Total:					2.964.537.663									
							COP									

Total Cra. 75 y Cra. 82: 2.964.537.663 COP

Costo Total de Obras:5.982.155.528

¡Modelia
Cambia de
Modo!