



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI_D

1. IDENTIFICACIÓN	
Entidad	0204 - Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	7786 Integración funcional del Regiotram a la estructura urbana de la Ciudad
Versión	53 del 26 de febrero de 2026
Código BPIN	2020110010051
Banco	01 - BDPP-ACEP (ADMINISTRACION CENTRAL Y ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS)
Estado	Inscrito el 09 de junio de 2020 - Registrado 16 de junio de 2020
Tipo de Proyecto	Infraestructura
Etapas de Proyecto	Inversión Ejecución
2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN	
Plan de Desarrollo	17-Bogotá Camina Segura
Nivel 1	4-Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática
Nivel 2	26-Movilidad Sostenible
Política Pública	No Aplica
POT	No Aplica
3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
Otros aportes y procesos de participación ciudadana	
Consecutivo	Otros aportes y procesos de participación ciudadana
1	<p>La estrategia de participación para la formulación del Plan Distrital de Desarrollo (PDD) está fundamentada en la Ley 152 de 1994 y en el Acuerdo 878 de 2023, que buscan garantizar el principio constitucional de la participación ciudadana en la toma de decisiones de planeación de los territorios" (SDP,2024, p.2). Por lo anterior, desde la Secretaría Distrital de Planeación se formuló la estrategia de participación ciudadana, con el objetivo de garantizar la planeación participativa en la formulación del PDD 2024-2027 del Distrito Capital para promover la confianza y apropiación por parte de la ciudadanía de esta apuesta democrática que permita el desarrollo y la consolidación de las estrategias propuestas para la ciudad.</p> <p>En consonancia, desde el IDU en observancia de las 4 fases establecidas por la SDP para la implementación de la estrategia de participación, se implementaron entre ene-may de 2024 los siguientes espacios de participación en los cuales se recopilaron aportes de la ciudadanía: 1.Sentires Ciudadanos, 2.Aspiraciones Comunes y 3.Acuerdos para la Ciudad</p>
4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD	
Antecedentes	
<p>Los procesos acelerados de migración campo-ciudad presentados a nivel mundial en los último 50 años suponen nuevos desafíos y retos para las grandes ciudades y regiones del mundo contemporáneo. Bogotá, como una de las principales ciudades de América Latina, no es ajena a esta realidad global. En los últimos años, el frenético crecimiento y expansión urbana de la capital del país ha desbordado sus posibilidades de desarrollo, impactando en el aumento significativo de la dinámica del mercado inmobiliario en los municipios vecinos del entorno metropolitano de Bogotá. Este hecho, sin duda alguna, configura un gran problema en común relacionado con la forma cómo nos transportamos, pues evidentemente la ciudad y la región no solo requieren de mayor oferta de medios de transporte, sino de alternativas y modos sustentables y sostenibles con el medio ambiente.</p> <p>En general, las relaciones de interdependencia presentadas entre Bogotá y su entorno urbano y regional corresponden a una relación cotidiana. Diariamente cientos de miles de personas se movilizan hacia Bogotá, en condición de población flotante, para satisfacer necesidades laborales o educativas. Bogotá es el principal foco de atracción de viajes diarios del país. Un hecho que se justifica en tanto que esta ciudad además de ser el centro histórico y político más importante del territorio nacional, es el nodo de desarrollo económico y de competitividad más relevante, aportando el 25,6% del PIB nacional, así como el 19% de la población total del país.</p> <p>En ese sentido, resulta indispensable proveer a la ciudad y a la región de la infraestructura adecuada para el transporte de pasajeros y bienes y servicios, en condiciones de calidad y eficiencia. La conectividad y movilidad regional es un reto común que incide directamente en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y los municipios circunvecinos.</p> <p>Sin embargo, esta problemática estructural en materia de movilidad no se justifica solamente por el crecimiento acelerado de la población de Bogotá y la región. En este aspecto también incide la escasa oferta de medios y modos de transporte efectivos para una ciudad – región de más de 10 millones de habitantes. Máxime, cuando las líneas férreas de Bogotá y su entorno metropolitano se encuentran en un estado de desaprovechamiento y desconexión funcional frente a las dinámicas y oportunidades del territorio.</p> <p>Este hecho tiene un costo fundamental frente a la pérdida de competitividad de la ciudad y el deterioro de la calidad de vida de los habitantes, pues la subutilización de este potencial modo de transporte pone en evidencia las dificultades de posicionar a Bogotá como un referente en materia de multimodalidad e intermodalidad en materia de movilidad y transporte. De hecho, esta infraestructura férrea es simplemente una barrera física que genera una fragmentación y desarticulación territorial y socioespacial.</p>	
Situación Actual	
<p>La red férrea del país data en su mayoría del siglo IXX como infraestructura de transporte. No obstante, la aparición y pronta proliferación de los automóviles paulatinamente relegaron el rol protagónico que ostentaban estos corredores férreos. De hecho, en su gran mayoría se presenta un deterioro importante que evidencia el limitado interés de los gobiernos de turno a nivel nacional, regional y local para reactivar este sistema de transporte a lo largo y ancho del país. En el caso particular de Bogotá, las líneas férreas al ser propiedad de la nación han sido conservadas para el desarrollo de futuros proyectos de transporte que se sustenten sobre esta infraestructura. Como caso particular, cabe señalar el proyecto de Regiotram. de Occidente liderado por la Empresa Férrea de Cundinamarca, el cual es financiado con recursos de este Departamento y la nación. Este proyecto puntual se centra sobre el desarrollo de la infraestructura necesaria para poner en operación este "Tren de Cercanías". No obstante, esta gran apuesta territorial también requiere de operaciones urbanas integrales que incidan en facilitar y promover la integración de este medio de transporte con la estructura funcional y de servicios de Bogotá. Por esta razón, a través del presente proyecto de inversión se busca que los corredores férreos de la capital del país se constituyan en ejes articuladores y estructuradores de ciudad, y no propiamente en una barrera urbanística desconectada del tejido urbano y socioeconómico.</p>	
Descripción del Universo	
El problema se denota en la falta de infraestructura que permita la integración del sistema férreo regional con el sistema integrado de transporte público de la ciudad.	
Cuantificación del Universo	9000 Metro(s) cuadrado(s)
Localización del Univeso	Distrital
Árbol de Problemas	



