



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano



INFORME DE GESTIÓN Y RESULTADOS CBN – 1090 AÑO 2011



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 del Distrito Capital, contemplados dentro del Plan de ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital 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 lograr este objetivo, se dispone de información del estado de la infraestructura administrada por la Entidad, así como de la formulación, por personal especializado, de programas de mantenimiento 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, para, de esta manera, 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 los datos de geometría y diagnóstico de los 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 el 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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Instituto

Desarrollo Urbano

Los esfuerzos de la administración 'Bogotá Positiva' se encaminaron a cumplir uno de los objetivos del plan de gobierno, el de superar el atraso en la expansión, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial de Bogotá, esfuerzo para el cual se dispusieron de recursos limitados, que se ejecutaron a través de los Proyectos Estratégicos Valorización Acuerdo 180 de 2005, Transmilenio Fase III y los Distritos de Conservación.

Con el desarrollo de las obras que ejecuta el IDU, se plantea que la ciudad tenga una mayor capacidad en su movilidad mejorando de manera considerable la calidad de vida de los bogotanos. Bogotá está encaminada a ser un escenario similar a las grandes ciudades a nivel internacional con vías amplias y corredores estratégicos para agilizar los desplazamientos.

Por otra parte, nuestra ciudad se proyecta como una urbe, donde su principal actor, es decir el peatón, cuente con espacios de esparcimiento y de movilidad no motorizada, teniendo en cuenta el planteamiento del Plan de Ordenamiento Territorial donde se establece que los espacios peatonales están constituidos por los bienes de uso público destinados al desplazamiento, uso y goce por parte de los peatones, y por los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles de propiedad privada que se integran visualmente para conformar el espacio urbano. De acuerdo con lo anterior, las plazas y plazoletas, la red de andenes, las vías peatonales, zonas de control ambiental, separadores, retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y las vías, los paseos y alamedas, los puentes y túneles peatonales y los cruces con la red vial vehicular, vías férreas y las CicloRutas, son espacios peatonales estructurantes que aportan para el desarrollo capitalino.

La vigencia fiscal de 2011 fue un año particular en la gestión y los retos establecidos por el IDU, dado que la Dirección del Instituto durante este año, estuvo a cargo de tres Gerentes Públicos, en el primer semestre se tomaron decisiones relacionadas con la reprogramación e impulso a la ejecución más eficiente de las obras. En el segundo semestre, se continuó con la misma política operativa, no obstante, se complementó con el ajuste y fortalecimiento de los mecanismos de control de la gestión contractual, desde la etapa inicial hasta la liquidación. Como resultado, se modificaron procedimientos de contratación, se unificaron los modelos de pliegos de condiciones, se incorporaron lineamientos del estatuto anticorrupción a la gestión institucional y se iniciaron procesos de caducidad y aplicación de multas. Lo anterior, con el fin de salvaguardar los recursos del erario público, proteger el interés general y garantizar el servicio público de movilidad;

Es así, que resultado de la gestión se tomaron decisiones como la aplicación de multas a contratistas de obra, las cuales no se imponían porque existía un manual que en el curso del proceso permitía que se desmontaran las mismas, procedimiento que fue modificado a través de un nuevo manual de conformidad con las directrices impartidas por la Administración.

Otro asunto, que requirió importantes gestiones administrativas, operativas y financieras, es el Acuerdo 451 de 2010 POZN, frente al cual el IDU asignó el pasado 27 de Septiembre de 2011, \$404.885,7 millones a 719.917 predios de las localidades de Usaquén, Suba, Chapinero, Barrios Unidos y Engativá, que conforman la zona de influencia de predios beneficiados por la construcción del primer anillo vial, cuya importancia radica en que ha sido un área de amplio



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Instituto

Desarrollo Urbano

desarrollo urbano en la última década, que requiere soluciones de movilidad, además de ser un sector que articula la Ciudad con la región.

Producto de la experiencia adquirida por la Institución, se plantean como principales retos la reforma integral al Acuerdo 180 de 2005, sustentada en los cambios que ha tenido la ciudad desde 2005, sus efectos económicos (capacidad de pago), financieros (costos de las obras frente al recaudo esperado), la viabilidad del plan de obras, así como su articulación con el Plan de Ordenamiento Zonal Norte (POZN) y la armonización con el Plan de Desarrollo para el periodo 2012 – 2016.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

CAPÍTULO I

1. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL 2011

Durante los últimos 6 años se observa una tendencia sostenida en el crecimiento de la asignación presupuestal realizada en la cuota global por parte de la Secretaría de Hacienda Distrital, la cual ha oscilado entre 0.7 y 1,2 billones de pesos.

En la vigencia 2011, se contó con una asignación inicial cercana a 1 billón de pesos y una definitiva de \$ 632.000 millones, debido a una reducción presupuestal de \$ 437.000 millones de pesos de la inversión directa del Instituto. Las causales de la reducción de \$437.236 millones, correspondió a \$379.000 millones que se apropiaron inicialmente para dar cumplimiento a lo establecido en el Acuerdo 451 de 2010 –Valorización Plan de Ordenamiento Zonal del Norte y que no se ejecutó, dado que el recaudo se aplazó para la vigencia 2012. Recursos por \$41.939 millones para financiar la adquisición de predios de diferentes proyectos aplazados debido a que no se obtuvo la reserva vial; \$7.600 millones del Fondo Cuenta de Parqueaderos cuya apropiación se estableció para la generación de cupos de parqueaderos en la ciudad, inversión que está pendiente hasta tanto se evalúen las competencias del IDU para la realización de este proyecto; \$5.142 millones previstos para realizar los estudios ambientales del proyecto “Primera línea Metro para Bogotá”, debido a que la adjudicación de los estudios de ingeniería básica avanzada de Metro se aplazaron para la vigencia 2012, en espera a la mejor decisión de la administración nacional y distrital.

Respecto a la ejecución presupuestal, esta ascendió al 69.10%, quedando como proceso en curso, la intersección de la Avenida Carrera 9 con Calle 94, los Estudios de Ingeniería Básica avanzada del Metro y la compra y actualización de hardware y software, los cuales suman entre sí \$169.191 millones de pesos, correspondientes al 27% del presupuesto de inversión, quedando sólo el 4% de saldo, esto se debió principalmente a la obligatoriedad presupuestal de amparar un proyecto de Ciudad como es el caso del la Primera Línea Metro para Bogotá, la cual quedó registrada como proceso en curso durante la vigencia 2011 y afectó notoriamente la ejecución de la vigencia. No obstante, los giros durante este período 2011 son 34.26% de la inversión directa, La diferencia entre CRP por \$437.236 millones) y GIROS por \$216.757 millones) da como resultado las reservas de la vigencia 2011 para la vigencia 2012 que son aproximadamente \$220.479 millones.



CAPÍTULO 2

DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES LOGROS EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD

El anexo muestra el nivel de avance consolidado de las metas del Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Como se puede apreciar los diferentes compromisos asumidos por el IDU, registran avances significativos a 31 de diciembre de 2011, que nos permitieron alcanzar grandes logros, veamos:

MALLA VIAL DE LA CIUDAD

2.1 CONSTRUCCIÓN

La siguiente tabla muestra el avance la meta Plan de Desarrollo en cuanto a la construcción de la malla vial de la ciudad, como se puede apreciar durante la actual administración se ha logrado construir un total de 62.45 Km-carril entre las mallas vial local, arterial e intermedia y rural, esto en cuanto a construcción exclusivamente, porque es importante advertir que el estado de la malla vial incluye mantenimiento y rehabilitación, cuyos indicadores veremos más adelante.

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción Malla vial. Corte a diciembre 31 de 2011.

COMPROMISOS	META PLAN	AÑO 2008		AÑO 2009		AÑO 2010		AÑO 2011			
		LOGROS 2008	PRESUPUESTO VIGENCIA 2008 EJECUTADO	LOGROS 2009	PRESUPUESTO VIGENCIA 2009 EJECUTADO	LOGROS 2010	PRESUPUESTO EJECUTADO 2010	LOGROS 2011	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2011	% AVANCE BOG+ A 2011 CON CORTE 31 DIC 2011	PRESUPUESTO EJECUTADO 2011
Objetivo Estructurante Derecho a la Ciudad											
Construir 52 km.-carril de malla vial local	52.00	14.24	\$ 18,187,777,076	7.64	\$ 29,033,557,534	13.18	\$ 21,212,784,187	10.54	45.60	88%	\$ 12,076,115,168
Construir 207,21 km.-carril de malla vial arterial	207.21	15.69	\$ 29,735,303,514	48.72	\$ 235,689,217,975	79.35	\$ 26,603,658,466	64.33	208.09	100%	\$ 42,119,075,501
Construir 7 km.-carril de malla vial intermedia	7.00	0.17	\$ 938,940,841	6.09	\$ 2,442,366,053	11.55	\$ 3,712,959,526	11.05	28.86	412%	\$ 9,483,398,793
Construir 27 km.-carril de malla vial rural	27.00	4.00	\$ 790,342,173	0.00		0.40	\$ 1,127,301,104	0.00	4.40	16%	\$ 0
TOTALES			\$ 49,652,363,604	62.45	\$ 267,165,141,562	104.48	\$ 52,656,703,283	85.92	286.95	6.17	\$ 63,678,589,462

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011.

Con una inversión que supera los \$63 mil millones de pesos en la vigencia 2011, es de resaltar el cumplimiento de las metas de construcción en las diferentes mallas viales de la ciudad, a excepción de la malla vial rural la cual no ha contado con los recursos suficientes para dar cumplimiento a los 20 km- carril establecidos en el Plan de Desarrollo.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

2.1.1 Malla Vial Arterial

De los 286.95 Km-carril construidos durante la vigencia 2011, el 73% corresponde a la construcción de la malla arterial. La tabla No. 2 muestra las obras que representan la cifra aquí expuesta:

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción Malla vial Arterial .Diciembre de 2011.

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA (KM-CARRIL)
AV. CUNDINAMARCA (AK 36) DESDE AV. CIUDAD DE LIMA (AC 19) HASTA AV. AMÉRICAS (AC 24)	0.22
AV. SANTA LUCIA (TV 42) DESDE AV. GENERAL SANTANDER (DG 39A SUR) HASTA AV. JORGE GAITÁN CORTES (AK 33)	0.52
AMPLIACIÓN AUTONORTE TRAMO L. 180 - CL. 191	0.1
AV. GERMÁN ARCINIEGAS (AK 11) DESDE CALLE 106 HASTA AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9)	0.5
AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) DESDE AV. SAN JUAN BOSCO (AC 170) HASTA AV. DE LOS CEDRITOS (AC 147)	11.85
AV. MARISCAL SUCRE DE CLL19 A CLL 26 Y AV. MARISCAL SUCRE DE CRA.20 A CRA.22	1.08
AV. SAN JOSÉ (AC 170) DESDE AV. BOYACÁ HASTA AV. COTA (AK 91)	4.4
Estabilización de taludes (INCLUYE VILLA DE LOS ALPES)	0.3
GRUPO 1 TRAMO 1 TRONCAL 10 PORTAL Y PATIO INCLUYE VIAS PERIMETRALES Y LA CALLE 31 SUR ENTRE CARRERA 10 Y CARRERA 5	0.9
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 N	5.27
GRUPO 2 AV.COMUNEROS DE CRA. 8 - CRA. 10 (2o TRAMO)	0.98
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	1.96
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	0.71
GRUPO 3 TRONCAL 26 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34 TRAMO 5	7.78



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA (KM-CARRIL)
GRUPO 3 TRONCAL 10 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34	1.35
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.	2.06
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.	22.63
GRUPO 5 TRONCAL 26 TRAMO 2 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 97 Y TRANSVERSAL 76, INCLUYE ESTACION INTERMEDIA, PATIO Y SUS VÍAS PERIMETRALES	1.09
INTERSECCIÓN AV. CIUDAD DE VILLAVICENCIO POR AV. BOYACÁ. OREJAS Y CONECTANTES	0.5
Intersección Av. Primero de Mayo por Av. Poporo Quimbaya.	0.13
TOTAL	64.33

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011.

Algunas obras ejecutadas

Avenida Cundinamarca



Antes

Después



Avenida Carrera 9a entre calles 147 y 170



Antes

Después

2.1.2 Malla Vial Intermedia

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción Malla vial Intermedia .Diciembre de 2011.

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	0.97
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	0.7
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	3.55
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	3.55
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	2.28
TOTAL	11.05

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011.

El 10% en construcción de la malla vial de la ciudad, fue en vías intermedias. Representados en un avance de construcción de 11.05 km-carril durante el año 2011.

