



**INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO**  
**IDU**  
**INFORME DE GESTIÓN RESULTADOS**  
**2012**

## **PRESENTACIÓN**

El Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- es una entidad del orden Distrital, descentralizada, adscrita al sector movilidad, encargada de atender la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público construido en Bogotá, contemplados dentro del Plan de ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas y los planes y programas sectoriales, así como de las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de la valorización.

Lo anterior, orientado principalmente a disminuir los costos sociales de la población, entendidos estos como los costos de operación vehicular, tiempos de viaje, costos ambientales y costos por accidentes. Para esto dispone de información del estado de la infraestructura administrada por la Entidad, así como de la formulación, por personal especializado, de programas de mantenimiento vial, que permitan la prevención y corrección de deterioros oportunamente. Con este objetivo, se utilizan los sistemas de gestión de infraestructura que sirven de herramienta en la toma de decisiones.

El IDU cuenta con un sistema de gestión de la infraestructura que le permite a la entidad conocer el valor del patrimonio de la malla vial y del espacio público, así como su magnitud y sus necesidades. Por otro lado, el sistema permite disponer de la información sobre composición y características cuadra a cuadra, lo cual permite, plantear estrategias de rehabilitación y mantenimiento, y programar la inversión de recursos de manera óptima, con base en datos confiables.

El principal componente del Sistema de Gestión de Infraestructura del IDU es el inventario de la malla vial, el espacio público y los puentes. En él se encuentran almacenados datos de geometría y diagnóstico de elementos de la infraestructura a cargo del IDU. Se destaca que el IDU tiene la condición de administrador de la totalidad de la malla vial, lo cual implica que los Fondos de Desarrollo Local y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento deben reportar al IDU la priorización de las inversiones a su cargo, y asegurar el registro de las intervenciones realizadas en el sistema de información del IDU, a efecto de mantener actualizado el inventario.

El inventario almacena la información del Subsistema Vial, que está compuesto por la malla vial arterial, intermedia y local. La malla vial arterial es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país, la malla vial intermedia está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la malla vial

arterial, sirviendo como alternativa de circulación, que permite acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal y la malla vial local está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

## **CAPÍTULO 1**

### **1. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL 2012**

En la vigencia 2012, se contó con una asignación inicial de \$1,006.5 billones de pesos y una definitiva de \$807.833,2 millones, debido a una reducción presupuestal de \$198.693,7 millones de pesos de la inversión directa del Instituto.

Las principales causas de la reducción presupuestal por \$198.693,7 millones, correspondientes al 19.74% del presupuesto inicial son: Reducción por 61.000 millones de la fuente “Valorización Ac. 451/2010 –Valorización Plan de Ordenamiento Zonal del Norte–” apropiados para adquirir los predios y ejecutar la obra de la Av. Laureano Gómez (AK. 9) de la Av. San Juan Bosco a la Calle 189, recursos que no se ejecutaron, dado que el recaudo no se realizó en el 2012, recursos por \$134.727 millones de la fuente “Valorización Ac. 180/05” no se ejecutaron, dado que el recaudo previsto realizarse durante el 2012, para ejecutar las obras de la fase 2 incluidas en el acuerdo, se aplazo para el 2013 y recursos por \$2.967 millones de la fuente “Convenios” provisionados como “cupos” previendo el ingreso de recursos de parte de entidades del Distrito, no se ejecutaron dado que no ingresaron al presupuesto de la entidad, al no celebrarse convenios.

Respecto a la ejecución presupuestal, esta ascendió al 66%, quedando como proceso en curso recursos por \$19.438 millones, correspondientes al 2.41% del presupuesto definitivo entre ellos se destacan la licitación pública de Pavimentos Locales KFW, Programa Sur de Convivencia –Doña Liliana- por \$1.200 millones y su interventoría (concurso de méritos) por \$220 millones, la licitación pública del proceso de Espacio Público CAD y plazoletas y sótano del Concejo de Bogotá, por \$6.087 millones y su interventoría por \$803 millones, la licitación pública de la construcción de la Calle 169B entre Av. Boyacá y Canal Córdoba por \$1.323 millones y su interventoría por \$940 millones, el concurso de méritos correspondiente a los Insumos de suelos y geotecnia para los Estudios de Factibilidad por \$3.517 millones, entre otros.

Uno de los procesos que a pesar de que se gestionaron las acciones pertinentes con el Banco Mundial, no se pudo adjudicar, fue el estudio de Ingeniería Básica avanzada de la primera línea Metro por \$80.000 millones (10% del presupuesto definitivo después de la reducción presupuestal), proceso que no se adjudicó debido a que el Banco Mundial continúa realizando aclaraciones al proceso de negociación para dar la No objeción definitiva para la vigencia 2013, este último aspecto afectó notablemente la ejecución prevista para la vigencia 2012.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD  
Instituto de Desarrollo Urbano

Los giros durante la vigencia 2012 corresponden al 26% del presupuesto definitivo de la inversión directa (\$212.063 millones). La diferencia entre CRP por \$530.032 millones y GIROS por \$212.063 millones, da como resultado las reservas de la vigencia 2012 para la vigencia 2013 de \$317.970 millones (39% del presupuesto definitivo).

## CAPÍTULO 2 LOGROS POR PLAN DE DESARROLLO

A continuación se presentan los logros que durante el año 2012, se realizaron para dar cumplimiento al Plan de Desarrollo “Bogota Positiva” en su último periodo de ejecución e inicio de acciones ejecutadas dentro del marco del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”

### PLAN DE DESARROLLO “BOGOTA POSITIVA”

A continuación se evidencia el avance consolidado de las metas del Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012 con corte a diciembre 31 de 2012, en donde el IDU desarrolló proyectos que apuntan al mejoramiento de la malla vial de la ciudad y del espacio público.

#### MALLA VIAL ARTERIAL

La siguiente tabla muestra los compromisos y logros alcanzados en la malla vial arterial:

**Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012**

COMPROMISOS	META PLAN	METAS PLAN DE DESARROLLO						AVANCE PLAN DE DESARROLLO		PRESUPUESTO EJECUTADO (31/05/2012)
		LOGROS 2008	LOGROS 2009	LOGROS 2010	LOGROS 2011	PROG META 2012 (31-12-2012)	LOGROS A (31-12-2012)	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2012	% AVANCE BOG+ A 31 Dic 2012	
Construir 207,21 km.-carril de malla vial arterial	207,21	15,69	48,72	79,35	64,33	34,06	21,06	229,15	111%	\$ 2.525.477.579
Rehabilitar 97,9 km.-carril de malla vial arterial	97,90	39,12	47,23	57,20	60,14	58,67	57,57	261,26	267%	\$ 17.959.343.000
Mantener 1560,2 km.-carril de malla vial arterial	1.560,20	157,12	510,31	494,84	376,83	189,07	166,54	1.705,64	109%	\$ 45.153.164.000
<b>MALLA VIAL ARTERIAL</b>								<b>2.196,05</b>		<b>\$ 65.637.984.579</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

Con la intervención de 2.196.05 km-carril y una inversión final en el año 2012 de \$65.638 millones de pesos, se lograron superar la totalidad de las metas referentes a la malla vial arterial, esto debido a que sus esfuerzos se centraron en mejorar la movilidad de la ciudad por las vías principales y se verán reflejadas en el mejoramiento del estado de la malla vial de la ciudad.

- **Construcción**

La meta de construcción de malla vial arterial se superó con un 111%, de los cuales en el año 2012 se realizaron 21.06 km-carril y con una inversión de \$2.525 millones de pesos en obras como:

**Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Construcción vías principales- 2012**

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA (31/12/2012)
AV. CUNDINAMARCA (AK 36) DESDE AV. CIUDAD DE LIMA (AC 19) HASTA AV. AMÉRICAS (AC 24)	0,01
AV. GERMÁN ARCINIEGAS (AK 11) DESDE CALLE 106 HASTA AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9)	0,47
AV. LA SIRENA (CALLE 153) DE AUTOPISTA NORTE- AV. BOYACA (CALZADA SUR)	2,5
AV. SAN JOSÉ (AC 170) DESDE AV. BOYACÁ HASTA AV. COTA (AK 91)	6,37
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	0,11
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	1,13
ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN PARA LA AMPLIACIÓN DE LA ESTACIÓN ALCALÁ DEL SISTEMA TRANSMILENIO UBICADA A LA ALTURA DE LA AUTOPISTA NORTE CON CALLE 134, EN BOGOTÁ D.C.", GRUPO 2	1
TRAMO 2 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 30 A SUR Y CALLE 3 NORTE. TRAMO 3 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 3 NORTE Y CALLE 7 NO	0,97
GRUPO 2 AV.COMUNEROS DE CRA. 8 - CRA. 10 (2o TRAMO)	0,06
GRUPO 2 ADICION OBRAS AV. MARISCAL SUCRE (CARRERAS 18 Y 19) DESDE AV. COUNEROS (CALLE 6) HASTA LA AVENIDA HORTUA(CALLE1 A) PROY 124 N VALORA	0,6
GRUPO 3 TRONCAL 10 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34	1,73
GRUPO 3 TRONCAL 26 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34	4,26
GRUPO 3 ADICION OBRAS AV. MARISCAL SUCRE COMPLEMENTARIAS PROYECTO 122 AC/180/2005: REHABILITACION AVENIDA MARISCAL SUCRE CARRERA 22: ENTRE CALLE 22 Y CALLE 24 Y CARRERA 20 ENTRE CALLE 22 Y CALLE 26.	0,52
GRUPO 4 ADICION OBRAS AV. MARISCAL SUCRE OBRAS COMPLEMENTARIAS PROYECTO 122 AC/180/2005: REHABILITACIONDE LA AVENIDA MARISCAL SUCRE (CARRERA 19) ENTRE AVENIDA CALLE 28 Y AVENIDA CALLE 26 Y CARREA 19 ENTRE AVENIDA CALLE 26 Y AVENIDA CALLE	1
GRUPO 4 TRONCAL 26 TRAMO 3 TRONCAL 26 ENTRE TRANSVERSAL 76 Y CARRERA 42 B (AV. LEON TRABUCHI) TRAMO 4 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 42 Y CARRERA 19.	0,33
<b>Total Construir Km-carril de vías arterias</b>	<b>21,06</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## • **Rehabilitación**

Las obras de rehabilitación de las vías principales, estuvieron enmarcadas en el programa de Distritos de Conservación, meta que se superó con un 267% y en el año 2012 se realizó una inversión por valor de 17.959 millones con los cuales se ejecutaron 57.57 km-carril

**Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Rehabilitación vías principales- 2012**

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	11,86
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	3,9
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	8,78
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	15,1
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	17,93
Total Rehabilitar Km-carril de vías arterias	57,57

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## • **Mantenimiento**

Las siguientes son las obras que demuestran nuestros avances en el mantenimiento de la malla vial arterial:

**Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Mantenimiento vías principales- 2012**

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	44,93
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	31,77
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	66,81
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	25,24
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	11,3
Total Mantener Km-carril de vías arterias	180,05

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## **MALLA VIAL INTERMEDIA**

En la malla vial intermedia se realizaron acciones en 759.16 km-carril en el cuatrienio y una inversión en el año 2012 de \$61.980 millones de pesos, que contribuyeron a construir 6.01 km-carril, a rehabilitar 37.50 km-carril y a mantener 49.46 km-carril, sin embargo no se lograron cumplir las metas de mantenimiento y rehabilitación de la malla vial intermedia debido a que sus ejecuciones se realizaban a través de los contratos de los Distritos de Conservación y se dio prioridad a la malla vial arterial.



### Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012

COMPROMISOS	META PLAN	METAS PLAN DE DESARROLLO						AVANCE PLAN DE DESARROLLO		PRESUPUESTO EJECUTADO (31/05/2012)
		LOGROS 2008	LOGROS 2009	LOGROS 2010	LOGROS 2011	PROG META 2012 (31-12-2012)	LOGROS A (31-12-2012)	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2012	% AVANCE BOG+ A 31 Dic 2012	
Construir 7 km.-carril de malla vial intermedia	7,00	0,17	6,09	11,55	11,05	7,09	6,01	34,87	498%	\$ 0
Rehabilitar 195,9 km.-carril de malla vial intermedia	195,90	9,67	38,32	50,05	39,65	46,46	37,50	175,19	89%	\$ 20.245.988.000
Mantener 1.087,8 km.-carril de malla vial intermedia	1.087,80	0,25	119,46	81,02	118,91	49,46	49,46	369,10	34%	\$ 41.734.692.142
<b>MACROCOMPROMISO MALLA VIAL INTERMEDIA</b>								<b>579,16</b>		<b>\$ 61.980.680.142</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

### • Construcción

La malla vial intermedia tuvo un avance significativo en la construcción pues alcanzó niveles de cumplimiento de 498%, donde la meta inicial era de 7 km-carril y se alcanzaron a construir 34.87 km-carril y en el año 2012 se adelantaron 6.01 km-carril a saber:

#### Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Construcción vías Intermedias- 2012

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	1,03
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	0,1
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	4,04
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	0,84
<b>Total Construir km-carril de vías intermedias</b>	<b>6,01</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

### • Rehabilitación

En cuanto a la rehabilitación se avanzó así:

#### Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Rehabilitación vías Intermedias- 2012

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	3,23
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	2,85
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	13,4
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	9,66
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	8,36
<b>Total Rehabilitar km-carril de vías intermedias</b>	<b>37,5</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## • **Mantenimiento**

El mantenimiento de la malla vial intermedia se realizó a través de los diferentes contratos de los distritos de conservación, en las diferentes localidades de la siguiente manera:

**Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Rehabilitación vías Intermedias- 2012**

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	14,92
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	3,64
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	12,99
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	16,36
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	1,55
<b>Total Mantener km-carril de vías intermedias</b>	<b>49,46</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## **MALLA VIAL LOCAL Y RURAL**

La siguiente tabla muestra los avances realizados en malla vial local y rural, durante el Plan de Desarrollo que culminó, como se puede observar se lograron intervenir por parte del IDU 239.35 km- carril con corte a 31 de Diciembre de 2012 y con una inversión de \$17.275 millones en el año 2012.

En cuanto a la malla vial rural de la ciudad durante el año 2012 no se contó con recursos para avanzar en la consecución de la meta.

**Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012**

COMPROMISOS	META PLAN	METAS PLAN DE DESARROLLO					AVANCE PLAN DE DESARROLLO			PRESUPUESTO EJECUTADO (31/05/2012)
		LOGROS 2008	LOGROS 2009	LOGROS 2010	LOGROS 2011	PROG META 2012 (31-12-2012)	LOGROS A (31-12-2012)	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2012	% AVANCE BOG+ A 31 Dic 2012	
Construir 52 km-carril de malla vial local	52,00	14,24	7,64	13,18	10,54	5,85	5,73	<b>51,33</b>	<b>99%</b>	\$ 6.714.223.910
Rehabilitar 300 km.-carril de malla vial local (*1)	300,00	34,54	0,36	1,52	1,40	1,46	1,22	<b>39,04</b>	<b>13%</b>	\$ 0
Mantener 3000 km.-carril de malla vial local (*1)	3.000,00	121,26	27,72	0,00	0,00	0,03	0,00	<b>148,98</b>	<b>5%</b>	\$ 10.560.667.126
<b>MALLA VIAL LOCAL</b>								<b>239,35</b>		<b>\$ 17.274.891.036</b>
Construir 27 km.-carril de malla vial rural	27,00	4,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	<b>4,40</b>	<b>16%</b>	\$ 0
Mantener 115 km.-carril de malla vial rural	115,00	46,40	3,28	57,49	0,00	0,00	0,00	<b>107,17</b>	<b>93%</b>	\$ 0
<b>MALLA VIAL RURAL</b>								<b>111,57</b>		<b>\$ 0</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

Es válido mencionar que las metas de rehabilitación y mantenimiento son responsabilidad de la Unidad de Mantenimiento Vial, sin embargo, lo que se presenta en el cuadro anterior es solamente los aportes que hizo el IDU al

cumplimiento de dichas metas.

### • **Construcción**

Durante la vigencia fiscal 2012 construyeron 5.73 km-carril mediante el programa de Distritos de Conservación así:

**Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Construcción vías Locales- 2012**

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA (31/12/2012)
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	2,25
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	3,26
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	0,13
PAVIMENTOS LOCALES KFW	0,09
<b>Total Construir km-carril de vías locales</b>	<b>5,73</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

### • **Rehabilitación**

Se adelantaron acciones en el 2012 en cuanto a la rehabilitación de la malla vial local con los cuales se aportó al cumplimiento de la meta del Plan de Desarrollo en el 13% así:

**Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Mantenimiento vías Locales -2012**

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA (31/12/2012)
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	0,53
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	0,25
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	0,44
<b>Total Rehabilitar km-carril de vías locales</b>	<b>1,22</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

### **TRONCALES**

Si bien es cierto el Instituto presentó inconvenientes en desarrollo de las obras de las Troncales de Transmilenio Fase III, El IDU durante la vigencia 2012 ha construido 0.57 Km de nuevas troncales a través de las obras de la Fase III de Transmilenio con los cuales se alcanzó el 98% de cumplimiento de la meta y mantenido 4.20 km – carril de troncales con los cuales se superó la meta en 192%

### Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012

COMPROMISOS	META PLAN	METAS PLAN DE DESARROLLO						AVANCE PLAN DE DESARROLLO		PRESUPUESTO EJECUTADO (31/05/2012)
		LOGROS 2008	LOGROS 2009	LOGROS 2010	LOGROS 2011	PROG META 2012 (31-12-2012)	LOGROS A (31-12-2012)	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2012	% AVANCE BOG+ A 31 Dic 2012	
Construir de 20 km. de troncales de la fase III (carrera 10 - calle 26)	20,00	0,00	4,16	7,48	7,32	2,79	0,57	19,53	98%	\$ 0
Mantener el 65% de las troncales de Transmilenio (456 km-carril)	456,00	0,75	9,12	542,79	318,11	4,28	4,20	874,97	192%	\$ 2.099.160.427
<b>TRONCALES</b>								<b>894,50</b>		<b>\$ 2.099.160.427</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## • Construcción

Los avances se presentaron en los siguientes puntos:

#### Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Construcción de Troncales -2012

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
GRUPO 2 TRAMO 2 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 30 A SUR Y CALLE 3 NORTE. TRAMO 3 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 3 NORTE Y CALLE 7 NO	0,03
GRUPO 3 TRONCAL 26 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34	0,36
GRUPO 3 INTERSECCIÓN TRONCAL 10 TRONCAL 10 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34	0,1
RAMAL CALLE 6 (AVENIDA CARACAS - NQS)	0,08
Total Construir km de troncales	0,57

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## • Mantenimiento

Los 4.20 km-carril mantenidos de troncales se ejecutaron así:

#### Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Construcción de Troncales -2012

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
MTO TRON CLL80 DE HEROES Y RIO BOGOTA	2,9
MTO TRON NQS-AMERICAS-AV.SUBA Y EJE AMB.	1,3
Total Mantener km-carril de troncales	4,2

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## PUENTES VEHICULARES Y ESTACIONAMIENTOS

### Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012

COMPROMISOS	META PLAN	METAS PLAN DE DESARROLLO						AVANCE PLAN DE DESARROLLO		PRESUPUESTO EJECUTADO (31/05/2012)
		LOGROS 2008	LOGROS 2009	LOGROS 2010	LOGROS 2011	PROG META 2012 (31-12-2012)	LOGROS A (31-12-2012)	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2012	% AVANCE BOG+ A 31 Dic 2012	
Construir 17 puentes vehiculares	17,00	1,00	6,00	2,00	6,00	8,00	5,00	20,00	118%	\$ 88.874.660.595
Reforzar 15 puentes vehiculares	15,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	2,00	13%	\$ 0
Mantener 15 puentes vehiculares	15,00	0,00	8,00	16,00	3,00	10,00	6,00	33,00	220%	\$ 0
<b>PUENTES VEHICULARES</b>								<b>55,00</b>		<b>\$ 88.874.660.595</b>
Generar 453 cupos nuevos de parqueaderos públicos	453,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0%	\$ 0

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

Los puentes vehiculares que se construyeron en el 2012 son los siguientes y con los cuales se alcanzó la consecución de la meta en un 118%

- (1) Grupo 3 Troncal 26 Puente Vehicular por Carrera 7
- (1) Grupo 3 Troncal 26 Puente Vehicular Calle 26 por Carrera 13 (1)
- (1) Intersección Av. Germán Arciniega (Ak 11) Por Av. Laureano Gómez (Ak 9)
- (1) Quebrada Santa Librada por Cl 75bis Sur
- (1) Intersección Av. Paseo del Country por Av. Carlos Lleras Restrepo

Por otra parte se realizó el Mantenimiento de 6 puentes vehiculares con el contrato de mantenimiento y actualización de puentes vehiculares, con los cuales se culmina la meta con un 220% de ejecución.

En cuanto al Reforzamiento estructural de los puentes vehiculares, este no presenta avance debido a que no se contó con recursos suficientes, dado que el reforzamiento de cada puente cuesta aproximadamente \$6.000 millones de pesos.

La meta de generación de cupos de parqueaderos no presentó avance debido a que no contó con recursos.

### CICLORUTAS

Las metas de las ciclorutas tuvieron el siguiente comportamiento:

### Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012

COMPROMISOS	META PLAN	METAS PLAN DE DESARROLLO						AVANCE PLAN DE DESARROLLO		PRESUPUESTO EJECUTADO (31/05/2012)
		LOGROS 2008	LOGROS 2009	LOGROS 2010	LOGROS 2011	PROG META 2012 (31-12-2012)	LOGROS A (31-12-2012)	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2012	% AVANCE BOG+ A 31 Dic 2012	
Construir 20 km. de ciclorruta (*2)	20,00	2,19	3,92	7,50	12,56	4,49	3,91	30,08	150%	\$ 0
Mantener 100% de la red de ciclorutas	100%	0,00	100,00	98,62%	13,00	0,00	0,00	86,00	86%	\$ 0
<b>CICLORUTAS</b>								<b>116,08</b>		<b>\$ 0</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

- **Construcción**

Los avances en la construcción de ciclorutas para el año 2012 se referencian en los siguientes puntos:

**Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Construcción de Ciclorutas -2012**

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
AV. GERMÁN ARCINIEGAS (AK 11) DESDE CALLE 106 HASTA AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9)	0,2
AV. LA SIRENA (CALLE 153) DE AUTOPISTA NORTE- AV. BOYACA (CALZADA SUR)	0,78
AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) DESDE AV. SAN JUAN BOSCO (AC 170) HASTA AV. DE LOS CEDRITOS (AC 147)	0,15
AV. SAN JOSÉ (AC 170) DESDE AV. BOYACÁ HASTA AV. COTA (AK 91)	2,55
ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN PARA LA AMPLIACIÓN DE LA ESTACIÓN ALCALÁ DEL SISTEMA TRANSMILENIO UBICADA A LA ALTURA DE LA AUTOPISTA NORTE CON CALLE 134, EN BOGOTÁ D.C.",	0,02
GRUPO 2 ADICION OBRAS AV. MARISCAL SUCRE (CARRERAS 18 Y 19) DESDE AV. COUNEROS (CALLE 6) HASTA LA AVENIDA HORTUA(CALLE1 A) PROY 124 N VALORA	0,11
Intersección Av Paseo del Country por Av Carlos Lleras Restrepo	0,1
<b>Total Construir km de ciclorruta en la ciudad</b>	<b>3,91</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

En cuanto al mantenimiento durante la vigencia 2012 no conto con recursos.

## **ESPACIO PÚBLICO**

La construcción del espacio público supero la meta con un 264% gracias a las intervenciones que realizó el IDU de paramento a paramento en la malla vial, lo cual incluía el espacio público.

La meta del manteamiento del espacio público tuvo dificultades en el cumplimiento debido a que tuvo menor cantidad de recursos asignados frente a la proyección del Plan de Desarrollo y por otra parte el IDU firmó un convenio con el IDIPRON para dicho mantenimiento y este presento inconvenientes en su ejecución.

**Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012**

COMPROMISOS	META PLAN	METAS PLAN DE DESARROLLO						AVANCE PLAN DE DESARROLLO		PRESUPUESTO EJECUTADO (31/05/2012)
		LOGROS 2008	LOGROS 2009	LOGROS 2010	LOGROS 2011	PROG META 2012 (31-12-2012)	LOGROS A (31-12-2012)	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2012	% AVANCE BOG+ A 31 Dic 2012	
Construir 473.200,2 m <sup>2</sup> de espacio público	473.200,20	73.232,90	125.728,58	452.656,28	460.156,04	172.185,13	136.606,43	<b>1.248.380,23</b>	<b>264%</b>	\$ 0
Mantener 10.648.584 m <sup>2</sup> de espacio público	10.648.584,00	1.641.123,00	776.064,87	1.667.489,95	365.307,67	24.500,54	24.500,54	<b>4.474.486,03</b>	<b>42%</b>	\$ 0
<b>ESPACIO PUBLICO</b>							161.106,97	<b>5.722.866,26</b>		\$ 0

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

• **Construcción**

A continuación se mencionan los puntos que ayudaron al cumplimiento

**Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Construcción de Espacio Público-2012**

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
AUTONORTE POR CALLE 94 PUENTE PEATONAL	1
AV. CERROS: CL 59 Y CL 67	815,12
AV. GERMÁN ARCINIEGAS (AK 11) DESDE CALLE 106 HASTA AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9)	3420
AV. LA SIRENA (CALLE 153) DE AUTOPISTA NORTE- AV. BOYACA (CALZADA SUR)	2000
AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) DESDE AV. SAN JUAN BOSCO (AC 170) HASTA AV. DE LOS CEDRITOS (AC 147)	1500
AV. SAN JOSÉ (AC 170) DESDE AV. BOYACÁ HASTA AV. COTA (AK 91)	16344
CAMINO IMAGINADO, CICLORUTAS ZONALES (Programa Sur de Convivencia)	1380
CRA 66 MUNDO AVENTURA	4611,75
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	6248,61
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	836,1
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	10869,73
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	534,05
ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN PARA LA AMPLIACIÓN DE LA ESTACIÓN ALCALÁ DEL SISTEMA TRANSMILENIO UBICADA A LA ALTURA DE LA AUTOPISTA NORTE CON CALLE 134, EN BOGOTÁ D.C.",	2129
GRUPO 2 TRAMO 2 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 30 A SUR Y CALLE 3 NORTE. TRAMO 3 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 3 NORTE Y CALLE 7 NO	4365,21
GRUPO 2 AV.COMUNEROS DE CRA. 8 - CRA. 10 (2o TRAMO)	2124,17
GRUPO 2 ADICION OBRAS AV. MARISCAL SUCRE (CARRERAS 18 Y 19) DESDE AV. COUNEROS (CALLE 6) HASTA LA AVENIDA HORTUA(CALLE1 A) PROY 124 N VALORA	5119