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI_D

7786-0204-Arbol_Problemas_7786.pdf(Archivo Adjunto)

Fecha de Incorporación

04/10/2024

Unidad de Planeación Zonal (UPZ)

Barrio

Unidad de Planeamiento Rural (UPR)

Vereda

Unidad de Planeamiento Local (UPL)

Todas las UPL

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Este proyecto de inversión consiste en integrar física y funcionalmente los corredores férreos con el Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad, para tal fin el IDU apoyará con recursos las diferentes etapas (estructuración, estudios y diseños y construcción) del proyecto Regiotram con énfasis en las conexiones de integración física entre los proyectos férreos y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá, que a su vez permitan la integración ciudad-región. La solución incluye: intervenciones en el espacio público que mejoren la movilidad peatonal y permitan el acceso e intercambio modal, intervenciones en la red urbana para integrar físicamente la infraestructura de los corredores férreos con la del SITP, desarrollo de ciclo-infraestructura necesaria para conexión modal, implementación de estaciones que permitan el intercambio modal (Tren-Transmilenio-SITP-Metro de Bogotá).

6. CADENA DE VALOR

Objetivo General

Integrar funcionalmente los corredores férreos con la estructura urbana de Bogotá

Objetivos Específicos

Incrementar las alternativas de movilidad peatonal y de espacio público para la integración del Regiotram

Código Metas Plan de Desarrollo

2218 Implementar el, 23, %, de la inserción urbana del Regiotram de Occidente

Producto MGA

Denominación	Magnitud
2402092 (V0624) - Andén de la red urbana habilitado	9000

Actividades

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción	Estado
1	Construir	9000	Metro(s) cuadrado(s)	de espacio público asociado a Regiotram	Vigente
2	Pagar	100	Porcentaje	los compromisos de vigencias anteriores asociados a Regiotram	Vigente

7. FUENTES DE FINANCIACIÓN

(Cifras en millones de pesos corrientes)

Fuente de financiación	2023	2024	2025	2026	2027
Recursos Distrito	\$ 0,00	\$ 350,36	\$ 40.950,00	\$ 100,00	\$ 0,00
Totales	\$ 0,00	\$ 350,36	\$ 40.950,00	\$ 100,00	\$ 0,00

8. COMPONENTES DE INVERSIÓN Y FLUJO FINANCIERO

(Cifras en millones de pesos corrientes)

Producto MGA	Actividad	Insumo	2023	2024	2025	2026	2027
2402092 (V0624) -	Pagar 100 Porcentaje los compromisos de vigencias anteriores asociados a Regiotram	Mano de obra calificada	\$ 0,00	\$ 350,36	\$ 0,00	\$ 100,00	\$ 0,00
2402092 (V0624) -	Construir 9000 Metro(s) cuadrado(s) de espacio público asociado a Regiotram	Materiales	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 40.950,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Totales			\$ 0,00	\$ 350,36	\$ 40.950,00	\$ 100,00	\$ 0,00