A continuación se describen los principales avances en lo concerniente al Programa de Distritos de Conservación que incluyeron intervenciones en construcción, como en mantenimiento de la malla vial de la ciudad:

Partiendo del estado de la malla vial de la ciudad y dada la necesidad de elevar la eficiencia en la aplicación de los recursos limitados con los que cuenta el Distrito para su atención, se hizo necesario replantear la estructuración del modelo de gestión vial que venía adelantando el IDU. Es así que para cumplir con las metas del Plan de Desarrollo, BOGOTÁ POSITIVA, se dispuso una estrategia sustentada en la ejecución de vigencias futuras aprobadas por el Concejo de



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

Bogotá mediante Acuerdo No. 318 del 20 de agosto de 2008, para la intervención en la malla vial arterial, intermedia y local durante el periodo de gobierno de la actual administración y un año mas, buscando optimizar la aplicación de los recursos disponibles para elevar el nivel de servicio de las vías, evitar el deterioro progresivo, aumentar la vida útil y mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, agrupando o subdividiendo la ciudad en las siguientes zonas:

DISTRITO	LOCALIDAD
NORTE	SUBA – USAQUÉN.
CENTRO	BARRIOS UNIDOS - CHAPINERO - TEUSAQUILLO - PUENTE ARANDA - LOS MÁRTIRES – ANTONIO NARIÑO.
SUR ORIENTE	SANTA FE - CANDELARIA - SAN CRISTÓBAL – RAFAEL URIBE.
SUR	CIUDAD BOLÍVAR - TUNJUELITO – USME.
SUR OCCIDENTE	KENNEDY – BOSA.
OCCIDENTE	FONTIBÓN – ENGATIVÁ.

El alcance de dichos contratos es realizar diagnóstico, programa de intervenciones, estudios y diseños, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación, reconstrucción y construcción sobre la malla vial arterial, intermedia y local, así como la atención de emergencias y obras menores de mejoramiento geométrico.

La ejecución física a 31 de diciembre de 2011, mediante los Distritos de Conservación es la siguiente:

TIPMAL	TIPO DE INTERVENCIÓN	AVANCES TOTALES	TERMINADO TOTAL	TERMINADO 2009	TERMINADO 2010	TERMINADO 2011	EN EJECUCION 2011
MVA	CONSTRUCCION	10.93	9.43	0.24	3.78	5.42	1.50
	MANTENIMIENTO	1172.45	1153.20	442.29	379.24	331.66	19.25
	REHABILITACION	156.76	116.88	31.98	46.59	38.30	39.89
Total MVA		1340.15	1279.51	474.51	429.61	375.39	60.64
MVI	CONSTRUCCION	23.38	18.65	0.89	2.78	14.98	4.73
	MANTENIMIENTO	286.24	276.65	85.95	77.67	113.03	9.59
	REHABILITACION	97.38	82.08	17.35	25.63	39.10	15.29
Total MVI		407.00	377.39	104.19	106.09	167.11	29.61
MVL	CONSTRUCCION	26.30	23.82	3.62	3.45	16.75	2.48
	REHABILITACION	2.98	3.30	0.36	0.11	2.83	0.00
Total MVL		29.28	27.12	3.98	3.56	19.58	2.48
Total general		1776.43	1684.02	582.68	539.26	562.08	92.73
Porcentaje sobre 2331 Km-carril		76.21%	72.24%	25.00%	23.13%	24.11%	3.98%

Fuente: Dirección Técnica de Mantenimiento 2011



2.1.3 Malla Vial Local

Con un avance de 10.54 km-carril construidos en malla vial local, equivalentes al 15.89 % del total de la malla vial construida en la vigencia 2011, el IDU logró grandes avances en cuanto a la construcción de la malla vial local con el programa de Distritos de Conservación, a continuación se relacionan las intervenciones realizadas por cada Distrito:

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción Malla vial Local . Diciembre de 2011.

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	1.06
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	0.71
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	0.39
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	0.97
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	1.49
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	0.24
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	1.20
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	0.02
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	0.39
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	0.11
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	2.50
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	0.14
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	1.18
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	0.14
TOTAL	10.54

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

2.2 REHABILITACIÓN

Con una inversión que superó los \$120 mil millones de pesos, el IDU logró la rehabilitación de 379.20 km-carril de la malla vial de la ciudad, como se podrá apreciar en la tabla que se presenta a continuación.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Rehabilitación Malla Vial. Corte a diciembre 31 de 2011.

COMPROMISOS	META PLAN	AÑO 2008		AÑO 2009		AÑO 2010		AÑO 2011			
		LOGROS 2008	PRESUPUESTO VIGENCIA 2008 EJECUTADO	LOGROS 2009	PRESUPUESTO VIGENCIA 2009 EJECUTADO	LOGROS 2010	PRESUPUESTO EJECUTADO 2010	LOGROS 2011	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2011	% AVANCE BOG- A 2011 CON CORTE 31 DIC 2011	PRESUPUESTO EJECUTADO 2011
Objetivo Estructurante Derecho a la Ciudad											
Rehabilitar 300 km.-carril de malla vial local (**)	300.00	34.54	\$ 7,283,557,715	0.36		1.52	\$ 0	1.40	37.82	13%	\$ 7,923,884,832
Rehabilitar 97,9 km.-carril de malla vial arterial	97.90	39.12	\$ 8,521,838,733	47.23	\$ 8,571,982,070	57.20	\$ 139,351,519	60.14	203.69	208%	\$ 63,712,479,323
Rehabilitar 195,9 km.-carril de malla vial intermedia	195.90	9.67	\$ 34,662,123,896	38.32	\$ 22,512,379,671	50.05	\$ 13,490,875,182	39.65	137.69	70%	\$ 48,979,680,990
TOTALES		83.33	50,467,520,343.50	85.91	31,084,361,741.00	108.77	13,630,226,701.00	101.19	379.20	2.91	120,616,045,145.00

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

2.2.1 Malla Vial Arterial

En el año 2011 el IDU realizó rehabilitación a 203.69 km- carril de malla vial arterial que corresponde al 53.72% de la malla intervenida, obras ejecutadas a través de las priorizaciones realizadas en el programa de Distritos de Conservación:

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Rehabilitación Malla Vial Arterial. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	21.79
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	4.73
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	5.48
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	0.73
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	17.29
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	10.12
TOTAL	60.14

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

2.2.2 Malla Vial Intermedia

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Rehabilitación Malla Vial Intermedia. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	6.05
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	2.67
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	10.69
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	0.84
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	10.60



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	8.80
TOTAL	39.65

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

Como se mencionó anteriormente los Distritos de Conservación registran avances en cuanto a construcción y rehabilitación. En materia de rehabilitación se logró tapar 43.060 huecos.

2.2.3 Malla Vial Local

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Rehabilitación Malla Vial Local. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	0.48
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	0.86
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	0.06
TOTAL	1.4

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

2.3 MANTENIMIENTO

Hemos avanzado con el mantenimiento de 2114.89 km-carril en la malla vial local, intermedia, arterial y rural.

Con una inversión de \$18.054 millones, a continuación se muestran los logros alcanzados en cada malla vial:

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Mantenimiento Malla Vial. Corte a diciembre 31 de 2011

COMPROMISOS	META PLAN	AÑO 2008		AÑO 2009		AÑO 2010		AÑO 2011			
		LOGROS 2008	PRESUPUESTO VIGENCIA 2008 EJECUTADO	LOGROS 2009	PRESUPUESTO VIGENCIA 2009 EJECUTADO	LOGROS 2010	PRESUPUESTO EJECUTADO 2010	LOGROS 2011	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2011	% AVANCE BOG+ A 2011 CON CORTE 31 DIC 2011	PRESUPUESTO EJECUTADO 2011
Objetivo Estructurante Derecho a la Ciudad											
Mantener 3000 km.-carril de malla vial local (*1)	3,000.00	121.26	\$ 9,899,856,292	27.72	\$ 4,341,725,350	0.00	\$ 0	0.00	148.98	5%	\$ 2,391,883,165
Mantener 1560,2 km.-carril de malla vial arterial	1,560.20	157.12	\$ 70,618,567,092	510.31	\$ 52,355,037,200	494.84	\$ 116,841,445,010	376.83	1,539.10	99%	\$ 7,027,564,231
Mantener 1.087,8 km.-carril de malla vial intermedia	1,087.80	0.25	\$ 264,158,368	119.46	\$ 17,655,913,006	81.02	\$ 19,996,316,146	118.91	319.64	29%	\$ 7,455,014,226
Mantener 115 km.-carril de malla vial rural	115.00	46.40	\$ 3,018,173,570	3.28	\$ 4,973,506,966	57.49	\$ 1,103,731,078	0.00	107.17	93%	\$ 1,179,837,000
TOTALES		325.03	83,600,755,321.50	660.77	79,326,182,522.00	633.35	137,941,492,234.00	495.74	2,114.89	2.26	18,054,298,622.00

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

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

2.3.1 Malla Vial Arterial

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Mantenimiento Malla Vial Arterial. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - NQS SUR TRAMO 1	6.84
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - AVENIDA SUBA TRAMO 1	1.50
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - NQS SUR TRAMO 2	0.39
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - NQS SUR - TRAMO 3	4.03
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - SUBA TRAMO 2	7.00
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - NQS NORTE TRAMO 1	25.70
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	14.84
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	94.71
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	156.80
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	7.72
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	14.22
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	4.85
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	38.23
TOTAL	376.83

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

Avenida Agoberto Mejía



Antes

Después



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

2.3.2 Malla Vial Intermedia

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Mantenimiento Malla Vial Intermedia. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	12.48
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	10.94
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	38.50
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	10.58
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	6.97
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	39.44
TOTAL	118.91

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

RED DE CICLORUTAS

Como se puede apreciar en el siguiente cuadro se ha construido un total de 12.56 km de ciclorutas en la ciudad y se han mantenido 11.03 kms de cicloruta.

Es indispensable aclarar que la formulación del indicador del mantenimiento de ciclorutas es cíclica, es decir, que su programación y ejecución se da de acuerdo a la priorización de los Km. requeridos en el año a mantener.

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Red de Ciclorutas Corte a diciembre 31 de 2011

COMPROMISOS	META PLAN	AÑO 2008		AÑO 2009		AÑO 2010		AÑO 2011			
		LOGROS 2008	PRESUPUESTO VIGENCIA 2008 EJECUTADO	LOGROS 2009	PRESUPUESTO VIGENCIA 2009 EJECUTADO	LOGROS 2010	PRESUPUESTO EJECUTADO 2010	LOGROS 2011	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2011	% AVANCE BOG- A 2011 CON CORTE 31 DIC 2011	PRESUPUESTO EJECUTADO 2011
Objetivo Estructurante Derecho a la Ciudad											
Construir 20 km. de ciclorruta (*2)	20.00	2.19		3.92		7.50	\$ 0	12.56	26.17	131%	\$ 0
Mantener 100% de la red de ciclorrutas (*4)	100%	0.00		100.00	\$ 2,213,633,000	98.62%	\$ 3,681,632,663	11.03	87%	87%	\$ 3,706,446,692
TOTALES		2.19	0.00	103.92	2,213,633,000.00	8.49	3,681,632,663.00	23.59	27.04	2.18	3,706,446,692.00

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

Los siguientes son los proyectos que se ejecutaron y que nos han permitido la construcción de los 12.56 km en comento:

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción de Ciclorutas. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
AMPLIACIÓN AUTONORTE TRAMO L. 180 - CL. 191	0.10



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM- CARRIL
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 NORTE Y AVENIDA COMUNEROS ENTRE CARRERA 9 - CALLE 4 Y LA AVENIDA CARACAS.	1.21
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	0.28
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.	4.86
GRUPO 5 TRONCAL 26 TRAMO 2 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 97 Y TRANSVERSAL 76, INCLUYE ESTACION INTERMEDIA, PATIO Y SUS VÍAS PERIMETRALES	0.67
AV. MARISCAL SUCRE DE CLL19 A CLL 26 Y AV. MARISCAL SUCRE DE CRA.20 A CRA.22	0.40
AV. SANTA LUCIA (TV 42) DESDE AV. GENERAL SANTANDER (DG 39A SUR) HASTA AV. JORGE GAITÁN CORTES (AK 33)	0.48
AV. SAN JOSÉ (AC 170) DESDE AV. BOYACÁ HASTA AV. COTA (AK 91)	1.32
AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) DESDE AV. SAN JUAN BOSCO (AC 170) HASTA AV. DE LOS CEDRITOS (AC 147)	2.35
ANDENES CALLE 127 (CRA. 7-AK 19)	0.52
ANDENES AV. ESPAÑA (AK 68 – AC 100) ENTRE AV. MEDELLÍN (AC 80) Y AV. PASEO DE LOS LIBERTADORES (AUTOPISTA NORTE)	0.37
TOTAL	12.56

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

ANDENES AVENIDA ESPAÑA



Antes

Después



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

INTERSECCIONES VIALES

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Intersecciones Viales Corte a diciembre 31 de 2011

