



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

1. IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1002 Desarrollo de la infraestructura para la articulación regional
Versión	5 del 17-JUNIO-2016

Banco	BDPP-ACEP (ADMINISTRACION CENTRAL Y ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS)
Estado	INSCRITO el 09-Junio-2016, REGISTRADO el 17-Junio-2016
Tipo de proyecto	Infraestructura Investigación y estudios Asistencia técnica
Etapas del proyecto	Preinversión - Prefactibilidad

2. CLASIFICACION EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO

Plan de Desarrollo	5 Bogotá mejor para todos
Pilar o Eje transversal	04 Eje transversal Nuevo ordenamiento territorial
Programa	29 Articulación regional y planeación integral del transporte

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Se utilizaron varios mecanismos de participación, promoción y construcción del Plan de Desarrollo entre los que se destaca: Convocatorias a través del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunitaria, Consejos de Planeación Local, redes sociales, encuentros rurales, recolección de ideas ciudadanas en diversos escenarios y la plataforma Bogotá abierta. A través de estos mecanismos se recibieron 20.259 ideas, de las cuales 13.417 fueron a través de la plataforma, equivalente a un 66% y 6.842 a través de otros espacios

Dicho proceso identificó que uno de los temas neurálgicos para los ciudadanos es el de movilidad; del total 4.254 ideas fueron específicas para el sector de movilidad, equivalentes al 21%.

Es así, que Bogotá Mejor para Todos representa para la ciudadanía la oportunidad de avanzar en el mejoramiento del transporte público, la construcción de infraestructura vial y peatonal, las nuevas alternativas de transporte, la seguridad vial y la cultura ciudadana

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

La expansión del uso del suelo y el desarrollo disperso de Bogotá y de los municipios cercanos ha generado externalidades negativas entre ellas la de mayores necesidades de movilidad. Por otro lado, el sector transporte es una de las actividades más dinámicas de la economía colombiana y bogotana; y su crecimiento se encuentra ligado a la expansión del comercio y a la integración económica en diferentes esferas, para lo cual es necesario contar con la infraestructura vial y de transporte adecuada.

Como se mencionó, las dinámicas de la expansión del suelo en Bogotá y la conurbación que se presenta principalmente con los 17 municipios cercanos a la ciudad, implica que los ciudadanos de los diferentes municipios deban recorrer grandes distancias para ir a trabajar o acceder a bienes y servicios los cuales siguen concentrados en Bogotá (educación, salud, recreación, etc.). El ubicar los centros de residencia lejos de los centros productivos y generadores de empleo implica que el Estado debe proveer la infraestructura vial y de transporte necesaria para realizar los viajes que se generan entre los diferentes orígenes y destinos de esta subregión en condiciones de calidad y eficiencia.

Según la Encuesta de Movilidad Urbano Regional del 2011 realizada para Bogotá y los 17 municipios cercanos, en un día hábil se realizan alrededor de 17.611.061 de viajes de los cuales 2.261.084 se generan en los municipios.

Al momento de realizar la Encuesta de Movilidad la población de Bogotá más el borde urbano, es decir, de los municipios cercanos era de 8.661.935 para el 2016 la población es de 9.416.660 y se proyecta que para el 2020 será de 9.935.489 . El incremento de la población del año 2015 al año 2020 será del 7%, lo que genera una demanda mayor de viajes los cuales se deben suplir.

Para dar una solución a esta problemática se deben generar proyectos en cada uno de los subsistemas que conforman del Sistema de Movilidad . El reto es lograr la integración óptima de todos los modos motorizados y no motorizados de



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1002 Desarrollo de la infraestructura para la articulación regional
Versión	5 del 17-JUNIO-2016

hacen parte del sistema de transporte, así mismo brindar la infraestructura vial necesaria para que los anteriores puedan desplazarse.

Ahora bien en materia de Integración económica, Bogotá cuenta con el 32.8% de la población total de las 24 áreas metropolitanas de Colombia. Para suplir las necesidades de las personas que habitan en la ciudad, los municipios cercanos y en general de todo el país; la ciudad se ha convertido en el centro de distribución de mercancías para todo el país.