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
GRUPO 2 ADICION OBRAS AV. MARISCAL SUCRE (CARRERA 18 Y 19) DESDE AV. JIMENEZ (CALLE 13) HASTA AVENIDA COUMUNEROS (CALLE 6) PROY 123 N VALORA	392,79
GRUPO 3 TRONCAL 10 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34	14925,01
GRUPO 3 TRONCAL 26 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34	24113
GRUPO 3 ADICION OBRAS AV. MARISCAL SUCRE COMPLEMENTARIAS PROYECTO 122 AC/180/2005: REHABILITACION AVENIDA MARISCAL SUCRE CARRERA 22: ENTRE CALLE 22 Y CALLE 24 Y CARRERA 20 ENTRE CALLE 22 Y CALLE 26.	3218,29
GRUPO 4 TRONCAL 26 TRAMO 3 TRONCAL 26 ENTRE TRANSVERSAL 76 Y CARRERA 42 B (AV. LEON TRABUCHI) TRAMO 4 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 42 Y CARRERA 19.	23744,25
Intersección Av Paseo del Country por Av Carlos Lleras Restrepo	5863
INTERSECCIÓN AV. GERMÁN ARCINIEGAS (AK 11) POR AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9)	250
PAVIMENTOS LOCALES KFW	1800
RAMAL CALLE 6 (AVENIDA CARACAS - NQS)	2,35
<b>Total Construir m2 de espacio público</b>	<b>136606,43</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## • Mantenimiento

El mantenimiento del espacio público que se está reportando para el año 2012 es el siguiente:

### Avance Metas Plan de Desarrollo B+ 2008-2012 –Mantenimiento de Espacio Público-2012

NOMBRE DEL PUNTO	EJECUCIÓN META FISICA
MTO TRON CLL80 DE HEROES Y RIO BOGOTA	3826,8
MTO TRON NQS-AMERICAS-AV.SUBA Y EJE AMB.	20673,74
<b>Total Mantener m2 de espacio público</b>	<b>24500,54</b>

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

## PUENTES Y RAMPAS PEATONALES

Las metas de construcción y mantenimiento de puentes peatonales se sobrepasaron con un 124% y 325% respectivamente, al igual que la construcción



de rampas peatonales con un 286%

**Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012**

COMPROMISOS	META PLAN	METAS PLAN DE DESARROLLO						AVANCE PLAN DE DESARROLLO		PRESUPUESTO EJECUTADO (31/05/2012)
		LOGROS 2008	LOGROS 2009	LOGROS 2010	LOGROS 2011	PROG META 2012 (31-12-2012)	LOGROS A (31-12-2012)	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2012	% AVANCE BOG+ A 31 Dic 2012	
Construir 33 puentes peatonales	33,00	0,00	9,00	6,00	19,00	11,00	7,00	41,00	124%	\$ 111.121.204
Mantener 20 puentes peatonales (*4)	20,00	0,00	24,00	14,00	21,00	6,00	6,00	65,00	325%	\$ 0
Construir 7 rampas de puentes peatonales	7,00	0,00	0,00	0,00	15,00	5,00	5,00	20,00	286%	\$ 0

Fuente: Consolidación OAP – Información SGI

Los puentes peatones construidos en el año 2012 fueron:

- (1) Cra 66 Mundo Aventura
- (1) Estudios, Diseños Y Construcción para la Ampliación de la Estación Alcalá del Sistema Transmilenio Ubicada a la Altura de la Autopista Norte con Calle 134, En Bogotá D.C.",
- (1) Grupo 4 Troncal 26 Puente Peatonal Calle 26 con CAN (Transversal 45)
- (1) Intersección Av. Germán Arciniegas (Ak 11) por Av. Laureano Gómez (Ak 9)
- (1) Puente Peatonal. Biblioteca Virgilio Barco por Centro Alto Rendimiento
- (1) Puente Peatonal Av. Boyaca(Ak 72) por Calle 21
- (1) Puente Peatonal Av. Centenario Calle 13 por Av. Boyaca (Ak 72)

El mantenimiento de los puentes peatonales se realizó a través del contrato de las troncales así:

- (5) Mantenimiento Troncal Calle 80 de Héroes y Rio Bogota
- (1) Mantenimiento Troncal NQS-AMERICAS-AV.SUBA Y EJE AMB.

Por último, las rampas peatonales fueron:

- (2) Estudios, Diseños Y Construcción para la Ampliación de la Estación Alcalá del Sistema Transmilenio Ubicada a la Altura de la Autopista Norte con
- (1) Túnel Peatonal Estación Primero de Mayo
- (2) Puente Peatonal Calle 26 Con CAN (Transversal 45)

**PLAN DE DESARROLLO “BOGOTA HUMANA”**

A continuación se presentan las gestiones que durante el año 2012 se han realizado con el propósito de dar cumplimiento a las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Bogotá Humana:

## Proyecto Prioritario:

- **CONSTRUCCIÓN E INTEGRACIÓN DE LA RED FÉRREA COMO EJE ESTRUCTURADOR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Humana 2012-2016

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN	PROG. META 2012 (31/12/2012)	EJEC. META 2012 (31/12/2012)	PROG. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	EJEC. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	APORTE AL CUMPLIMIENTO DEL PDD AL REALIZAR LAS INTERVENCIONES	PROYECCION % CON EL APORTE DE CUMPLIMIENTO
Construir 12% de la red de <b>metro pesado</b> , correspondiente a la primera línea (5 Km.)	5,00	0,00	0,00	\$ 89.238.399.000	\$ -	0,00	0%
Construir el 56% de la <b>red férrea</b> (44,1 Km.)	44,10	0,00	0,00			0,00	0%
Construir 7 Km. de la red de <b>líneas de cable aéreo</b>	7,00	0,00	0,00			0,00	0%

Fuente: Consolidación Oficina Asesora de Planeación – Información suministrada por SGI

## Logros y Beneficios:

En cuanto a la Construcción de la primera Línea del Metro para la ciudad en el año 2012, el Instituto de Desarrollo Urbano ha adelantado acciones como son:

Se llevó a cabo la negociación del proceso de estudios de ingeniería básica avanzada para la Primera línea del metro, la cual inicio el día 4 de mayo y culmino el 25 de junio de 2012, con el envío a Secretaría de Hacienda Distrital, para trámite de no-objeción por parte de Banco Mundial, el cual solicitó aclaraciones sobre la negociación, las cuales se resolvieron el 29 de agosto de 2012, posteriormente en el mes de noviembre de 2012 se solicitaron nuevas aclaraciones, las cuales fueron resueltas el 14 de diciembre de 2012 y enviadas al Banco Mundial para su trámite. Actualmente estamos a la espera de la no -objeción al proceso.

De igual forma se abrió el proceso de licitación pública internacional de los estudios de interventoría de la Primera línea del metro, con recursos distritales y mediante contratación con ley Colombiana, el proceso continúa su curso en la vigencia 2013.

Dado lo anterior actualmente se cuenta con la Estructuración del proceso de estudios y diseños de ingeniería básica de la primera línea metro, la Evaluación técnica de las propuestas, la cual cuenta con no - objección del Banco Mundial, la culminación de la negociación de los estudios de ingeniería básica avanzada para la primera línea del metro, la apertura del proceso de interventoría de los estudios de ingeniería básica avanzada de la Primera línea del metro y la conformación de lista corta del proceso de interventoría de los estudios de

Ingeniería básica avanzada.

Por otra parte, el Instituto es actor importante en la supervisión de los productos de factibilidad que se despliegan del contrato que firmó la Secretaría Distrital de Movilidad con la Empresa Metro de Medellín, en relación a las líneas del cable de San Cristóbal y Ciudad Bolívar, al igual que en el componente predial, en el marco de la gestión social que se desarrolla en el proceso de adquisición de predios para el reasentamiento de la población que habita en la zona de desarrollo de los proyectos.