COMPROMISOS	META PLAN	AÑO 2008		AÑO 2009		AÑO 2010		AÑO 2011			
		LOGROS 2008	PRESUPUESTO VIGENCIA 2008 EJECUTADO	LOGROS 2009	PRESUPUESTO VIGENCIA 2009 EJECUTADO	LOGROS 2010	PRESUPUESTO EJECUTADO 2010	LOGROS 2011	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2011	% AVANCE BOG+ A 2011 CON CORTE 31 DIC 2011	PRESUPUESTO EJECUTADO 2011
Objetivo Estructurante Derecho a la Ciudad											
Construir 17 puentes vehiculares	17.00	1.00	\$ 3,355,927,064	6.00	\$ 79,444,450,927	2.00	\$ 0	6.00	15.00	88%	\$ 31,355,073,668
Reforzar 15 puentes vehiculares (*3)	15.00	0.00		0.00		0.00	\$ 0	2.00	2.00	13%	\$ 0
Mantener 15 puentes vehiculares	15.00	0.00		8.00		16.00	\$ 3,495,526,469	3.00	27.00	180%	\$ 6,872,002,255
TOTALES		1.00	3,355,927,064.00	14.00	79,444,450,927.00	18.00	3,495,526,469.00	11.00	44.00	2.82	38,227,075,923.00

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

2.4 CONSTRUCCIÓN DE PUENTES VEHICULARES

En el año 2011 logamos la construcción de 6 puentes vehiculares a saber:

1. Deprimido Vehicular Carrera 10 Con Calle 6 (1)
2. Grupo 3 Troncal 26 Puente Vehicular Calle 26 Por Av. Caracas Costado Occidental (1)
3. Grupo 3 Troncal 26 Puente Vehicular Calle 26 Por Av. Caracas Costado Oriental (1)
4. Grupo 4 Troncal 26 Puente Vehicular Calle 26 Por Av. Boyaca (1)
5. Grupo 3 Troncal 26 Puente Vehicular Por Carrera 10 (1)
6. Intersección Av Paseo del Country por Av Carlos Lleras Restrepo (CRA 15 por cll 100) (1)

PUENTE VEHICULAR CALLE 100 CON CARRERA 15





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

2.5 MANTENIMIENTO DE PUENTES VEHICULARES

Con el mantenimiento de los puentes peatonales se garantiza la estabilidad de los puentes construidos y mitigar inconvenientes para su normal funcionamiento. El alcance de las obras contempla: estudio, diseño y construcción de las obras de mantenimiento estructural de puentes vehiculares en Bogotá, D.C., incluye el reemplazo de barandas, construcción de bordillos y drenajes, reparación de juntas de dilatación, terraplenes de acceso y elementos estructurales. En el 2011, se intervinieron 3 puentes vehiculares, entre ellos el Troncal Transmilenio Fase II - Suba Tramo 2, Troncal Transmilenio Fase II - NQS Norte Tramo 1 y Conexión calle 80 por Autonorte.

TRONCALES TRANSMILENIO

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Troncales Transmilenio Construcción - Corte a diciembre 31 de 2011

COMPROMISOS	META PLAN	AÑO 2008		AÑO 2009		AÑO 2010		AÑO 2011			
		LOGROS 2008	PRESUPUESTO VIGENCIA 2008 EJECUTADO	LOGROS 2009	PRESUPUESTO VIGENCIA 2009 EJECUTADO	LOGROS 2010	PRESUPUESTO EJECUTADO 2010	LOGROS 2011	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2011	% AVANCE BOG+ A 2011 CON CORTE 31 DIC 2011	PRESUPUESTO EJECUTADO 2011
Objetivo Estructurante Derecho a la Ciudad											
Construir de 20 km. de troncales de la fase III (carrera 10 - calle 26)	20.00	0.00	\$ 1,877,881,681	4.16	\$ 13,072,698,447	7.48	\$ 38,208,000,000	7.32	18.96	95%	\$ 6,000,000,000
Mantener el 65% de las troncales de Transmilenio (456 km.-carril)	456.00	0.75	\$ 5,094,098,670	9.12	\$ 24,136,000,000	542.79	\$ 28,094,515,337	318.11	870.77	191%	\$ 29,315,133,052
TOTALES		0.75	6,971,980,351.00	13.28	37,208,698,447.00	550.27	66,302,515,337.00	325.43	889.73	2.86	35,315,133,052.00

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

2.6 CONSTRUCCIÓN

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción de Ciclorutas. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM-TRONCAL
GRUPO 1 TRAMO 1 TRONCAL 10 PORTAL Y PATIO INCLUYE VIAS PERIMETRALES Y LA CALLE 31 SUR ENTRE CARRERA 10 Y CARRERA 5	0.11
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 NORTE Y AVENIDA COMUNEROS ENTRE CARRERA 9 - CALLE 4 Y LA AVENIDA CARACAS.	1.34
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 TRAMO 5 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 19 Y CARRERA 13 TRAMO 6 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 13 Y ESTACION LAS AGUAS	0.45



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM-TRONCAL
GRUPO 3 TRONCAL 26 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34 TRAMO 5 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 19 Y CARRERA 13 TRAMO 6 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 13 Y ESTACION LAS AGUAS	1.32
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.	4.00
GRUPO 5 TRONCAL 26 TRAMO 2 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 97 Y TRANSVERSAL 76, INCLUYE ESTACION INTERMEDIA, PATIO Y SUS VÍAS PERIMETRALES	0.10
TOTAL	7.32

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

Fase III de Transmilenio

Las obras de la Fase III de Transmilenio, correspondientes a la adecuación al sistema de transporte masivo del corredor de la Calle 26 entre la Carrera 3 y la Carrera 97 que incluye el tramo de la Carrera 3 entre las Calles 19 y 26, y el corredor de la Carrera 10 entre la Calle 31 Sur y la Calle 34, que comprende la construcción de los carriles exclusivos "Solo Bus", las calzadas mixtas, puentes vehiculares, puentes peatonales, estaciones intermedias y sencillas, patio-garajes, portales, espacio público asociado y ciclorruta, a 31 de diciembre, se reportó un avance promedio del 95%, compuesto por un avance del 100% en el Grupo 1, 99.2% en el Grupo 2, 74.8% del Grupo 3, 95.2% y 99.98% en los Grupos 4 y 5 respectivamente.

✓ Troncal Calle 26

Al finalizar el primer semestre de 2011, el avance de las obras en la calle 26, particularmente en el tramo 4, en donde se presentaron los problemas de ejecución de la obras, era del 55%, para ese momento se creía que la obra quedaría a medio camino. A 30 de diciembre los bogotanos evidencian una troncal que tiene un avance promedio del 95% y que asegura la culminación total del proyecto.

Con relación a las obras del Grupo 4 y Grupo 5, que representa cerca del 90% de los 12 kilómetros de longitud del corredor, se encuentran terminados el portal El Dorado, localizado al occidente de la Avenida Ciudad de Cali que tiene un avance del 100%. También el nuevo puente vehicular a la altura de la Avenida Boyacá, 10 estaciones sencillas para el sistema Transmilenio, una estación intermedia, el paso a desnivel o deprimido en inmediaciones al Concejo y más de 200 mil metros cuadrados de nuevos andenes y plazoletas. Hay que resaltar que para la finalización del 2011 se encontraba en desarrollo obras de remate en la calle 26 a la altura de la carrera 72 (box complementario cuya necesidad surgió por la ola



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

invernal). El retorno, espacio público y las redes de la zona de influencia del predio Apel, quedan pendientes debido a la demora en la entrega del predio por parte del expropietario. Así mismo, hacen falta los edificios administrativos del Patio ubicado en la avenida de La Esperanza con avenida Ciudad de Cali, obra que se integró a la etapa de mantenimiento del contrato y que no genera inconvenientes en la operación del sistema.

En relación con el Grupo 3, quedan en ejecución los puentes vehiculares de las carreras 13, 7ª y 5ª, en virtud a los inconvenientes surgidos con ocasión de la acción popular frente a la construcción del Parque Bicentenario y la aprobación de los Planes de Manejo de Tráfico por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, debido al alto impacto que generan estas obras en la movilidad del sector.

De otra parte, se destaca que en el mes de octubre de 2010 a través de un acuerdo de pago firmado entre el IDU y la aseguradora Segurexpo, la Administración Distrital recuperó los 69 mil millones de pesos del anticipo girado por esta entidad a la Unión Temporal Transvial para la ejecución de las obras del grupo IV de la fase III de Transmilenio por la calle 26.

✓ Troncal Carrera Décima:

La troncal de la Carrera Décima va desde la calle 31 Sur hasta la calle 34, y comprende la construcción de los carriles exclusivos para Transmilenio, las calzadas mixtas, puentes vehiculares, un puente peatonal, estaciones intermedias y sencillas, un Portal-patio garaje, y la estación subterránea del Museo Nacional.

Dentro de estas obras, se destaca la culminación total de las obras del patio Portal del 20 de Julio, ubicado entre las carreras tercera y quinta y entre las calles 30ª Sur y 32sur, y que tiene más de 120.000 metros cuadrados de construcción, vías de acceso y una alameda que se extiende desde la carrera 5 hasta la carrera Décima.

De igual manera, se resalta la construcción del intercambiador de la calle sexta, en el cual están pendientes obras de remates o acabados de espacio público y la conexión calle Sexta – carrera Décima. Este proyecto es uno de los componentes más importantes de la Fase 3 de Transmilenio, comoquiera que implicó, al igual que en la construcción del portal del 20 de Julio, una transformación urbanística total del entorno en donde se encuentra ubicado, es decir, en la intersección de la carrera Décima con el corredor de la calle Sexta. Queda en ejecución el ramal de la Calle 6, el cual permite la conexión entre la Carrera 10 y la Avenida Caracas.

En el ítem de vías y estaciones, éstas se encuentran concluidas en un 96%, exceptuando remates o acabados de espacio público en algunos frentes puntuales, como en la calle 27 sur, la calle 1, el box peatonal de la calle 12 (solicitado por la comunidad del sector) y las obras de la Estación Museo Nacional, que incluyen un retorno operacional y estaciones subterráneas.



Aspectos a resaltar de la Fase III

- La Calle 26 es el corredor más importante de acceso y salida nacional e internacional de la ciudad, y atraviesa a Bogotá conectando el extremo occidente con el oriente y viceversa, tiene una longitud de **12.2 kilómetros**.
- Las obras de Transmilenio se construyeron desde la carrera 97 en las localidades de Fontibón y Engativá, y se prolongan hasta la carrera Tercera, muy cerca de los cerros orientales, en límites con la calle 19.
- En este corredor se construyeron **12 estaciones sencillas en la Calle 26**, y un **Portal** ubicado en el costado occidental de la avenida Ciudad de Cali y **una estación intermedia** localizada a la altura de la avenida Constitución. Así mismo se construyeron **11 puentes peatonales y se adecuaron 5**.
- La Carrera Décima es una vía que permite la conexión de los barrios ubicados en el sur-oriente de la ciudad, principalmente en localidad de San Cristóbal, con el centro histórico y empresarial de Bogotá.
- Las obras de la troncal carrera Décima arrancan en la calle 31 sur con carrera Tercera en el barrio 20 de Julio, toman la carrera Décima hacia el norte y se prolongan en una longitud de **7.2 kilómetros** hasta la calle 34, en el sector del Parque Nacional, muy cerca del Centro Internacional y el Museo Nacional.
- En el corredor de la Carrera 10ª se construyeron **9 estaciones sencillas, el Patio Portal** ubicado en el barrio 20 de Julio y la **estación Intermedia** localizada en la calle Sexta.
- Como resultado de la ejecución de obras de la Fase III de Transmilenio, la ciudad cuenta hoy en día con 65 km/carril nuevos de troncales.
- Bogotá también cuenta con 92 nuevos kilómetros-carril para tráfico mixto.
- Hubo renovación de 482.583 metros cuadrados de espacio público
- Se construyeron 12 Kilómetros de nuevas ciclorrutas.
- La inversión en las dos troncales es del orden de 1.2 billones de pesos.

Es necesario señalar que los recursos aquí presentados son únicamente los dineros que el IDU a comprometido de su presupuesto, pues los recursos de la construcción de las troncales los reporta Transmilenio S.A.



Calle 26 con Avenida Boyacá



Antes



Después

2.7 MANTENIMIENTO

Los contratos para la ejecución de este programa, comprenden labores de mantenimiento rutinario, preventivo y correctivo y contempla el mantenimiento de las calzadas vehiculares (pavimento rígido y flexible), espacio público (adoquines, losetas, sardineles, bordillos), pozos, sumideros, obras de drenaje, mobiliario urbano (bolardos, árboles, protectores de árbol, canecas, barandas) puentes peatonales, señalización de calzadas y ciclo rutas, Estaciones intermedias y Portales.