Efectuando una revisión de la estructura y composición de la producción total que se genera en Bogotá, se observa que el subsector transporte y almacenamiento aporta en promedio el 27.6% de la contribución al valor agregado de esta actividad en el país. Por otro lado, Bogotá con la prestación y operación de este servicio contribuye en promedio con el 7,4% del PIB total de la economía.

Las anteriores cifras muestran que el sector transporte en Bogotá tiene una importancia significativa en su economía; no sólo por la generación de ingresos y empleo para población y fuerza de trabajo vinculada a esta actividad, sino también por los eslabonamientos que puede generar en términos de la expansión de sectores como el comercial e industrial, así como el crecimiento de las áreas destinadas para el desarrollo de corredores viales

Por tanto, en un contexto amplio, estos proyectos estratégicos de movilidad permiten mejorar las condiciones de vida de los habitantes y la eficiencia productiva de la capital a través de la reducción de la congestión vehicular y de todas sus externalidades negativas, disminución de los tiempos de desplazamiento de los individuos y la circulación de las mercancías.

En conclusión cada uno de los aspectos mencionados en este apartado justifica de manera amplia y suficiente el presente proyecto de inversión.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (Max 4.000 caracteres incluyendo espacios)

(Objeto)

El proyecto se encamina a complementar la red de transporte masivo regional, con el desarrollo de proyectos regionales de avenidas urbanas de integración regional con esquemas de financiación vía APP.

De tal manera que centrará su accionar, en el desarrollo de operaciones urbanas, proyectos integrales y demás pertinentes definidos en el plan maestro de movilidad, incluyendo en su desarrollo entre otras la planeación, evaluación y priorización de proyectos, la adquisición de predios y la construcción de la infraestructura requerida bajo los parámetros de diseño que concuerden con la denominación de las vías según el Plan de Ordenamiento Territorial POT, incluyendo los pasos a desnivel vehiculares, las vías de acceso a la capital del país, garantizando especificaciones técnicas que hagan posible una movilidad eficiente para optimizar la continuidad de los corredores de comunicación de Bogotá con otras ciudades y municipios y permitir la articulación de redes de ciudades a nivel nacional e internacional, los corredores de CicloRutas, que permitan la intermodalidad de los sistemas, todo esto teniendo siempre en cuenta el componente ambiental y social requerido para cumplir con los estándares de calidad de las obras.

Todos estos aspectos se efectuarán bajo la coordinación del IDU quién deberá asignar y contratar los recursos humanos y físicos de orden técnico, legal, financiero, ambiental, social y logístico que sean necesarios para su ejecución de acuerdo con el presupuesto que se apropie para este proyecto.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se encamina a complementar la red de transporte masivo regional, con el desarrollo de proyectos regionales de avenidas urbanas de integración regional con esquemas de financiación vía APP.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1002 Desarrollo de la infraestructura para la articulación regional
Versión	5 del 17-JUNIO-2016

De tal manera que centrará su accionar, en el desarrollo de operaciones urbanas, proyectos integrales y demás pertinentes definidos en el plan maestro de movilidad, incluyendo en su desarrollo entre otras la planeación, evaluación y priorización de proyectos, la adquisición de predios y la construcción de la infraestructura requerida bajo los parámetros de diseño que concuerden con la denominación de las vías según el Plan de Ordenamiento Territorial POT, incluyendo los pasos a desnivel vehiculares, las vías de acceso a la capital del país, garantizando especificaciones técnicas que hagan posible una movilidad eficiente para optimizar la continuidad de los corredores de comunicación de Bogotá con otras ciudades y municipios y permitir la articulación de redes de ciudades a nivel nacional e internacional, los corredores de CicloRutas, que permitan la intermodalidad de los sistemas, todo esto teniendo siempre en cuenta el componente ambiental y social requerido para cumplir con los estándares de calidad de las obras.