Ejecutado en Años Anteriores (Cifras en millones de pesos corrientes)	
Año	Valor

Proyección Años Posteriores (Cifras en millones de pesos corrientes)	
Año	Valor
2028	\$ 0,00

Vigencias Futuras:		
Acto Administrativo	Número	Fecha
Acta CONFIS	6	15/06/2023

9. POBLACIÓN OBJETIVO

Grupo Etario	Número de Personas	Descripción
z. Grupo etario sin definir / Población no etaria	7929539	
Total Grupo Etario:	7929539	

Enfoque de género

Sin información

10. UBICACIÓN DE LA INVERSIÓN				
Nivel Geográfico		Nombre		
Departamental		CUNDINAMARCA, FUNZA		
Departamental		CUNDINAMARCA, FACATATIVÁ		
Localidad		FONTIBON		
Localidad		LOS MARTIRES		
Localidad		SANTA FE		
Departamental		CUNDINAMARCA, MADRID		
Distrital		BOGOTÁ D.C.		
Departamental		CUNDINAMARCA, MOSQUERA		
Localidad		PUENTE ARANDA		
Localidad		TEUSAQUILLO		
11. GERENCIA DE PROYECTO				
Nombre Gerente del Proyecto	JOSE JAVIER SUAREZ BERNAL			
Correo Electrónico	jose.suarez@idu.gov.co			
Teléfono	3386660			
Cargo	SUBDIRECTOR GENERAL			
Área	SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO URBANO			
Fecha	26/02/2026			
12. FORMULACIÓN Y ESTUDIOS DE RESPALDO				
Formulación del proyecto de inversión				
Nombre Archivo	7786-0204-7786_Regiotram.pdf	Fecha Cargue	07/10/2024	
Estudios de respaldo				
Consecutivo	Nombre del Estudio	Realizado por	Fecha Estudio	Archivo Relacionado
1	Plan de Desarrollo Distrital 2020 - 2024	Secretaría Distrital de Planeación	31/05/2020	PlandeDesarrolloDistrital2020-
2	Ley 80 de 1993: Por la cual se expide el	Congreso de la República.	28/10/1993	Ley80de1993:
3	Decreto Distrital 619/2000 Plan de	Secretaría Distrital de Planeación	22/06/2004	DecretoDistrital619/2000PlandeOrdenami
5	Ley 1618 de 2013. A través de la cual se	Ministerio de Salud Nacional	27/02/2013	Ley1618de2013.
4	Decreto Distrital 215 de 2005, Plan	Secretaría Distrital de Planeación	07/07/2005	DecretoDistrital215de2005,
13. OBSERVACIONES				
<p>De acuerdo con el ACTA 05 del 26 de mayo de 2023 del CONSEJO DISTRITAL DE POLITICA ECONOMICA Y FISCAL CONFIS, se da Viabilidad Fiscal vigencias futuras ordinarias 2024-2025 para el proyecto de inversión 7786 - Integración funcional del Regiotram a la estructura urbana en la ciudad - Instituto de Desarrollo Urbano.</p> <p>Otra parte, en el ACTA 048 del 26 de mayo de 2023 del CONSEJO DE GOBIERNO DISTRITAL se realizó la declaratoria de importancia estratégica del proyecto de inversión 7786 - Integración funcional del Regiotram a la estructura urbana en la ciudad- Inserción urbana del Regiotram, para el Regiotram de occidente.</p> <p>Las vigencias futuras están estipuladas en pesos corrientes 2024: 75.075.000.000 2025: 40.950.000.000 Total: 116.025.000.000</p> <p>Se actualiza el horizonte de tiempo del proyecto de inversión al 2025 y se vincula el presupuesto correspondiente.</p>				
14. CONCEPTO DE VIABILIDAD				
Aspectos revisados				
Aspecto				Cumple ?
Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar				Si
Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital				Si
Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"				Si
Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos				Si
Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto				Si



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI_D

Sustentación del concepto de viabilidad

El proyecto de inversión continúa en ejecución y se armoniza con el nuevo Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027

Observación

Dentro del marco del plan de desarrollo "Un Nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI, el presente proyecto, se encuentra asociado al cuarto propósito y al logro 26 el cual busca mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional y la red de ciclorutas.

Responsable del concepto de viabilidad entidad

Nombre	Liliana Pulido Villamil	Cargo	Jefe
Teléfono	3209005371	Correo	liliana.pulido@idu.gov.co
Área	Oficina Asesora de Planeación	Fecha	16/06/2020

16. ARCHIVOS QUE RESPALDAN LA VIABILIDAD DEL PROYECTO

#	Nombre	Realizado Por