En el 2011 se realizó mantenimiento en los siguientes puntos:

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción de Ciclorutas. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM-CARRIL
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - NQS SUR TRAMO 1	3.36
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - NQS SUR TRAMO 2	0.09
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - NQS SUR - TRAMO 3	4.15
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - SUBA TRAMO 2	10.00
TRONCAL TRANSMILENIO FASE II - NQS NORTE TRAMO 1	6.05
MTO TRON CLL80 DE HEROES Y RIO BOGOTA	23.25
MTO TRON CLL80 DE HEROES Y RIO BOGOTA	42.57
MTO TRON NQS-AMERICAS-AV.SUBA Y EJE AMB.	8.52



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA KM-CARRIL
MTO TRON NQS-AMERICAS-AV.SUBA Y EJE AMB.	95.84
MTO TRONCAL CARACAS PTAL USME-CAI YOMAS	5.30
MTO TRONCAL CARACAS PTAL USME-CAI YOMAS	20.26
MTO TRON AUTONORTE DE HEROES A CLL 183	19.52
MTO TRON AUTONORTE DE HEROES A CLL 183	79.20
TOTAL	318.11

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

2.8 CONSTRUCCIÓN

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Espacio Público Corte a diciembre 31 de 2011

COMPROMISOS	META PLAN	AÑO 2008		AÑO 2009		AÑO 2010		AÑO 2011			
		LOGROS 2008	PRESUPUESTO VIGENCIA 2008 EJECUTADO	LOGROS 2009	PRESUPUESTO VIGENCIA 2009 EJECUTADO	LOGROS 2010	PRESUPUESTO EJECUTADO 2010	LOGROS 2011	TOTAL LOGROS PDD CORTE 31 Dic 2011	% AVANCE BOG+ A 2011 CON CORTE 31 DIC 2011	PRESUPUESTO EJECUTADO 2011
Objetivo Estructurante Derecho a la Ciudad											
Construir 473.200,2 m2 de espacio público	473.200,20	73.232,90	\$ 8,540,029,919	125,728,58	\$ 65,798,892,095	452,656,28	\$ 38,978,688,463	460,156,04	1,111,773,80	235%	\$ 14,090,917,594
Construir 33 puentes peatonales	33,00	0,00	\$ 3,263,430,100	9,00	\$ 39,528,369,046	6,00	\$ 12,280,823,864	19,00	34,00	103%	\$ 7,525,056,350
Construir 7 rampas de puentes peatonales	7,00	0,00		0,00		0,00	\$ 0	15,00	15,00	214%	\$ 0
TOTALES		0,75	6,974,980,351,00	13,28	37,208,698,447,00	550,27	66,302,515,337,00	325,43	889,73	2,86	35,315,133,052,00

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

2.8.1 Espacio Público

En cuanto a la construcción de espacio público de la ciudad, IDU a superado la meta establecida en el Plan de Desarrollo al cierre del año 2011, las intervenciones realizadas se mencionan a continuación:

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción de Espacio Público. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA M2
AMPLIACIÓN AUTONORTE TRAMO L. 180 - CL. 191	1.00
GRUPO 1TRAMO 1 TRONCAL 10 PORTAL Y PATIO INCLUYE VIAS PERIMETRALES Y LA CALLE 31 SUR ENTRE CARRERA 10 Y CARRERA 5	610.70



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA M2
GRUPO 2 TRAMO 2 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 30 A SUR Y CALLE 3 NORTETRAMO 3 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 3 NORTE Y CALLE 7 NORTE Y AVENIDA COMUNEROS ENTRE CARRERA 9 - CALLE 4 Y LA AVENIDA CARACAS.	65197.35
GRUPO 2 AV.COMUNEROS DE CRA. 8 - CRA. 10 (2o TRAMO)	6726.87
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	8058.30
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	5961.00
GRUPO 3 TRONCAL 10 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34 TRAMO 5 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 19 Y CARRERA 13 TRAMO 6 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 13 Y ESTACION LAS AGUAS	9843.09
GRUPO 3 TRONCAL 26 TRAMO 4 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 7 Y CALLE 26 TRAMO 5 TRONCAL 10 ENTRE CALLE 26 Y CALLE 34 TRAMO 5 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 19 Y CARRERA 13 TRAMO 6 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 13 Y ESTACION LAS AGUAS	29094.30
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.	9827.71
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.	123785.80
GRUPO 5 TRONCAL 26 TRAMO 2 TRONCAL 26 ENTRE CARRERA 97 Y TRANSVERSAL 76, INCLUYE ESTACION INTERMEDIA, PATIO Y SUS VÍAS PERIMETRALES	67341.32
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	2751.56
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	2818.86
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	408.00
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	846.05
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	2654.89
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	344.95
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	1359.00
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	5943.05
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	198.40
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	3314.54
DISTRITOS DE CONSERVACION CENTRO	248.90



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA M2
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR	2726.65
DISTRITOS DE CONSERVACION NORTE	1091.57
DISTRITOS DE CONSERVACION OCCIDENTE	2410.49
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	156.66
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR ORIENTE	434.61
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	7603.05
DISTRITOS DE CONSERVACION SUR OCCIDENTE	613.75
AV. CUNDINAMARCA (AK 36) DESDE AV. CIUDAD DE LIMA (AC 19) HASTA AV. AMÉRICAS (AC 24)	4584.45
Intersección Av. Primero de Mayo por Av. Poporo Quimbaya.	273.58
AV. MARISCAL SUCRE DE CLL19 A CLL 26 Y AV. MARISCAL SUCRE DE CRA.20 A CRA.22	2215.69
AV. SANTA LUCIA (TV 42) DESDE AV. GENERAL SANTANDER (DG 39A SUR) HASTA AV. JORGE GAITÁN CORTES (AK 33)	1573.48
PEATON.CL 11- CRA 2-CRA10 (CANDELARIA).	822.42
PROGRAMA PILOTO OPORTUNIDADES USME	15090.00
PROGRAMA ADOQUINA TU CUADRA	1362.00
Autopista al Llano del Cai Yomasa - Inicio Concesión	1855.00
AV. SAN JOSÉ (AC 170) DESDE AV. BOYACÁ HASTA AV. COTA (AK 91)	8454.00
AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) DESDE AV. SAN JUAN BOSCO (AC 170) HASTA AV. DE LOS CEDRITOS (AC 147)	17250.00
Andenes Pepe Sierra: AV. CALLE 116 ENTRE LA AV. CRA. 15 Y LA AV. CRA. 19: AMBOS COSTADOS	200.00
PTE PEAT. CL 63 POR K 50 - MUSEO DE NIÑOS	2921.00
ANDENES AV. 19 TRAMO CL. 134 Y CL.161	16000.00
ANDENES S.1 FALT.CL.77 Y CL.85-CR.15, 11 Y ANDENES CL. 76 TRAMO CR. 15 Y AV CARACAS	4497.00
ANDENES CR. 15 TRAMO CL. 100 A AV. 127	7000.00
ANDENES CALLE 127 (CRA. 7-AK 19)	1900.00
ANDENES AV. ESPAÑA (AK 68 – AC 100) ENTRE AV. MEDELLÍN (AC 80) Y AV. PASEO DE LOS LIBERTADORES (AUTOPISTA NORTE)	6404.00
PUENTE PEATONAL AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) POR CALLE 123	5381.00
TOTAL	460156.04

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011



Andenes Calle 122



Antes

Después

2.8.2 Puentes Peatonales

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción Puentes Peatonales. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA Puentes PEATONALES
GRUPO 4 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CALLE 26 CON UNINAL (CARRERA 36)	1.00
GRUPO 4 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CALLE 26 CON AVENIDA 68	1.00
GRUPO 4 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CALLE 26 CON SALITRE (CARRERA 68 B)	1.00
GRUPO 3 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CALLE 26 HOTEL SANTA MONICA	1.00
GRUPO 3 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CLL 26 POR CRA 5	1.00
GRUPO 3 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CLL 26 BARRIO LA PAZ	1.00
GRUPO 2 TUNEL PEATONAL ESTACION PRIMERO DE MAYO	1.00
GRUPO 2 TUNEL PEATONAL ESTACION CALLE 6	1.00
Autopista al Llano del Cai Yomasa - Inicio Concesión	1.00
PUENTE PEATONAL CLL 76 SUR POR KR 15C (MANITAS)	1.00
PUENTE PEATONAL CLL 70N SUR POR KR 18JBIS(NUEVA COLOMBIA)	1.00
PTE PEAT. CL 63 POR K 50 - MUSEO DE NIÑOS	1.00



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA Puentes PEATONALES
CL 91 SUR POR AUTOP AL LLANO	1.00
PUENTE PEATONAL AV. ALBERTO LLERAS CAMARGO (AK 7) POR CALLE 182	1.00
PUENTE PEATONAL AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) POR CALLE 130B	1.00
PUENTE PEATONAL AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) POR CALLE 123	1.00
PUENTE PEATONAL AV. CIUDAD DE CALI (AK 86) POR AV. CENTENARIO (CALLE 13) OCCIDENTE	1.00
PUENTE PEATONAL AV. CENTENARIO (CALLE 13) POR AV. CIUDAD DE CALI NORTE	1.00
PUENTE PEATONAL AV. BOYACÁ POR CALLE 60 SUR MEISEN	1.00
TOTAL	19

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 2011

Puente Peatonal Calle 182



Antes



Después

2.8.3 Rampas Peatonales

Avance Metas Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012. Construcción Rampas Peatonales. Corte a diciembre 31 de 2011

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA Rampas PEATONALES
GRUPO 4 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CALLE 26 CON UNINAL (CARRERA 36)	2.00



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

NOMBRE DEL PUNTO	META EJECUTADA RAMPAS PEATONALES
GRUPO 4 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CALLE 26 CON AVENIDA 68	2.00
GRUPO 4 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CALLE 26 CON SALITRE (CARRERA 68 B)	2.00
GRUPO 3 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CALLE 26 HOTEL SANTA MONICA	2.00
GRUPO 3 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CLL 26 POR CRA 5	2.00
GRUPO 3 TRONCAL 26 PUENTE PEATONAL CLL 26 BARRIO LA PAZ	2.00
GRUPO 2 TUNEL PEATONAL ESTACION PRIMERO DE MAYO	1.00
GRUPO 2 TUNEL PEATONAL ESTACION CALLE 6	2.00
TOTAL	15

Fuente: Oficina Asesora de Planeación 201



CAPÍTULO 3

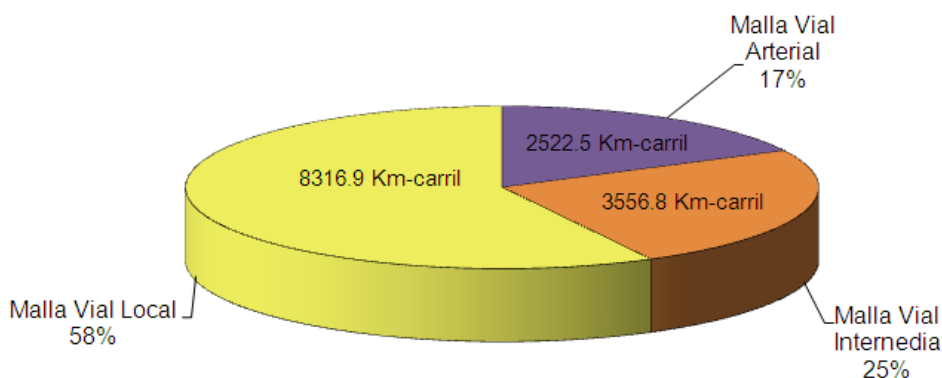
ESTADO DE LA MALLA VIAL DEL DISTRITO CAPITAL

INFORMACIÓN GENERAL DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ (2011)

La Malla Vial de Bogotá D. C. a Diciembre de 2011 alcanza 15.275,8 Kilómetros carril de los cuales el 94.24% (14.396,2 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 5,76% (879,55 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio).

El Subsistema Vial 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. Igualmente, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana. 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. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal. La malla vial local está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

El resultado porcentual de la clasificación de las vías que conforman el Subsistema Vial de Bogotá D.C. se muestra a continuación:



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU Diciembre de 2011.

Nota: Para determinar la extensión de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, la cual ha sido actualizada con datos obtenidos a partir de la ejecución de contratos de inventario y diagnóstico.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

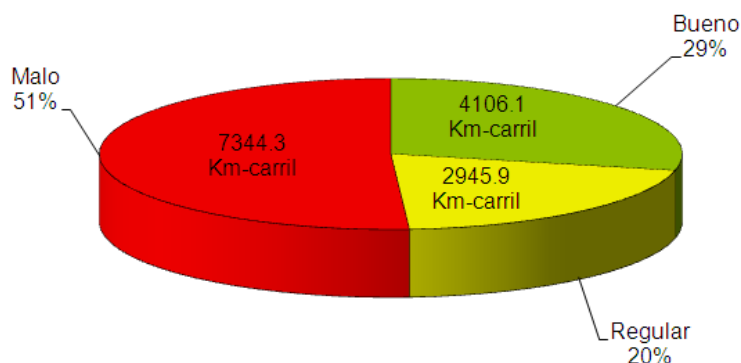
El estado de condición de las vías se estableció con el Índice de Condición del Pavimento (PCI)¹, parámetro que permite calificar la condición superficial de la estructura del pavimento. Este Índice se basa en los resultados de un estudio visual de la condición del pavimento, en el que se identifican el CLASE, la EXTENSIÓN y la SEVERIDAD del daño que se presentan.

El diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento así:

- $PCI \leq 25$ Vías en mal estado
- $26 \leq PCI \leq 55$ Vías en regular estado
- $PCI \geq 56$ Vías en buen estado

Índice numérico que varía desde cero (0), para un pavimento fallado o en mal estado, hasta cien (100) para un pavimento en perfecto estado.

Con base en lo expuesto anteriormente, el estado de la malla vial de Bogotá D. C., correspondiente al Subsistema Vial, es el siguiente:



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU a Diciembre de 2011.
No se incluye Troncales Transmilenio.

Nota: A partir del año 2011 el diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), con lo cual se sustituye el índice (ICP) utilizado en años anteriores.

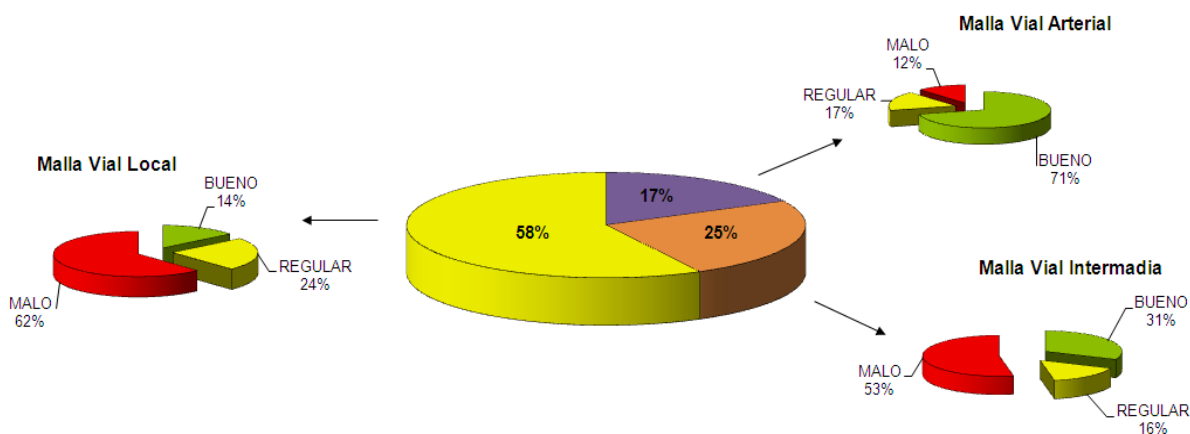
El estado de cada una de las mallas que conforman el subsistema vial se puede apreciar en la siguiente gráfica:

¹La metodología "Pavement Condition Index" (PCI), fue desarrollada por el cuerpo de ingenieros del Ejército de Estados Unidos para proveer un índice que representará la integridad estructural y la condición de operación superficial del pavimento.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

**DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD
SUBSISTEMA VIAL DE BOGOTÁ D.C. A DIC/2011**



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU a Diciembre de 2011.
No se incluye Troncales Transmilenio.

Nota: A partir del año 2011 el diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), con lo cual se sustituye el índice (ICP) utilizado en años anteriores.

INVENTARIO Y DIAGNOSTICO DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ D.C. DICIEMBRE DE 2011

SUBSISTEMA TRANSPORTE	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km_carril	%	Km_carril	%	Km_carril	%	
TRONCALES (Incluye carriles mixtos)	766.8	87%	58.0	7%	54.79	6%	879.55

COMPONENTES DEL SUBSISTEMA VIAL	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
Malla Vial Arterial Principal y Complem.	1,790.4	70.98%	435.0	17.2%	297.1	11.8%	2,522.5
Malla Vial Intermedia	1,118.8	31.5%	553.1	15.5%	1,885.0	53.0%	3,556.8
Malla Vial Local	1,196.9	14.4%	1,957.8	23.5%	5,162.2	62.1%	8,316.9
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	4,106.1	28.5%	2,945.9	20.5%	7,344.3	51.0%	14,396.2

TOTAL GENERAL	Km_carril	%	Km_carril	%	Km_carril	%	TOTALES
	4,872.9	32%	3,003.9	20%	7,399.0	48%	15,275.8

Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2011.

Nota: A partir del año 2010 para el diagnóstico de las troncales se incluyó el estado "REGULAR".

Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU



CAPÍTULO 4

GESTIÓN EN LOS CONTRATOS

ACCIONES INSTITUCIONALES PARA DAR CUMPLIMIENTO AL DECRETO 371 DE 2010 'POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PRESERVAR Y FORTALECER LA TRANSPARENCIA Y PARA LA PREVENCIÓN DE LA CORRUPCIÓN EN LAS ENTIDADES Y ORGANISMOS DEL DISTRITO CAPITAL'.

En este capítulo se relacionan acciones tendientes al fortalecimiento de los mecanismos de control de la gestión contractual, desde la etapa inicial hasta la liquidación. Como resultado, se modificaron procedimientos de contratación, se unificaron los modelos de pliegos de condiciones, se incorporaron lineamientos del estatuto anticorrupción a la gestión institucional y se iniciaron procesos de caducidad y aplicación de multas. Lo anterior, con el fin de salvaguardar los recursos del erario público, proteger el interés general y garantizar el servicio público de movilidad

A continuación se enumeran las acciones realizadas por el IDU para dar cumplimiento:

1. La Dirección General impartió instrucciones específicas para dar cumplimiento al Decreto 371 de 2010, a través de los memorandos 20111150065693, 20111150065683, 20111150065663, 20111150065653, 20111150065633, 20111150065613, 20111150065593, 20111150065583, 20111150065563, 20111150065513, 20111150065493, 20111150065483, 20111150065043 de fecha 17 de marzo de 2010, en las que se solicita realizar las acciones necesarias para cumplir con los lineamientos del decreto en mención de acuerdo con los criterios y lineamientos establecidos por la Veeduría Distrital.
2. La Oficina de Control Interno y la Oficina Asesora de Planeación formularon un Plan de Acción de conformidad con las instrucciones impartidas por la Dirección General para dar cumplimiento al Decreto Distrital 371 de 2010. Evidencias: Presentación en PowerPoint del Plan de Acción, Listado de Asistencia, Actas de Reunión en medio magnético y Matriz de Acciones a Seguir, que reposan en la Oficina de Control Interno y Oficina Asesora de Planeación.
3. Se ajustó Programa de Auditorías para dar cumplimiento al Decreto 371 de 2010.
4. Los Planes de Mejoramiento con la Contraloría de Bogotá y con la Contraloría General de la República incluyen acciones institucionales para revisar y actualizar la documentación interna que tiene que ver con la aplicación de la Ley 1474 de 2011 (Estatuto Anticorrupción), entre otros el Manual de Gestión Contractual y los Procedimientos de Imposición de Multas, Modificaciones Contractuales, Manual de Gestión Integral de Proyectos, entre otros. Las evidencias de avance en las actividades de actualización documental están disponibles en la Oficina de Control Interno o en la Oficina Asesora de Planeación.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Instituto

Desarrollo Urbano

5. En Comité de Adjudicaciones Acta No. 26, se impartió la directriz para realizar la Estandarización de Pliegos de Condiciones

6. Se implementó una capacitación virtual interna sobre Contratación Estatal para fortalecer el conocimiento de los temas de Planeación en la Contratación.

7. Para mitigar el fenómeno de Colusión en licitaciones y concursos, se estudiaron los antecedentes de la figura en el IDU y en la Superintendencia de industria y Comercio (SIC), con base en los cual se formuló una propuesta de trabajo al interior de la Entidad con la Dirección Técnica de Procesos Selectivos (DTPS) en particular; logrando un acercamiento con la SIC, por medio de reuniones de intercambio de información, previo al desarrollo de la 'Agenda de Trabajo' planteada.

Actualmente, está próximo a culminar el 'trabajo previo' con la SIC para iniciar el desarrollo de la 'Agenda de Trabajo' de las dos Entidades, al respecto la Subdirección y la DTPS están realizando una revisión exhaustiva de documentos para obtener un resultado antes de final de año con Políticas de Protección de la Libre Competencia para el IDU.

8. Para fortalecer el control operacional dentro de las actividades del proceso "Procesos Selectivos" el área correspondiente ha formulado dentro de sus metas para esta vigencia el desarrollo de un proyecto de indicadores que pueden ser implementados en la siguiente vigencia y de este modo mejorar el control en el proceso selectivo.

9. El Instituto a través de La Subdirección General Jurídica ha dado inicio a la fase de investigación e implementación del proyecto "Prevención del Daño Antijurídico", como parte de la Gerencia Jurídica Pública para el IDU.

El programa se enmarca dentro de una de las obligaciones del Comité de Conciliación, de acuerdo con la Ley 446 de 1998, el Decreto Nacional 1716 de 2009 y demás normas concordantes y complementarias, con el objetivo de identificar de manera específica las conductas antijurídicas en las que el Instituto incurre y evitar reincidir en éstas, reduciendo significativamente la frecuencia y magnitud de las condenas contra la Entidad y contra sus Servidores Públicos. De esta forma, el Comité de Conciliación respaldará y direccionará la mejora de los procesos de la Entidad.

Siendo una de las principales estrategias de la Subdirección para ajustar el Comité de Conciliación a la normatividad vigente, para fortalecer la gestión de los procesos internos y para proteger el patrimonio público (evitando que se vea comprometido en el futuro por condenas que eran prevenibles por la Entidad), se requiere de la colaboración de todas las dependencias del Instituto para actuar dentro de la misma línea de trabajo adoptada por otras Entidades como el Ministerio del Interior y de Justicia, la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., la Auditoría General de la República, la Procuraduría General de la Nación, la Contraloría General de la República y otras tantas que se han preocupado por reflexionar sobre las causas de los problemas contractuales de la Administración y los Planes de Mejoramiento que pueden implementarse a futuro.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

El presente proyecto está dirigido a la totalidad del Instituto de Desarrollo Urbano, y se propone ser un modelo para el resto de Entidades Públicas del Distrito y del País, como un esfuerzo serio y eficaz de reflexión y mejora en la conducta institucional.

Para el efecto la Subdirección realizó una investigación sobre los antecedentes para la estructuración del proyecto y el levantamiento del procedimiento en conjunto con la Oficina Asesora de Planeación (Res. 2794 del 13 de junio de 2011), luego de lo cual se realizaron reuniones de socialización con todas las dependencias del Instituto, así como, de acompañamiento para preparar el reporte trimestral de las áreas a la Subdirección, quien realiza un estudio previo a la presentación al Comité de Conciliación para efectos de realizar las indicaciones y recomendaciones respectivas.

Otros Informes de Gestión relacionados son:

Plan de Acción con Ejecuciones en Inversión y Metas Físicas

(http://www.idu.gov.co/web/guest/entidad_poi)

Avance Compromisos IDU en el Plan de Desarrollo

(http://www.idu.gov.co/web/guest/entidad_plandesarrollo)

Por otra parte, se mencionan a continuación los contratos a los cuales se le aplicó la figura de caducidad:

CADUCIDADES

Uno de los principales resultados obtenidos durante este periodo fueron las decisiones de caducidad tomadas por la Entidad en búsqueda de la protección de los intereses de la ciudadanía, ante el incumplimiento de las obligaciones a cargo de los contratistas, su afectación de manera grave y directa en la ejecución de los contratos y la evidente posibilidad de conducir a la paralización las obras. Dentro de las que se destacan las enunciadas en el siguiente cuadro, las cuales fueron decretadas en búsqueda de asegurar la debida protección de los recursos del erario; procediendo a la aplicación de la cláusula penal pecuniaria, afectando la garantía única de cumplimiento por dicho amparo y así como el correspondiente al del buen manejo de los recursos dados en calidad de anticipo, cuando fue del caso.

Contrato	Objeto	Valor	Póliza:	Resolución de caducidad:
Contrato 071 de 2008	"El contratista se compromete para con el IDU ejecutar, a precios unitarios, las OBRAS Y ACTIVIDADES PARA LA MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL DEL DISTRITO DE CONSERVACIÓN DEL	Valor inicial: \$87.398.750.260	No. 00013747, expedida por la compañía aseguradora SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A.	3455 del 28 de julio de 2011, mediante resolución 4401 del 28 de octubre de 2011 se confirmó en todas sus partes la resolución inicial, Valor de siniestro \$28.016.023.941 a título de cláusula penal pecuniaria.
		Valor actual: \$93.386.746.469		Según Resolución N°3323 del 15 de julio de 2011, la Entidad resolvió
			Valor póliza \$28.016.023.941.	