### **Dificultades y retrasos:**

En cuanto a la Primera Línea del Metro se han presentado los siguientes inconvenientes:

Revisiones en la definición del trazado de la primera línea metro por parte de la nueva administración de Bogotá y del Gobierno Nacional como financiador del mismo.

Solicitud de suspensión de los procesos relacionados con el componente de Movilidad del crédito BIRF 7609 CO por parte de los organismos de Control.

Redefiniciones técnicas del trazado a solicitud del Comité de Seguimiento del Conpes 3677 de 2010 con fecha 27 de octubre de 2011, en la cual se señalan algunos lineamientos de orden técnico a tener en cuenta en las negociaciones del contrato mencionado

En cuanto a la red férrea y la red de las líneas de cable aéreo no presentan ni dificultades ni retrasos, dado que se está iniciando la estructuración de dichos procesos.

## **• AMPLIACIÓN E INTEGRACIÓN DE TRONCALES**

**Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Humana 2012-2016**

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN	PROG. META 2012 (31/12/2012)	EJEC. META 2012 (31/12/2012)	PROG. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	EJEC. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	APORTE AL CUMPLIMIENTO DEL PDD AL REALIZAR LAS INTERVENCIONES	PROYECCION % CON EL APORTE DE CUMPLIMIENTO
Ampliar la red de <b>Transmilenio</b> en un 46% mediante la construcción de la troncal Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (total 54 Km.)	54,00	0,00	0,00	\$ 39.832.216.315	\$ 39.157.631.432	0,00	0%
<b>Reconstruir</b> el 100% de las <b>troncales</b> Caracas y Autonorte (28,95 Km.)	28,95	0,00	0,00			0,00	0%

Fuente: Consolidación Oficina Asesora de Planeación – Información suministrada por SGI

### Logros y Beneficios:

Se adjudicó en el mes de diciembre de 2012, el contrato para el mantenimiento de la Troncal Autopista Norte y Troncal Caracas por valor de \$ 28.579 millones y una meta física a ejecutar de 364 km de Troncal a mantener. Se tiene previsto el inicio de las intervenciones para el mes de febrero del 2013.

Por otra parte, se adjudicaron recursos por valor de \$6.887 millones para la rehabilitación de la malla vial intermedia, recursos con los que se va a intervenir 3.83 km de vías intermedias de la ciudad y \$3.132 millones para la construcción del Puente Peatonal de la Autopista Norte con calle 94.

Con las acciones de mantenimiento se pretende evitar el deterioro, prolongar la vida útil y mejorar las condiciones de movilidad y seguridad de las troncales.

### Dificultades y retrasos:

Se presentó retraso en la adjudicación del mantenimiento de las troncales, debido a que se declaró la revocatoria al proceso licitatorio mediante Resolución 2761 del 11 de octubre de 2012, razón por la cual fue necesario iniciar nuevamente proceso licitatorio que culminó en diciembre de 2012

## **• IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP**

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Humana 2012-2016

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN	PROG. META 2012 (31/12/2012)	EJEC. META 2012 (31/12/2012)	PROG. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	EJEC. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	APORTE AL CUMPLIMIENTO DEL PDD AL REALIZAR LAS INTERVENCIONES	PROYECCION % CON EL APORTE DE CUMPLIMIENTO
Construir cuatro (4) <b>estacionamientos disuasorios</b> en los puntos de intercambio modal (incluye los recursos de la Malla vial Intermedia)	4,00	1,00	0,00	\$ 42.141.728.344	\$ 30.613.763.748	1,00	25%

Fuente: Consolidación Oficina Asesora de Planeación – Información suministrada por SGI

### Logros y Beneficios:

Con una inversión que supera los \$30.600 mil millones de pesos, el IDU logrará la rehabilitación de 21.15 km de la malla intermedia concerniente a las rutas alimentadoras del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad, en puntos como la Troncal de la calle 80, la Troncal Suba, la Troncal Autonorte, la Troncal Caracas, la Troncar Carrera 10 y la Troncal Calle 26

### Dificultades y retrasos:

No se presentaron dificultades ni retrasos, se encuentra dentro de los cronogramas establecidos en el Plan de Desarrollo

## **• AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL SUBSISTEMA VIAL DE LA CIUDAD (ARTERIAL, INTERMEDIA, LOCAL Y RURAL**

**Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Humana 2012-2016**

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN	PROG. META 2012 (31/12/2012)	EJEC. META 2012 (31/12/2012)	PROG. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	EJEC. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	APORTE AL CUMPLIMIENTO DEL PDD AL REALIZAR LAS INTERVENCIONES	PROYECCION % CON EL APORTE DE CUMPLIMIENTO
Aumentar en un 1% la <b>construcción</b> de la <b>Malla Vial Local</b> a través del Programa de Pavimentos Locales (70 Km.)	70,00	5,51	0,00			0,00	0%
Aumentar en un 5% la <b>construcción</b> de <b>Malla vial arterial</b> (130,6 Km.)	130,60	3,40	0,00			0,00	0%
Construir el 3% de <b>puentes vehiculares</b> (10 Und)	10,00	2,00	0,00			0,00	0%
<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Mantener vías intermedias</b>		1,00	0,01				
<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Mantener vías rurales</b>		0,00	0,00				
<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Mantener vías Arterias</b>	2.329,87	29,81	0,00	\$ 269.892.060.939	\$ 119.840.625.655	58,29	3%
<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Rehabilitar vías intermedias</b>		27,48	0,00				
<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Rehabilitar vías Arterias</b>		0,00	0,00				
<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Rehabilitar vías Rurales</b>		0,00	0,00				
Mejorar el 17% del estado de los puentes vehiculares inventariados ( <b>Rehabilitar y Mantener</b> )	12,00	0,00	0,00			0,00	0%

Fuente: Consolidación Oficina Asesora de Planeación – Información suministrada por SGI

### Logros y Beneficios:

La adquisición predial tuvo gran relevancia en el año 2012, pues ejecutó recursos por valor de \$12.323 millones con los cuales se adquirieron 65 inmueble necesarios para la ejecución de las obras de infraestructura entre las que encontramos: Av. Bosa desde Av. El Tintal a la Av. Santa fe, la Av. Ferrocarril de Occidente de la Cr 93 a Cr 100, Av. Circunvalar. (Av. Cerros) Tramo Cl.9-Cl.6, Av. Comuneros: de Av. Caracas a la Av. Circunvalar, Av. Gonzalo Ariza de Cl 73 A Cra. 111c, la Av. La Hortua (Cl.1) De Cr.6 - Av.Cr.10, la Av.1 Mayo a la Av. Bosa,

de la Av. Bosa de Av. Agoberto M.Ak80 a la Av. Ciudad de Cali, de la Av. Colombia desde la Ak24 De Cl76 a la Av. Medellin, la Av. El Rincon desde Av. Boyacá desde la Cra.91, la Av. Longitudinal de Occidente. Tramo: Rio Bogota-Cl.13, la Cl.45 Entre Crs. 5 Y 13, entre otros.

En cuanto a la construcción de la malla vial arterial se están realizando intervenciones por valor de \$25.570 millones. Los cuales aportan al cumplimiento de la meta del Plan de Desarrollo con 5.8 km en las siguientes vías: Av. Gonzalo Ariza desde la Cl 73 a la Cra. 111c, la Av. Kr.11 Entre Cls.100 Y 106, la Av.Bosa desde la Av. Agoberto Mejía .Ak80 a la Av. Ciudad de Cali, la Av.Cr.11 Tramo Cl.106-Av.9, la Av. Primero Mayo desde la Kr 104-Av.Stafe a la (K112)

Para el mantenimiento periódico de la malla vial arterial el IDU dispuso, \$32.500 millones con los cuales se aportará al cumplimiento de la meta en 29.81 km de vía, contratación que se realizó a partir del proyecto de Brigadas IDU, en las cuales se priorizan intervenciones en las diferentes localidades de la Ciudad.

Por otra parte, se priorizaron y estructuraron grupos de atención de Pavimentos locales por valor de \$1.000 millones de pesos con los cuales se atenderá el mantenimiento periódico de la malla vial local e intermedia de la Ciudad.

Por último uno de los proyectos con mayor envergadura es la Calle 169b desde la Av. Boyacá al Canal Córdoba, pues cuenta con recursos por valor de \$20.935 millones correspondientes a 2.5 km de vía, proyecto que se encuentra en ejecución.