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

Contrato	Objeto	Valor	Póliza:	Resolución de caducidad:
	GRUPO 3 (SURORIENTE) EN LA CIUDDAD DE BOGOTÁ D.C.”			declarar la ocurrencia del siniestro del contrato IDU 71 de 2008, por el buen manejo y correcta inversión del anticipo por valor de \$5.850.909.111
Contrato 047 de 2009	“El contratista se compromete para con el IDU, a ejecutar a precios unitarios con ajustes, las obras requeridas para la CONSTRUCCION DE LA CALZADA SUR DE LA AVENIDA LA SIRENA (CALLE 153) DESDE LA AVENIDA PASEO DE LOS LIBERTADORES (AUTOPISTA NORTE) HASTA LA AVENIDA BOYACA EN BOGOTA D.C.”	\$16.030.611.692	No. CIS720-408 de 11 de noviembre de 2009, expedida por la Compañía ROYAL & SUN ALLIANCE SEGUROS (Colombia) S.A. por valor de \$6.412.244.677.	1047 del 7 de marzo de 2011, confirmada mediante resolución 2548 de 2011. Valor del siniestro 3.049.254.652 en su amparo por el buen manejo y correcta inversión del anticipo. Siniestro por un valor de cuatro mil ochocientos nueve millones ciento ochenta y tres mil quinientos ocho pesos m/cte. (\$4.809.183.508) a título de cláusula penal pecuniaria, sobre la Garantía Única del contrato IDU-047 de 2009 en su amparo de cumplimiento
Contrato 068 de 2009	“Ejecutar los ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCION DE LAS OBRAS DE LA INTERSECCION A DESNIVEL DE LA AV. LAUREANO GOMEZ (AK 9) CON CALLE 94 Y SU CONEXIÓN CON LA AV. SANTA BARBARA (AK 19), CORRESPONDIENTE AL CODIGO DE OBRA 104 DEL ACUERDO 180 DE 2005 DE VALORIZACION, EN BOGOTA D.C.”.	Valor inicial: \$45.868.513.717 Valor actual: \$62.866.513.717	No. GU074427 expedida por la Compañía de Finanzas CONFIANZA S.A. Valor Póliza: 18.860.554.115,10	3765 del 30 de agosto de 2011, confirmada mediante resolución 4034 del 22 de septiembre de 2011 y aclarada por resolución 4059 del 27 de septiembre de 2011. Valor del siniestro: \$6.286.851.371,80 a título de cláusula penal pecuniaria.

De esta forma de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo No. 18 de la Ley 80 de 1993 y como lo ha reconocido la Jurisprudencia del Consejo de Estado², estas decisiones buscan romper el vínculo contractual existente entre los contratistas incumplidos y la Entidad, generarles una inhabilidad para contratar con el Estado por un término de cinco (5) años y constituir ésta

² CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. CP. LUIS CAMILO OSORIO ISAZA diciembre catorce del año dos mil (2000).. Radicación número: 1293.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Instituto

Desarrollo Urbano

decisión en la declaratoria de incumplimiento con el fin de hacer efectiva dicha póliza por este amparo.



CAPÍTULO 5

POBLACIÓN BENEFICIADA, OBRAS DE VALORIZACION ENTREGADAS, CUMPLIMIENTO DE METAS PLAN DE DESARROLLO

Con el alcance de los anteriores loros, logramos beneficiar una población de 7.259.597 de habitantes. La siguiente es su distribución por localidad

POBLACION TOTAL					
Localidad	Poblacion	%Hombres	%Mujeres	Hombres	Mujeres
Usaquén	464.656	0,461	0,539	214.206	250.450
Chapinero	131.027	0,46	0,54	60.272	70.755
Santa Fe	109.882	0,501	0,499	55.051	54.831
San Cristóbal	410.259	0,487	0,513	199.796	210.463
Usme	349.346	0,492	0,508	171.878	177.468
Tunjuelito	202.119	0,492	0,508	99.443	102.676
Bosa	554.389	0,489	0,511	271.096	283.293
Kennedy	997.693	0,485	0,515	483.881	513.812
Fontibón	330.156	0,474	0,526	156.494	173.662
Engativá	828.096	0,476	0,524	394.174	433.922
Suba	1.018.629	0,472	0,528	480.793	537.836
Barrios Unidos	231.435	0,481	0,519	111.320	120.115
Teusaquillo	143.891	0,461	0,539	66.334	77.557
Los Mártires	97.283	0,496	0,504	48.252	49.031
Antonio Nariño	107.935	0,482	0,518	52.025	55.910
Puente Aranda	258.368	0,487	0,513	125.825	132.543
La Candelaria	24.095	0,522	0,478	12.578	11.517
Rafael Uribe	377.704	0,488	0,512	184.320	193.384
Ciudad Bolívar	616.455	0,49	0,51	302.063	314.392
Sumapaz	6.179	0,521	0,479	3.219	2.960
Total	7.259.597			3.493.020	3.766.577



Obras de Valorización

Respecto a las obras de valorización proyectadas, de las 38 obras pertenecientes al Grupo 1 del Acuerdo 180 de 2005, modificado por el Acuerdo 398/2009, compuestas por intervenciones en vías, intersecciones, puentes peatonales y espacio público, el IDU inició sus acciones en el plazo establecido por el Concejo de Bogotá y sólo dos tuvieron dificultades que exigieron acciones legales para dar cumplimiento a la ejecución de las mismas, estas son: la intersección de la Av. 9ª por Calle 94 y la vía Av. Santa Lucía (Tv. 42) desde Av. General Santander (Dg. 39 A Sur) hasta la Av. Jorge Gaitán Cortes (AK 33). Al cierre de diciembre, se han terminado y dado al servicio 28, y 9 se encuentran en ejecución, las cuales se estima serán entregadas el transcurso del 2012.

Las obras de Valorización del Acuerdo 180 de 2005 entregadas al servicio son las siguientes:

No.	OBRAS ENTREGADAS
	VIAS
1	AV JOSÉ CELESTINO DE CR 91 A AV CIUDAD DE CALI
2	AVENIDA VILLAVICENCIO ENTRE LA AV. CIUDAD DE CALI Y LA AVENIDA EL TINTAL
3	AVENIDA MARISCAL SUCRE ENTRE 1 Y 13
4	AVENIDA CUNDINAMARCA (AK 36) DESDE AVENIDA CIUDAD DE LIMA (AC 19) HASTA AVENIDA AMÉRICAS (AC 24)
	INTERSECCIONES
5	PUENTE VEHICULAR DE LA CALLE 63 CON CIUDAD DE CALI
6	AVENIDA POPORO QUIMBAYA CON PRIMERO DE MAYO
7	OREJAS Y CONECTANTES DE LA AVENIDA BOYACA CON VILLAVICENCIO
8	PUENTES VEHICULARES DE LA CALLE 100 CON CARRERA 15
	PUENTES PEATONALES
9	PEATONAL AVENIDA 68 POR 22 SUR
10	PEATONAL CALLE 13 POR CARRERA 78G
11	PUENTE PEATONAL DE LA AVENIDA BOYACA CON CALLE 60 SUR - MEISSEN
12	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL CARRERA SEPTIMA CON CALLE 182
13	CONSTRUCCION DEL PUENTE PETONAL DE LA AVENIDA NOVENA CON CALLE 123
14	CONSTRUCCION DEL PUENTE PETONAL DE LA AVENIDA NOVENA CON CALLE 130
15	PUENTE PEATONAL CALLE 13 CON AVENIDA BOYACA
16	PUENTE PEATONAL AVENIDA BOYACA CON CALLE 21
17	PUENTE PEATONAL DE LA AVENIDA JOSE CELESTINO MUTIS (AC 63) POR PARQUE EL LAGO EN BOGOTA D.C.
18	CICLOPUENTE DE LA AVENIDA CIUDAD DE CALI CON CALLE 13 OCCIDENTE



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

No.	OBRAS ENTREGADAS
19	CICLOPUENTE DE LA AVENIDA CIUDAD DE CALLE CON CALLE 13 NORTE
	ANDENES
20	ANDENES CALLE 76 ENTRE LA AV CARACAS Y LA CRA. 15
21	ANDENES DE LA ZONA ROSA
22	ANDENES DE LA CALLE 127 ENTRE 7 Y 9 Y ENTRE 15 Y 19
23	ANDENES AV. 68 ENTRE CALLE 80 Y AUTONORTE
24	ANDENES AVENIDA 19 ENTRE CALLE 134 Y 161
25	ANDENES FALTANTES CARRERA 13 ENTRE 26 Y 68
26	ANDENES CALLE 122 DE LA CARRERA 15 A LA 19
27	ANDENES CALLE 100 ENTRE 19 Y AUTONORTE
28	ANDENES DE LA CARRERA 15 ENTRE 100 Y 127

Con el desarrollo de estas obras, esperamos que la ciudad tendrá una mayor capacidad en su movilidad mejorando de manera considerable la calidad de vida de los bogotanos. Bogotá será un escenario similar a las grandes ciudades a nivel internacional con vías amplias y corredores estratégicos para agilizar los desplazamientos. De estas obras dos de ellas ya fueron entregadas, son las correspondientes a los Andenes de la Calle 122 y la construcción de los andenes faltantes de la calle 100. En los próximos días haremos entrega del Puente Peatonal metálico de la Avenida Centenario con carrera 78G.

Cumplimiento de Metas Plan de Desarrollo

En cuanto al cumplimiento de las metas de Plan de Desarrollo, se estima el cumplimiento de 17 metas de las 22 que tiene a cargo el IDU, el siguiente cuadro presenta un resumen y observaciones principales al respecto.

Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo

PROYECTO DE INVERSION	COMPROMISOS	META PLAN	LOGROS BOG+ A 2011 (2008-2011) a corte (31-12-2011)	% DE EJECUCIÓN FÍSICA 2008 - 2011 a corte (31-12-2011)	ANALISIS DE CUMPLIMIENTO
234	Construir 52 km.-carril de malla vial local	52	45,6	88%	Se proyecta el cumplimiento de esta meta.
520	Construir 207,21 km.- carril de malla vial arterial	207,21	212,79	103%	Se proyecta el cumplimiento de esta meta.
	Rehabilitar 97,9 km.- carril de malla vial arterial	97,9	203,69	208%	Meta cumplida



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Instituto

Desarrollo Urbano

PROYECTO DE INVERSION	COMPROMISOS	META PLAN	LOGROS BOG+ A 2011 (2008-2011) a corte (31-12-2011)	% DE EJECUCIÓN FÍSICA 2008 - 2011 a corte (31-12-2011)	ANALISIS DE CUMPLIMIENTO
	Mantener 1560,2 km.- carril de malla vial arterial	1.560,20	1.539,10	99%	Se proyecta el cumplimiento de esta meta.
	Construir 7 km.-carril de malla vial intermedia	7	28,85	412%	Meta cumplida
	Rehabilitar 195,9 km.- carril de malla vial intermedia	195,9	137,69	70%	El mantenimiento y rehabilitación de la malla vial intermedia se realiza a través de los diferentes Distritos de Conservación, quienes tienen a cargo no solo la malla vial intermedia sino también parte la malla vial arterial, a la cual se le ha dado la priorización con el fin de sopesar la movilidad en la ciudad.
	Mantener 1.087,8 km.- carril de malla vial intermedia	1.087,80	319,64	29%	
	Construir 20 km. de ciclorruta	20	26,15	131%	Meta cumplida
	Mantener 100% de la red de ciclorrutas	100%	87%	87%	Se proyecta el cumplimiento de esta meta.
	Construir 17 puentes vehiculares	17	15	88%	Se proyecta el cumplimiento de esta meta.
	Reforzar 15 puentes vehiculares	15	2	13%	Esta meta es de difícil cumplimiento debido a que no se cuenta con recursos suficientes.
	Mantener 15 puentes vehiculares	15	27	180%	Meta cumplida
247	Construir 27 km.-carril de malla vial rural	27	4,4	16%	Esta meta es de difícil cumplimiento debido a: - No se cuenta con los recursos para los 20 Km. - carril.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**
 Instituto
Desarrollo Urbano

PROYECTO DE INVERSION	COMPROMISOS	META PLAN	LOGROS BOG+ A 2011 (2008-2011) a corte (31-12-2011)	% DE EJECUCIÓN FÍSICA 2008 - 2011 a corte (31-12-2011)	ANALISIS DE CUMPLIMIENTO
					- En 2 Km.-carril de malla vial rural pertenecientes a la Troncal Bolivariana no se pueden ejecutar obras debido a que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, a través de su auto No. 2401 del 4 de agosto de 2008, ordenó al IDU abstenerse de ejecutar obras en la zona del Parque Nacional Natural del Sumapaz, donde se encuentra esta vía.
	Mantener 115 km.- carril de malla vial rural	115.00	107.17	93%	Se proyecta el cumplimiento de esta meta.
543	Generar 453 cupos nuevos de parqueaderos públicos	453.00	0.00	0%	Esta meta a la fecha no presenta avance, se estima su cumplimiento con el proyecto de parqueaderos por concesión que esta adelantando la SDM
	Construir de 20 km. de troncales de la fase III (carrera 10 - calle 26)	20.00	22,85	114%	Se proyecta el cumplimiento de esta meta.
	Mantener el 65% de las troncales de Transmilenio (456 km.-carril)	456.00	870,77	191%	Meta cumplida
541	Construir 473.200,2 m2 de espacio público	473,200.20	1111773,8	235%	Meta cumplida
	Mantener 10.648.584 m2 de espacio público	10,648,584.00	4,420,313.35	42%	Esta meta es de difícil cumplimiento debido a: - Menor cantidad de recursos asignados frente a la proyección del Plan de Desarrollo. - La suscripción del convenio con IDIPRON se realizó hasta finales del año 2009 lo cual en el 2008 no presenta ejecución. -La programación del Plan de Desarrollo se hizo teniendo 5 años de mantenimiento.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

PROYECTO DE INVERSION	COMPROMISOS	META PLAN	LOGROS BOG+ A 2011 (2008-2011) a corte (31-12-2011)	% DE EJECUCIÓN FÍSICA 2008 - 2011 a corte (31-12-2011)	ANALISIS DE CUMPLIMIENTO
	Construir 33 puentes peatonales	33.00	34	103%	Meta cumplida
	Mantener 20 puentes peatonales	20.00	59	295%	Meta cumplida
	Construir 7 rampas de puentes peatonales	7.00	15	214%	Meta cumplida

Fuente Oficina Asesora de Planeación



CAPÍTULO 6

RESULTADOS DE LA GESTIÓN DE LA ENTIDAD

6.1. FUNCIONES GENERALES DE LA ENTIDAD

En el acuerdo No 001 de febrero 03 de 2009 del consejo directivo, por el cual se expiden los estatutos del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, se establece que el objeto social de la entidad es atender en el ámbito de sus competencias la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público construido del distrito capital, contemplados dentro del plan de ordenamiento territorial, el plan de desarrollo económico y social y de obras públicas del distrito capital y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación. Además se indica las funciones generales del instituto que son:

Proponer en el marco de sus competencias a la Secretaria Distrital de Movilidad, como líder del comité sectorial de movilidad, la adopción de políticas sectoriales.

Diseñar estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido, de parqueaderos públicos y de operaciones urbanas a cargo de la entidad.

Ejecutar la construcción y mantenimiento de los proyectos de los sistemas de movilidad y de espacio público construido, de operaciones urbanas y de parqueaderos públicos a cargo de la entidad.

Realizar, conforme a las disposiciones vigentes, las operaciones administrativas de cálculo, liquidación, distribución, asignación y cobro de la contribución de valorización.

Realizar el seguimiento y control de la estabilidad de las obras.

Realizar la supervisión, seguimiento y recibo de las obras y proyectos de infraestructura vial y del espacio público realizados en zonas a desarrollar por urbanizadores y/o terceros particulares o públicos.

Actualizar y administrar el sistema de información de los sistemas de movilidad y de espacio público construido, definidos en el plan de ordenamiento territorial.

Realizar la investigación constante de nuevas tecnologías, técnicas y normas en materia de gestión y desarrollo de la infraestructura para los sistemas de movilidad y de espacio público construido.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

Desarrollar e implementar el plan de administración, mantenimiento, dotación, preservación y aprovechamiento económico del espacio público de los sistemas de movilidad y de espacio público construido a cargo de la entidad.

Adquirir los predios necesarios para la ejecución de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido a cargo de la entidad.

Implementar y ejecutar las estrategias, planes, programas y acciones a cargo de la entidad para el debido cumplimiento de las obligaciones en materia de atención y prevención de emergencias, de conformidad con el plan distrital respectivo.

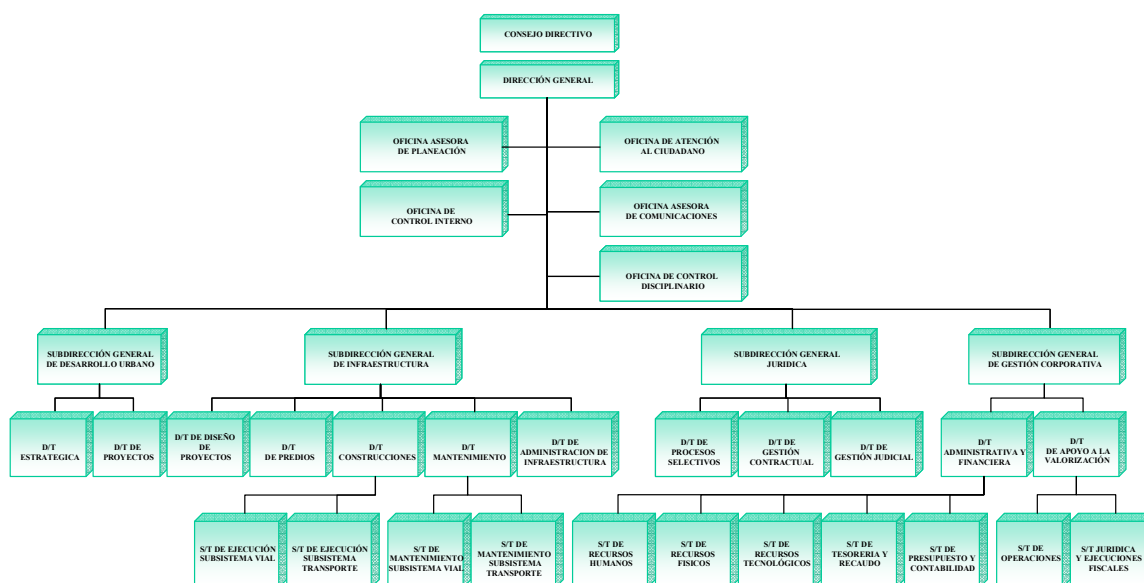
Aprobar y expedir licencias de excavación, en los términos contemplados en el plan de ordenamiento territorial.

Otorgar los permisos de uso temporal del espacio público a cargo de la entidad, en los términos contemplados en el plan de ordenamiento territorial.

Autorizar el uso temporal de los antejardines ubicados sobre ejes comerciales, previa certificación de la culminación de las obras correspondientes a los proyectos integrales de espacio público, presentados por los interesados en ejercer actividades comerciales.

Las demás que establezca las normas especiales.

6.2. ORGANIGRAMA DE LA ENTIDAD





6.3. ESTRUCTURA DE LA ENTIDAD

En el acuerdo No 002 de febrero 03 de 2009 del consejo directivo, por el cual se establece la estructura organizacional del Instituto de Desarrollo Urbano, las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones, se determinó que la estructura del IDU es la siguiente:

CONSEJO DIRECTIVO

DIRECCIÓN GENERAL

Oficina Asesora de Planeación
Oficina Asesora de Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano
Oficina de Control Interno
Oficina de Control Disciplinario

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO URBANO

Dirección Técnica Estratégica
Dirección Técnica de Proyectos

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA

Dirección Técnica de Diseño de Proyectos
Dirección Técnica de Predios
Dirección Técnica de Construcciones
Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema de Transporte
Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial
Dirección Técnica de Mantenimiento
Subdirección Técnica de Mantenimiento del Subsistema de Transporte
Subdirección Técnica de Mantenimiento del Subsistema Vial
Dirección Técnica de Administración de Infraestructura

SUBDIRECCIÓN GENERAL JURÍDICA

Dirección Técnica de Procesos Selectivos
Dirección Técnica de Gestión Contractual
Dirección Técnica de Gestión Judicial

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN CORPORATIVA

Dirección Técnica Administrativa y Financiera
Subdirección Técnica de Presupuesto y Contabilidad
Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo
Subdirección Técnica de Recursos Humanos
Subdirección Técnica de Recursos Físicos
Subdirección Técnica de Recursos Tecnológicos



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

Dirección Técnica de Apoyo a la Valorización
Subdirección Técnica de Operaciones
Subdirección Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales

6.4. CADENA DE VALOR

La cadena de valor de la entidad está adoptada mediante la Resolución 3296 del 26 de agosto de 2009. Esta cadena conformada por macroprocesos y procesos, es la siguiente:





6.4.1 Macroprocesos misionales

Desarrollo Urbano.

Este macroproceso consiste en la construcción de información, identificación, formulación., estructuración y articulación de los planes, programas y proyectos urbanos integrales de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido y está compuesto por los procesos estratégicos y de proyectos.

Infraestructura.

Este macroproceso consiste en el diseño y desarrollo de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público construido y está compuesto por los siguientes procesos: Diseño de proyectos, gestión predial, construcciones, mantenimiento y administración de infraestructura.

Jurídico:

Este macroproceso consiste en la orientación jurídica del ejercicio de las funciones administrativas y misionales de la entidad y está compuesto por los siguientes procesos: Procesos selectivos contractuales, gestión contractual y gestión Judicial.

6.4.2 Macroprocesos de apoyo

Gestión Corporativa.

Este Macroproceso de apoyo consiste en administrar el talento humano, los recursos administrativos, financieros, físicos y tecnológicos de la entidad, así como asegurar el proceso de la contribución de valorización y está compuesto por los procesos: Gestión administrativa y financiera y el proceso del apoyo al proceso de valorización.

6.4.3 Macroprocesos Estratégicos

Planeación.

Este macroproceso tiene como objeto establecer los lineamientos estratégicos de la entidad y con base en estos planear, formular y asesorar en la definición de políticas, estrategias y acciones tendientes al mejoramiento de la entidad.

Comunicaciones.

Este macroproceso pretende divulgar de manera eficaz, eficiente y oportuna la gestión de la entidad, con el fin de garantizar el derecho a la información, dar a conocer la ejecución de los recursos públicos, lograr la identidad institucional al interior de la organización y fortalecer la cultura ciudadana.



Atención al ciudadano.

Este macroproceso consiste en el servicio que los ciudadanos deben recibir del IDU para el ejercicio de actividades, derechos o cumplimiento de obligaciones. Para su cumplimiento se tienen tres grandes componentes:

Administración de canales: Como su nombre lo indica pone a disposición de la ciudadanía cinco canales de interacción ciudadanía cimentado en la necesidad de dar respuesta oportuna a los requerimientos que plantea el ciudadano, contiene el sistema de quejas y reclamos.

Atención social en obra: Consiste en el acompañamiento social y las acciones adoptadas para la mitigación del impacto de las mismas en cada una de las fases del ciclo de los proyectos (factibilidad, diseño, construcción, mantenimiento y sostenibilidad).

Participación ciudadana: Se centra en realizar control social, generar cultura ciudadana y estar incluido al sistema integral de participación.

6.4.4 Macroprocesos de Control

Este macroproceso, permite fijar políticas, estrategias, mecanismos y procedimientos necesarios para garantizar eficacia y eficiencia en el desarrollo de los planes, programas y proyectos institucionales. Así mismo, inicia las acciones preventivas y correctivas acordes con las normas legales y disciplinarias, que conlleven a garantizar la transparencia y celeridad en los procesos.

La definición de estos macroprocesos, conllevaron una revisión de la estructura organizacional del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, constituida a partir de la cadena de valor conformada por los procesos misionales, de apoyo y estratégicos.

6.5. MAPA ESTRATÉGICO DE LA ENTIDAD

Con la revisión organizacional, se ajustó la plataforma estratégica y se llevó a cabo la redefinición de la misión, visión y objetivos estratégicos de la entidad. Estos se socializaron mediante circular número 14 del 14 de agosto de 2009 de la Dirección General del IDU.

6.5.1 MISIÓN

Garantizar el eficiente y eficaz desarrollo urbano integral de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público del distrito capital, asegurando su funcionalidad y sostenibilidad para atender las necesidades de accesibilidad, conectividad y articulación urbano regional, contribuyendo con la productividad y competitividad de la ciudad y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.



6.5.2 VISIÓN

Para el año 2020 el IDU garantizará una infraestructura urbana con crecimiento sostenible que asegure el progreso de una ciudad región moderna y satisfaga las necesidades de sus habitantes mejorando así su calidad de vida.

Con el propósito que la gestión por procesos de la entidad, genere un alto impacto en la ciudad y en sus ciudadanos, la entidad definió su plataforma estratégica basados en cuatro (4) perspectivas corporativas, tres (3) objetivos estratégicos, siete (7) objetivos específicos y de calidad y veintiún (21) líneas de acción estratégica, las cuales garantizan el cumplimiento de la misión y modelo de operación por procesos del Instituto.

6.5.3 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- Asegurar la sostenibilidad financiera del instituto de desarrollo urbano.
- Garantizar la implementación de un modelo de gestión y desarrollo integral de la infraestructura urbana.
- Lograr la legitimidad del cliente externo e interno y la ciudadanía en general frente a las acciones que desarrolla la entidad.