### **Dificultades y retrasos:**

No presenta dificultades ni retrasos, se encuentra dentro de los cronogramas establecidos en el Plan de Desarrollo

## **• CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PEATONAL**

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Humana 2012-2016

METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN	PROG. META 2012 (31/12/2012)	EJEC. META 2012 (31/12/2012)	PROG. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	EJEC. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	APORTE AL CUMPLIMIENTO DEL PDD AL REALIZAR LAS INTERVENCIONES	PROYECCIÓN % CON EL APORTE DE CUMPLIMIENTO
Habilitar en un 2,3% el <b>espacio público</b> de la ciudad mediante la construcción de 727.410 m2 de <b>redes peatonales</b> (727.410 m2)	727.410,00	36.099,06	0,00	\$ 28.256.710.366	\$ 7.003.034.272	36.099,06	5%
Habilitar en un 1,64% el <b>espacio público</b> de la ciudad, mediante la construcción de 518.715 m <sup>2</sup> de <b>Redes Ambientales Peatonales Seguras</b>	518.715,00	0,00	0,00			0,00	0%
Construir seis (6) <b>puntos de encuentro</b> que forman parte del sistema transversal de Espacio Público complementarios a la REDEP	6,00	0,00	0,00			0,00	0%
Ampliar en un 6% el número de <b>puentes peatonales</b> existentes mediante la construcción de 16 puentes	16,00	4,00	0,00			4,00	25%
Realizar la <b>reconstrucción y acondicionamiento</b> a siete (7) <b>puentes peatonales</b>	7,00	0,00	0,00			0,00	0%
Realizar <b>mantenimiento preventivo y de rehabilitación</b> al 9,3% de <b>espacio público</b> existente, <b>no intervenido</b> por el IDU, equivalente a 2.892.400 m2	2.892.400	0,00	0,00			0,00	0%
rehabilitación al 91% de <b>espacio público</b> existente, <b>intervenido</b> por el IDU, equivalente a 4.400.000 m2	4.400.000	1.838.468,00	10.000,00			1.838.468,00	42%
Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 91% de <b>espacio público</b> existente, <b>intervenido</b> por el IDU, equivalente a 4.400.000 m2 <b>Rahabilitacion</b>		0,00	0,00				

Fuente: Consolidación Oficina Asesora de Planeación – Información suministrada por SGI

### Logros y Beneficios:

Estructuración de los procesos de contratación de los Andenes Avenida de los Cedritos (AC 147) entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte); Andenes Avenida Rodrigo Lara Bonilla (AC 125A) entre la Avenida Alfredo Bateman (Avenida Suba) y la Avenida Boyacá; Andenes y Cicloruta en Av. Pepe Sierra, desde la Av. Paseo de Los Libertadores (Autopista Norte), hasta Av. Boyacá; Andenes sector 1 (Sector Héroes) Calle 77 y Calle 85 – Avenida Paseo del Country (AK 15) y Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte).

En el año 2012, se adjudicaron 2 contratos para el mantenimiento de Espacio público a nivel metropolitano en Bogotá, de los cuales uno se encuentra en ejecución y el otro inicia en el mes de febrero de 2013, con recursos por valor de \$4.760 millones, aportando estos al cumplimiento de la meta en 38.000 metros cuadrados en las zonas priorizadas.

Durante la vigencia 2012 se dejó como proceso en curso la construcción de 12.355 m2 de espacio público en las Plazoletas, Sótanos y Parquederos del Concejo de Bogotá, por valor de \$ 8.000 millones.

Por último a través del Programa sur de convivencia se desarrollará el proyecto denominado Doña Liliana con cuenta con recursos aproximados de \$1.400 millones y que aporta al cumplimiento con 7.000 m2 de espacio público.

**Dificultades y retrasos:**

Se tiene dificultades de índole presupuestal, dado que este tipo de intervención carece de fuentes de financiación con destinación a la construcción y mantenimiento de de espacio público de la Ciudad.



## **CAPÍTULO 3**

### **LINEAS DE ALCANCE DE EJECUCION DEL PROGRAMA MOVILIDAD HUMANA**

#### **1. ¿Qué estrategias se diseñaron para dar cumplimiento a los proyectos prioritarios del Programa de Movilidad Humana?**

El Instituto de Desarrollo Urbano durante la vigencia 2012 y una vez adoptado el “Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 Bogotá Humana” implementó las siguientes estrategias con el fin de avanzar en el cumplimiento de las metas del Programa de Movilidad Humana:

- Armonización de los proyectos priorizados en el Plan de Desarrollo “Bogotá Positiva” para la vigencia 2012 con los nuevos objetivos y estrategias del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”.
- Elaboración del Plan de Acción Plurianual del Plan de Desarrollo, en el cual se estructuró la proyección de intervención, ejecución e inversión financiera de todos los proyectos a cargo del IDU para el cuatrienio (2012-2016), teniendo en cuenta la fase del ciclo del proyecto (factibilidad, estudios y diseños, adquisición predial y construcción), la meta de ejecución, la fuente de financiación y la territorialización de la inversión.
- Estructuración del Cronograma de Ejecución de los Proyectos Plan de Desarrollo el cual contiene ciclos de factibilidad, estudios y diseños, adquisición predial y construcción con sus correspondientes tiempos contractuales, disponibilidad de recursos para ejecución y fases de coordinación interinstitucional.
- Avance en la primera fase del ciclo de ejecución correspondiente a la Factibilidad de los siguientes proyectos: Troncal Avenida Boyacá, Programa de Conservación Vial, Programa de Conservación de Espacio Público y Ciclorrutas, Construcción de Proyectos Integrales de Espacio Público y Ciclorrutas: Rincón – Suba, Nieves y Teusaquillo.
- Participación en las mesas de trabajo de los siguientes proyectos: Peatonalización Kr. 7 (desde la calle 7 hasta la calle 24), Ciclorrutas

escolares, Estructuración de las dos líneas de Cable, Estructuración del Metro Ligero.

- Negociación de la segunda etapa de diseños de Ingeniería Básica Avanzada de la Primera Línea del Metro la cual está financiada con recursos del Banco Mundial.
- 2. ¿Cómo se ha involucrado la participación ciudadana en el diseño y ejecución de los proyectos prioritarios del programa de movilidad Humana?**

La participación ciudadana se contempla en todas las etapas de los proyectos de infraestructura, mediante herramientas metodológicas de trabajo y comunicación con la ciudadanía como cartografía social, encuestas de percepción, recorridos, entrevistas grupales, entre otras. Durante el 2012 los proyectos del programa de movilidad humana iniciaron la etapa de Factibilidad, en donde se determina la factibilidad social de un proyecto a partir de la caracterización social preliminar del área de influencia directa e indirecta, la valoración de los impactos de la obra, la consideración de las alternativas propuestas y el establecimiento de la socialmente más viable, contando para este proceso con la participación de la ciudadanía, con el fin de hacer de esta información un medio para determinar la procedencia y conformación cultural de la población influenciada directa e indirectamente, para así conocer sus nociones de ciudad y sus expectativas.

Para esta factibilidad social de los proyectos del Programa Bogotá Humana se realizaron:

- 8 Reuniones con la comunidad informativas a la comunidad.
- Se levantaron los componentes socio-económicos y ambientales cartográficamente de 10 sectores.
- Se realizaron 70 entrevistas personales para identificar información a tener en cuenta en factibilidad de los proyectos.
- Se realizaron 881 encuestas con información necesaria para la elaboración de la factibilidad

Es importante mencionar que para cada una de las etapas que conforman los proyectos de infraestructura, y según la normatividad vigente se ha tenido en cuenta la Política Pública de Participación (Decreto 503 de 2011), Estatuto Anticorrupción (Ley 1474 de 2011), el plan de gestión social de la guía de manejo ambiental, lo mismo que lo estipulado en materia de participación en el Plan de Desarrollo "Bogotá Humana".

Teniendo en cuenta lo anterior, la participación ciudadana se contempla en todas las etapas de los proyectos de infraestructura, mediante herramientas metodológicas de trabajo y comunicación con la ciudadanía como cartografía social, encuestas de percepción, recorridos, entrevistas grupales, entre otras. Cuyos propósitos son la planeación de obra, mediante formulación participativa de factibilidades, lo mismo que la promoción de la participación y el control social a los ejercicios de estudios y diseños, compra de predios, ejecución y mantenimiento de la obra, donde se incluye el componente social, socioeconómico y socio ambiental, con la población residente del sector.

Por otra parte, el IDU estuvo activo en la estructuración de presupuestos participativos en las diferentes localidades, a través de la estrategia denominada “cabildos”, espacios locales donde se planteaban y debatían las iniciativas locales en relación con la ejecución del plan de Desarrollo de la Ciudad.