En la matriz adjunta se presenta el grupo de objetivos estratégicos y su asociación a las perspectivas corporativas, a los objetivos específicos y a las líneas de acción establecidas en la entidad.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

PLATAFORMA ESTRATÉGICA

PERSPECTIVAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y DE CALIDAD	LÍNEAS DE ACCIÓN
PERSPECTIVA FINANCIERA	1. ASEGURAR LA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	1.1. GARANTIZAR LA GENERACIÓN DE LOS INGRESOS	1.1.1. PROYECTOS (Concesiones)
			1.1.2. TRANSFERENCIAS
			1.1.3. VALORIZACIÓN
			1.1.4. CONVENIOS Y ALIANZAS
			1.1.5. OTROS INGRESOS (Capacidad de endeudamiento, rendimientos financieros)
		1.2. OPTIMIZAR Y RACIONALIZAR LOS GASTOS Y COSTOS	1.2.1. GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO
			1.2.2. GESTIÓN DE RECURSOS INVERSIÓN
			1.2.3. GESTIÓN DE INSUMOS
1.2.4. GESTIÓN GASTOS GENERALES			
PERSPECTIVA PROCESOS INTERNOS	2. GARANTIZAR LA IMPLEMENTACIÓN DE UN MODELO DE GESTIÓN Y DESARROLLO INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA	2.1. ASEGURAR EL DESARROLLO DEL MODELO DE GESTIÓN ADMINISTRATIVO	2.1.1. SISTEMAS INTEGRADOS DE GESTIÓN Y CONTROL
			2.1.2. TECNOLOGÍA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES (TICS)
		2.2. GARANTIZAR LA IMPLEMENTACIÓN DEL MODELO DE ARTICULACIÓN, CRECIMIENTO Y DESARROLLO URBANO	2.2.1. DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN ESTRATÉGICO DEL MODELO (planes y programas, modelo de operación y estructura de funcionamiento)
			2.2.2. EJECUCIÓN DEL MODELO (proyectos)
			2.2.3. EVALUACIÓN Y CONTROL DEL MODELO (Evaluación de la implementación del modelo, auditorías de funcionamiento del modelo, desarrollo de sistemas de control del modelo).
PERSPECTIVA APRENDIZAJE Y CRECIMIENTO	3. LOGRAR LA LEGITIMIDAD DEL CLIENTE EXTERNO E INTERNO Y LA CIUDADANÍA EN GENERAL FRENTE A LAS ACCIONES QUE DESARROLLA LA ENTIDAD	3.1. LOGRAR EL LIDERAZGO DE LA INSTITUCIÓN A NIVEL SECTORIAL	3.1.1. INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO
			3.1.2. MECANISMOS DE COMPETITIVIDAD CONTINUA
			3.1.3. PARTICIPACIÓN TRANSECTORIAL
PERSPECTIVA CLIENTE Y USUARIO	3. LOGRAR LA LEGITIMIDAD DEL CLIENTE EXTERNO E INTERNO Y LA CIUDADANÍA EN GENERAL FRENTE A LAS ACCIONES QUE DESARROLLA LA ENTIDAD	3.2. GARANTIZAR EL POSICIONAMIENTO DE LA INSTITUCIÓN CON EL CLIENTE EXTERNO	3.2.1. FORTALECIMIENTO DE MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN SOCIAL Y COMUNITARIA (Cultura Ciudadana)
			3.2.2. ASEGURAR EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CANALES DE COMUNICACIÓN EXTERNOS
		3.3. LOGRAR EL EMPODERAMIENTO Y FIDELIZACIÓN DEL CLIENTE INTERNO CON EL IDU	3.3.1. ASEGURAR EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CANALES DE COMUNICACIÓN INTERNO
			3.3.2. CRECIMIENTO Y DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO



6.6. ACUERDOS DE GESTIÓN

Los acuerdos de gestión en los cuales se concreta los compromisos entre el gerente público y su superior jerárquico inmediato, están alineados a la anterior plataforma estratégica de la entidad, en total son treinta y dos (32) áreas del IDU que realizan acuerdos de gestión. Los originales de estos acuerdos se encuentran en custodia en la Subdirección Técnica de Recursos Humanos.

CAPÍTULO 7 ANÁLISIS DE LOS INDICADORES DE GESTIÓN

La cantidad total de los indicadores de gestión de la Entidad, de acuerdo con cada una de las dependencias es la siguiente:

AREA	Cantidad	%
ATENCIÓN AL CIUDADANO	27	5,99
CONTROL DISCIPLINARIO	8	1,77
CONTROL INTERNO	9	2,00
DIR. TÉCNICA DE ADMON DE INFRAESTRUCTURA	17	3,77
DIR. TÉCNICA DE DISEÑO DE PROYECTOS	12	2,66
DIR. TÉCNICA DE PREDIOS	14	3,10
DIR. TÉCNICA DE PROYECTOS	19	4,21
DIR. TÉCNICA ESTRATÉGICA	20	4,43
DIRECCION TECNICA ADMINISTRATIVA Y	13	2,88
DIRECCION TECNICA DE APOYO A VALORIZACION	12	2,66
DIRECCION TECNICA DE CONSTRUCCIONES	21	4,66
DIRECCIÓN TÉCNICA DE GESTIÓN CONTRACTUAL	10	2,22
DIRECCIÓN TÉCNICA DE GESTIÓN JUDICIAL	12	2,66
DIRECCION TECNICA DE MANTENIMIENTO	12	2,66
DIRECCIÓN TÉCNICA DE PROCESOS SELECTIVOS	8	1,77
OFICINA ASESORA DE COMUNICACIONES	16	3,55
OFICINA ASESORA DE PLANEACION	17	3,77
SUB. TÉC . DE TESORERIA Y RECAUDO	10	2,22
SUB. TÉCNICA DE MTO SUBSISTEMA TRANSPORTE	7	1,55
SUB. TÉCNICA DE MTO SUBSISTEMA VIAL	9	2,00
SUB. TÉCNICA DE OPERACIONES	14	3,10
SUB. TÉCNICA DE PRESUPUESTO Y CONTABILIDAD	17	3,77
SUB. TÉCNICA DE RECURSOS FISICOS	14	3,10
SUB. TÉCNICA DE RECURSOS HUMANOS	22	4,88
SUB. TÉCNICA DE RECURSOS TECNOLÓGICOS	11	2,44
SUB. TÉCNICA JURIDICA Y EJECUCIONES FISCALES	10	2,22
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO	13	2,88
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN	13	2,88
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA	16	3,55
SUBDIRECCIÓN GENERAL JURÍDICA	15	3,33
SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE EJECUCIÓN	20	4,43
SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE EJECUCIÓN	13	2,88
	451	100



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

El resultado de la evaluación de los acuerdos de gestión es el siguiente, teniendo en cuenta el seguimiento realizado por la Oficina de Control Interno.

La Oficina de Control Interno en cumplimiento de su plan de acción, realizó la evaluación de la Gestión de las áreas con corte a 31 de diciembre de 2011, a través de los indicadores reportados por cada una de las dependencias de la entidad en el aplicativo Presentación Integral de la Gestión Institucional PIGI, teniendo como referencia sus acuerdos de gestión reglamentados en las normas Ley 87/1993, Ley 909/2004, Decreto 1599/2005 (MECI) y la Circular 08 de 2011 de la Dirección General IDU y como complemento al informe de evaluación a la gestión de la entidad, presentado con memorandos 20111350271733 del 8 de noviembre de 2011 y el 20111350315653 del 29 de diciembre de 2011, para verificar el estado de avance de las recomendaciones realizadas a las dependencias, evidenciando la siguiente información.

OBSERVACIONES GENERALES DE LA EVALUACIÓN

Luego de realizar la evaluación con cortes al 30-sep, 31-oct y la presente al 31-dic de 2011 se ha observado que aún se requiere aunar esfuerzos, por parte de los usuarios, para incrementar la madurez de la Presentación Integral de la Gestión Institucional PIGI como herramienta de control de la gestión y la armonización de ésta con los Acuerdos de Gestión.

En términos generales se ha observado lo siguiente:

1. Se observan ejecuciones que superan ampliamente o no alcanzan las metas establecidas.
2. Se presentan casos de ejecuciones, metas y/o indicadores que se reportan por escrito de manera diferente a lo consignado en el PIGI.
3. Aún se presentan casos de indicadores cuyos avances quedan pendientes de aprobación y/o no se consignan los respectivos análisis.
4. Se reportan casos de dificultad en la digitación de los datos de los indicadores, la operación de éstos y/o la periodicidad de reporte.
5. Destacar la importancia de los indicadores transversales relacionados con el “Cumplimiento en la entrega del reporte del daño antijurídico” y “% de cumplimiento en la actualización del SIAC” en razón al impacto que estos representan frente a la gestión institucional y los órganos de control.

GESTIÓN OFICINA DE CONTROL INTERNO - OCI

Durante el primer semestre de 2011 la OCI realizó siguiente gestión:

1. Se verificó que todos los gerentes públicos suscribieran su respectivo acuerdo de gestión.
2. La OCI acompañó a las áreas en la sensibilización de la importancia del uso del PIGI como herramienta de control de la gestión.



3. La OCI adelantó dos evaluaciones complementarias a los indicadores de gestión reportados en el PIGI con cortes al 30-sep y 31-oct de 2011, cuyos resultados se relacionan en el presente informe.

EVALUACIÓN COMPARATIVA DE LA GESTIÓN

La metodología desarrollada por esta Oficina para establecer el porcentaje de cumplimiento de los indicadores corresponde a lo establecido en el Manual de Indicadores del IDU. Es pertinente observar, que para cada dependencia se elaboró un informe que contiene los análisis detallados y las recomendaciones puntuales y para su calificación se consideraron los siguientes rangos de cumplimiento:

RANGO DE CUMPLIMIENTO A REPORTAR	CALIFICACIÓN
Entre 95.1% y 100%	Excelente
Entre 80.1% y 95%	Bueno
Entre 70% y 80%	Aceptable
Menor al 70%	Malo

Para el presente informe se consideró apropiado realizar un comparativo entre las tres calificaciones obtenidas, con el propósito de mostrar la tendencia del desempeño de cada gerente público.

RESULTADOS COMPARATIVOS DE LA EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN POR ÁREAS

ÁREA	CALIFICACIÓN 30 SEPTIEMBRE	CALIFICACIÓN 31 OCTUBRE	CALIFICACIÓN 31 DICIEMBRE
OAP	97 % Excelente	98 % Excelente	98,5% Excelente
OCI	91 % Bueno	92 % Bueno	99.67 % Excelente
OTC	92 % Bueno	93 % Bueno	94% Bueno.
OAC	85 % Bueno	93.4% Excelente	97% Excelente
OCD	100 % Excelente	100 % Excelente	100% Excelente
SGDU	89 % Bueno	96 % Excelente	95.2% Excelente
DTE	96 % Excelente	92 % Bueno	91,01% Bueno
DTP (Proyectos)	NO EVALUADO	86% Bueno	93.1 % Bueno
SIG	NO EVALUADO	NO EVALUADO	84.1% Bueno



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Instituto
Desarrollo Urbano

ÁREA	CALIFICACIÓN 30 SEPTIEMBRE	CALIFICACIÓN 31 OCTUBRE	CALIFICACIÓN 31 DICIEMBRE
DTD (Diseño de Proyectos)	86 % Bueno	88 % Bueno	90% Bueno
DTDP (Predios)	70 % Aceptable	70 % Aceptable	85% Bueno
DTC	70 % Aceptable	76 % Aceptable	83.8 % Bueno
STESV	76 % Aceptable	42 % Malo	86% Bueno
STEST	77 % Aceptable	80 % Aceptable	90.6 % Bueno
DTM	NO EVALUADO	74 % Aceptable	86.7% Bueno.
STMSV	74 % Aceptable	81 % Bueno	85.8% Bueno
STMST	66 % Malo	74 % Aceptable	78.9% Aceptable
DTAI	84 % Bueno	89 % Bueno	95% Bueno
SGJ	96 % Excelente	96 % Excelente	96,18 Excelente
DTPS	82 % Bueno	82 % Bueno	90% Bueno
DTGC	96 % Excelente	95% Bueno	94,% Bueno
DTGJ	98 % Excelente	98 % Excelente	97% Excelente
SGGC	56 % Malo	95 % Bueno	98% Excelente.
DTAF	85 % Bueno	91 % Bueno	96% Excelente
STRH	85 % Bueno	96 % Excelente	96% Excelente
STRF	77 % Aceptable	96 % Excelente	93% Bueno
STRT	91 % Bueno	91 % Bueno	94,5% Bueno
STTR	96 % Excelente	99 % Excelente	99% Excelente
STPC	90 % Bueno	99 % Excelente	99,7% Excelente
DTAV	82 % Bueno	96 % Excelente	91.7% Bueno
STOP	92 % Bueno	94 % Bueno	99.4% Excelente
STJEF	98 % Excelente	99 % Excelente	99,4 % Excelente

RECOMENDACIONES

1. Unificar criterios frente a la elaboración de los acuerdos de gestión, la caracterización de los indicadores y el PIGI.
2. Dado los cambios en los gerentes públicos y/o profesionales responsables de los temas en comento, se recomienda capacitarlos en el uso del PIGI, formulación de indicadores de acuerdo con los estándares IDU y la elaboración y seguimiento de los acuerdos de gestión.
3. Se recomienda evaluar el PIGI a partir de la retroalimentación de los usuarios de tal forma que permita identificar oportunidades de mejora en el aplicativo.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Instituto

Desarrollo Urbano

Finalmente la Oficina de Control Interno, adelantará en el mes de abril de 2012, la evaluación de la gestión por dependencia, con corte al 31 de marzo de 2012, reporte que será presentado a cada gerente público.