### **3. ¿Cuáles son las principales dificultades, riesgos y obstáculos que se han presentado durante lo corrido de la ejecución de los proyectos prioritarios del programa de Movilidad Humana?**

A continuación se mencionan las principales dificultades, riesgos y obstáculos que se han presentado a la fecha para la ejecución de los proyectos prioritarios del Programa de Movilidad Humana:

- Los Proyectos de Infraestructura Vial, de Transporte y de Espacio Público no cuentan con los recursos asociados a la afectación de redes de servicios públicos, lo que origina que el proyecto no esté el 100% amparado presupuestalmente con todas las intervenciones que requiere, dificultando la ejecución de manera integral.
- Debilidad en los compromisos y obligaciones de las entidades y empresas de servicios públicos en cuanto a los insumos que deben suministrar para la estructuración de los proyectos, como por ejemplo, estudio de tránsito, inventario y diagnóstico de redes, entre otras.
- No se cuenta con la suficiente disponibilidad presupuestal que permita hacer una programación de ejecución integral que le apunte al cumplimiento de metas del Plan de Desarrollo, ocasionando el desplazamiento de intervenciones para otros períodos.

- Desde el punto de vista técnico y en concordancia con las actividades desarrolladas a partir de la puesta en marcha del Plan de desarrollo Bogotá Humana, es preciso resaltar que la principal dificultad y que constituye un riesgo elevadísimo en la gestión de infraestructura, se configura por la incertidumbre que se ha generado con la disponibilidad de los recursos, teniendo en cuenta el cupo de endeudamiento, la suspensión de recursos y el reducciones presupuestales.

#### **4. ¿Cómo se han enfrentado las principales dificultades para dar cumplimiento a las metas establecidas de los proyectos prioritarios del programa?**

El Instituto de Desarrollo Urbano ha gestionado desde los diferentes ámbitos mecanismos de solución para disuadir las principales dificultades presentadas, como son:

- Gestión ante las Empresas de Servicios Públicos para que dispongan de los recursos que se requieren para la intervención de redes de servicios públicos asociados a los proyectos de infraestructura vial, de transporte y de espacio público. Esto se ha expuesto de manera reiterativa en la Comisión Intersectorial de Servicios Públicos.
- Elaboración de la Propuesta de Decreto de Coordinación Interinstitucional, a través de la cual se estipulan los compromisos y obligaciones de las Empresas de Servicios Públicos y Entidades del Distrito (Secretaría Distrital de Planeación y Secretaría Distrital de Movilidad) en cuanto a los trámites generales que se deben surtir en la estructuración de la fase del ciclo de los proyectos asociados a factibilidad, estudios y diseños y construcción.
- Solicitud y justificación de recursos a la Secretaría Distrital de Hacienda para ejecutar los proyectos prioritarios de manera integral y en concordancia a la prioridad del Programa de Movilidad Humana.
- Con el propósito de garantizar la máxima ejecución de metas físicas, se ha realizado una priorización de los proyectos, de acuerdo al impacto en el cumplimiento de metas del plan de desarrollo Bogotá Humana y de la disponibilidad de insumos, paralelamente se efectuó el análisis presupuestal para realizar los movimientos financieros requeridos con el propósito de optimizar la inversión de los recursos.

## 5. ¿Qué resultados alcanzaron de acuerdo a las metas establecidas en el programa Movilidad Humana frente a la Línea base determinada en el Plan de Desarrollo?

PROYECTO PRIORITARIO	METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN	PROG. META 2012 (31/12/2012)	EJEC. META 2012 (31/12/2012)	PROG. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	EJEC. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	APORTE AL CUMPLIMIENTO DEL PDD AL REALIZAR LAS INTERVENCIONES	PROYECCION % CON EL APORTE DE CUMPLIMIENTO
CONSTRUCCIÓN E INTEGRACIÓN DE LA RED FÉRREA COMO EJE ESTRUCTURADOR DEL SISTEMA DE	Construir 12% de la red de <b>metro pesado</b> , correspondiente a la primera línea (5 Km.)	5,00	0,00	0,00	\$ 89.238.399.000	\$ -	0,00	0%
	Construir el 56% de la <b>red férrea</b> (44,1 Km.)	44,10	0,00	0,00			0,00	0%
	Construir 7 Km. de la red de <b>líneas de cable aéreo</b>	7,00	0,00	0,00			0,00	0%
AMPLIACIÓN E INTEGRACIÓN DE TRONCALES	Ampliar la red de <b>Transmilenio</b> en un 46% mediante la construcción de la troncal Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (total 54 Km.)	54,00	0,00	0,00	\$ 39.832.216.315	\$ 39.157.631.432	0,00	0%
	<b>Reconstruir</b> el 100% de las <b>troncales</b> Caracas y Autonorte (28,95 Km.)	28,95	0,00	0,00			0,00	0%
IMPLEMENTACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP	Construir cuatro (4) <b>estacionamientos disuasorios</b> en los puntos de intercambio modal ( <b>incluye los recursos de la Malla vial Intermedia</b> )	4,00	1,00	0,00	\$ 42.141.728.344	\$ 30.613.763.748	1,00	25%
ESTRATEGIA FUNCIONAL PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE DE CARGA Y MOVILIDAD	Construir un 0,4% de <b>vías</b> y 3 <b>intersecciones viales</b> en <b>zonas de abastecimiento y áreas de actividad industrial y comercial de la ciudad</b> (10,4 Km. y 3 intersecciones)	10,40	0,00	0,00	\$ -	\$ -	0,00	0%
		3,00	0,00	0,00			0,00	0%
AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL SUBSISTEMA VIAL DE LA CIUDAD (ARTERIAL, INTERMEDIA, LOCAL Y RURAL)	Aumentar en un 1% la <b>construcción</b> de la <b>Malla Vial Local</b> a través del Programa de Pavimentos Locales (70 Km.)	70,00	5,51	0,00	\$ 269.892.060.939	\$ 119.840.625.655	5,51	8%
	Aumentar en un 5% la <b>construcción</b> de <b>Malla vial arterial</b> (130,6 Km.)	130,60	3,40	0,00			3,40	3%
	Construir el 3% de <b>puentes vehiculares</b> (10 Und)	10,00	2,00	0,00			2,00	20%
	<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Mantener vías intermedias</b>	2.329,87	1,00	0,01			58,29	3%
	<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Mantener vías rurales</b>		0,00	0,00				
	<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Mantener vías Arterias</b>		29,81	0,00				
	<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Rehabilitar vías intermedias</b>		27,48	0,00				
	<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Rehabilitar vías Arterias</b>		0,00	0,00				
	<b>Conservar</b> el 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) - <b>Rehabilitar vías Rurales</b>		0,00	0,00				
	Mejorar el 17% del estado de los puentes vehiculares inventariados ( <b>Rehabilitar y Mantener</b> )	12,00	0,00	0,00			0,00	0%
AMPLIACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE CICLORUTAS Y PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA	Aumentar la <b>infraestructura vial de la red de ciclorruta</b> en un 38,7% mediante la construcción de 145,46 Km. de ciclorutas en torno a la infraestructura de transporte masivo (145,50 Km.)	145,46	0,44	0,00	\$ -	\$ -	0,44	0,30%
	Realizar mantenimiento al 100% de la <b>red de ciclorutas</b> existentes (376 Km.)	376,00	0,00	0,00			0,00	0%
	Conectar la red de ciclorutas existente, en intersecciones o estaciones, mediante la <b>construcción de 3 pasos elevados o ciclopuentes</b>	3,00	0,00	0,00			0,00	0%
	Implantar estratégicamente <b>23 cicloparqueaderos</b> para el intercambio modal como mobiliario complementario a la red de ciclorutas	23,00	0,00	0,00			0,00	0%

PROYECTO PRIORITARIO	METAS PLAN DE DESARROLLO	META PLAN	PROG. META 2012 (31/12/2012)	EJEC. META 2012 (31/12/2012)	PROG. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	EJEC. PRESUPUESTO 2012 (31/12/2012)	APORTE AL CUMPLIMIENTO DEL PDD AL REALIZAR LAS INTERVENCIONES	PROYECCION % CON EL APORTE DE CUMPLIMIENTO
CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PEATONAL	Habilitar en un 2,3% el <b>espacio público</b> de la ciudad mediante la construcción de 727.410 m <sup>2</sup> de <b>redes peatonales</b> (727.410 m <sup>2</sup> )	727.410,00	36.099,06	0,00	\$ 28.256.710.366	\$ 7.003.034.272	36.099,06	5%
	Habilitar en un 1,64% el <b>espacio público</b> de la ciudad, mediante la construcción de 518.715 m <sup>2</sup> de <b>Redes Ambientales Peatonales Seguras</b>	518.715,00	0,00	0,00			0,00	0%
	Construir seis (6) <b>puntos de encuentro</b> que forman parte del sistema transversal de Espacio Público complementarios a la REDEP	6,00	0,00	0,00			0,00	0%
	Ampliar en un 6% el número de <b>puentes peatonales</b> existentes mediante la construcción de <b>16 puentes</b>	16,00	4,00	0,00			4,00	25%
	Realizar la <b>reconstrucción y acondicionamiento</b> a siete (7) <b>puentes peatonales</b>	7,00	0,00	0,00			0,00	0%
	Realizar <b>mantenimiento preventivo y de rehabilitación</b> al 9,3% de <b>espacio público</b> existente, <b>no intervenido</b> por el IDU, equivalente a 2.892.400 m <sup>2</sup>	2.892.400	0,00	0,00			0,00	0%
	rehabilitación al 91% de <b>espacio público</b> existente, <b>intervenido</b> por el IDU, equivalente a 4.400.000 m <sup>2</sup> <b>Mantenimiento</b>	4.400.000	1.838.468,00	10.000,00			1.838.468,00	42%
	Realizar mantenimiento preventivo y de rehabilitación al 91% de <b>espacio público</b> existente, <b>intervenido</b> por el IDU, equivalente a 4.400.000 m <sup>2</sup> <b>Rahabilitacion</b>		0,00	0,00				

## 6. Que cambios y beneficios se han generado en la población objeto en la cual interviene la entidad?

Con el fortalecimiento de la participación ciudadana como proceso a partir de la etapa de factibilidad, se han mejorado la calidad de la información y comunicación institucional hacia la ciudadanía gestando procesos de organización del sector y mayor articulación entre le IDU y la ciudadanía, identificando el principio de prevención, el sentido de lo público, lo mismo que una mayor apropiación de las obras de infraestructura y espacio público.

En el segundo periodo de 2012 se desarrollaron ejercicios de captura de la percepción ciudadana a un número aproximado de 15.093 ciudadanos, los cuales permitieron indagar sobre la validez y pertinencia de las obras de infraestructura adelantadas o contratadas por el IDU, de esta manera fue posible establecer un mecanismo de consulta directa sobre la aprobación o no de los mismos, con lo cual se consolida un ejercicio de participación ciudadana en la determinación de los impactos positivos y negativos en el desarrollo de los proyectos.

Es importante mencionar que con la ejecución de las obras en la malla vial de la ciudad se genera un beneficio general para los capitalinos y foráneos, toda vez que el desarrollo de estas obras, permite una comunicación más directa entre las diferentes zonas de la ciudad, disminuye la congestión del tráfico, reduce los

tiempos de viaje y en un mayor ámbito, ayuda a disminuir los niveles de contaminación ambiental.

En cuanto al espacio público y cloiclorutas se pretende mejorar la calidad de vida de los Bogotanos, contando con la ampliación de la red de ciclorrutas, lo cual en algunas ocasiones se acompaña de la construcción de alamedas que favorecen el disfrute en comunidad del espacio público.

## **7. Como se ha desplegado la gestión de la entidad en el territorio-localidades?**

La entidad ha ejecutado \$242.864 millones de pesos en las diferentes localidades de la ciudad teniendo en cuenta los lineamientos del nuevo Plan de Desarrollo.

Por otra parte, el IDU participó en el ejercicio de Construcción del Plan de Desarrollo Distrital a través de la actividad interinstitucional que se ejecutó en las diferentes UPZ de la ciudad. También se llevaron a cabo las actividades de responsabilidad del IDU en los pilotos de los cabildos de presupuestos participativos y en los cabildos del sector movilidad, mediante reuniones con las diferentes entidades distritales involucradas y con las comunidades de las UPZ.

Se implementó el ejercicio de cartografía social para involucrar a las comunidades en los proyectos IDU desde la etapa de Factibilidad de modo que su opinión fuera tenida en cuenta desde el inicio de los proyectos. Para esto se tienen en cuenta diferentes actores sociales, como: veedores de proceso actual de “cabildos ciudadanos”, miembros de los comités de control social conformados por de la veeduría Distrital, Juntas Administradoras Locales, Mesas Locales de Discapacidad y Vulnerabilidad, otras organizaciones de interés según el escenario de intervención, así mismo se promocionan los Centros de Reunión y Atención al Ciudadano (CREA), buscando un mayor empoderamiento de la obra por parte de la comunidad.

Cabe anotar que, para cada etapa se vienen desarrollando las siguientes líneas conceptuales: cultura ciudadana, responsabilidad social corporativa, derecho a la ciudad y coordinación interinstitucional.

Adicionalmente para el 2012 se implementó el plan de gestión social para etapas de estudios y diseños y ejecución de obra, información que se refleja en las siguientes tablas:

Consolidado año 2011

DESCRIPCION	CANTIDAD
Conformación de centros de reunión, encuentro y atención al ciudadano nuevos	36
Conformación de comités crea nuevos	40
Reuniones informativas con la comunidad	570
Reuniones de los comités CREA	509
Talleres de sostenibilidad con la comunidad	234
Número de participantes en los espacios de participación ciudadana	16161

Fuente OTC.

## 8. Que acciones ha implantado la entidad para dar cumplimiento a las políticas públicas

### Infancia y Adolescencia:

- Participación en la promoción y uso de la bicicleta a través de la estrategia de implementación del Programa de Ciclorruta Escolar, con el propósito de proporcionar a los Colegios y Universidades accesibilidad a modos alternativos de transporte no motorizado.
- Construcción de espacio público y ciclorrutas que permitan a la infancia y adolescencia disfrutar de espacios aptos para la movilidad peatonal y para el desplazamiento de los biciusuarios.
- Conservación del Espacio Público y de la Red de Ciclorrutas que permitan generar goce y disfrute de la infancia y adolescencia de los espacios existentes.
- Adecuación de un Sistema Integrado de Transporte Público teniendo en cuenta la cobertura y conectividad para proporcionar un desplazamiento digno y eficiente.

### Discapacidad:

- Diagnóstico, análisis y evaluación del componente de discapacidad desde la concepción del proyecto a través de la fase de Factibilidad.
- Implementación de rampas y vías de acceso en los proyectos de construcción y conservación de espacio público, para la movilización adecuada de personas en condición de discapacidad.
- Participación de comités y mesas de trabajo con la Secretaría Distrital de Integración Social, para definir acciones y estrategias a implementar en la Infraestructura de la Ciudad teniendo en cuenta las condiciones óptimas para dotar espacios adecuados a las personas den condición de discapacidad.



#### Envejecimiento y vejez:

- Construcción de Redes Ambientales Peatonales Seguras que corresponden a rutas adecuadas para la movilidad no motorizada, que conectan lógicamente los principales centros de actividad local bajo conceptos ambientales, de seguridad (superficies, rampas, barandas), óptimas condiciones de infraestructura y conectividad.
- Adecuación de un Sistema Integrado de Transporte Público teniendo en cuenta la cobertura y conectividad para proporcionar un desplazamiento seguro para el adulto mayor.

#### Mujeres y equidad de género en el Distrito Capital:

- Aumento en la participación de la fuerza laboral del género femenino con respecto a años anteriores, permitiendo vinculación y oportunidad laboral a las mujeres.
- Dignificación de los derechos de las mujeres, valorando y respetando la opinión.

#### Garantía y restablecimiento de los derechos de los Desplazados:

- Transferencia a título gratuito de suelo con destino a proyectos de Vivienda de Interés Social y Prioritario: Predio Restrepo, Predio Las Margaritas e Inmueble Plaza de la Hoja. Esta transferencia permite incrementar la oferta de vivienda asequible y accesible con hábitat de calidad para los hogares de menores ingresos, en particular a los hogares víctimas del conflicto armado.

#### Víctimas:

- Desde el ámbito de la infraestructura, disponer y adecuar de vías en óptimas condiciones que permitan un desplazamiento seguro y reduzcan la accidentalidad vial.
- Proporcionar espacios públicos amplios e iluminados que permitan una circulación segura y tranquila.

### **9. Cuáles son las acciones estratégicas que ha planteado la entidad para dar cumplimiento a las metas de los proyectos prioritarios del Programa de Movilidad Humana para la vigencia 2013?**

El Instituto de Desarrollo Urbano para la vigencia 2013 tiene contempladas las siguientes estrategias para dar cumplimiento a las metas del Plan de Desarrollo:

- Culminar y adelantar la fase del ciclo de los proyectos asociada a la Factibilidad.

- Obtener Factibilidades completas que se puedan considerar como un PreDiseño y que permitan a la vez la expedición de la Resolución de Reserva Vial.
- Optimizar los tiempos de contratación que permitan adjudicar contratos en la mayor brevedad posible.
- Vincular constantemente la coordinación interinstitucional para avanzar en las aprobaciones y cumplir con el cronograma de ejecución.
- Optimizar los tiempos de gestión y adquisición predial a través de la expedición oportuna de la Reserva Vial, la cual permite avanzar en los trámites prediales.
- Estructurar proyectos pilotos en los cuales la Entidad ejecute la fase de Elaboración de Estudios y Diseños para proyectos de Espacio Público y Ciclorruta.
- Adelantar y gestionar mecanismos de planeación y ejecución eficiente de los recursos como lo son las Vigencias Futuras.
- Optimizar los recursos, calculando presupuestos racionales con las intervenciones planteadas.