Todos estos aspectos se efectuarán bajo la coordinación del IDU quién deberá asignar y contratar los recursos humanos y físicos de orden técnico, legal, financiero, ambiental, social y logístico que sean necesarios para su ejecución de acuerdo con el presupuesto que se apropie para este proyecto.

6. OBJETIVOS

Objetivo general

- 1 Desarrollar la infraestructura vial necesaria para fortalecer la articulación con la Región.

Objetivo(s) específico(s)

- 1 Contribuir a mitigar las externalidades negativas producto de la dispersión del uso del suelo: los proyectos de infraestructura vial necesarios para la integración regional van a generar efectos directos en los indicadores de movilidad y por ende en la calidad de vida.
- 2 Promover espacios de articulación entre los actores a nivel nacional, departamental y distrital: Con el fin de gestionar las acciones conducentes a buscar mecanismos de financiación y articular las diferentes políticas que actualmente se encuentran atomizadas; el IDU propiciará o buscará espacios de concertación para avanzar de manera rápida en la ejecución de los proyectos necesarios para lograr una articulación regional.
- 3 Desarrollar los proyectos de infraestructura para la movilidad que garantice la integración regional: Tal como se mencionó en los antecedentes normativos el Estado debe trabajar para proveer una movilidad de calidad en cada uno de sus componentes.
- 4 Gestionar las estrategias financieras que garanticen la ejecución de los proyectos contemplados en el Plan de Desarrollo: Con el fin de consolidar todas los proyectos a ser financiados a través de Asociaciones Público Privadas - APP y de generar una estrategia que permita priorizar los proyectos claves para los cuales no se cuentan con los recursos suficientes dentro del presupuesto del Distrito, se deben crear las rutas y mecanismos que fortalezcan las directrices nacionales y distritales frente a la materia

7. METAS

(La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción - Componente de inversión de la Entidad)

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Construcción	63.30	Km	de malla vial Arterial
2	Construcción	1,424,980.00	M2	de espacio público
3	Construcción	141.00	Km	de Ciclorutas

8. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2016

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Estudios y diseños	0	1	0	0	0	1



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1002 Desarrollo de la infraestructura para la articulación regional
Versión	5 del 17-JUNIO-2016

9. FLUJO FINANCIERO

		CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2016		HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5
Ejecutado Planes anteriores	2017	Total Proyecto		
\$0	\$1	\$1		

10. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2016	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	7,980,001	HABITANTES DE BOGOTA
2017	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,080,734	HABITANTES DE BOGOTA
2018	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,181,047	HABITANTES DE BOGOTA
2019	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,281,030	HABITANTES DE BOGOTA
2020	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,380,801	HABITANTES DE BOGOTA

11. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código	Descripción localización
55	Especial
77	Distrital

12. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 Decreto 435 de 2015 Por el cual se adopta la Unidad de Planeamiento Rural UPR- Zona Norte que reglamenta la Pieza Rural Norte de Bogotá D.C. Zonal. Artículo 8	Alcaldia Mayor De Bogotá	03-11-2015
2 Acuerdo 021 de 2014 Se establece el Plan de Manejo Ambiental para la Reserva Forestal Regional ¿Thomas Van der Hammen¿.	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR)	27-10-2014
3 Contrato IDU-1300-2014: Avenida Boyacà desde la Avenida San Jose (170) hasta la Avenida San Antonio (183).	Consorcio ALIANZA SAN ANTONIO	31-12-2014
4 Contrato IDU-416-2014: Avenida Laureano Gomez (Avenida Carrera 9) desde la Avenida San Antonio (Calle 183) hasta la Avenida Calle 193.	Consorcio GAB-MSC	31-12-2014
5 Contrato IDU - 28 de 2011. Estudios y diseños de la Av. José Celestino Mutis desde Av. Constitución hasta Av. Boyacá y la intersección en la Av. Boyacá por la Av. José Celestino Mutis	Estudios técnicos y asesorías Sociedad Anónima - ETA S.A.	31-12-2011
6 Decreto 464 de 2011."Por el cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 043 de 2010, que adoptó el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte y se dictan otras disposiciones"	Alcaldia Mayor De Bogotá	31-12-2011
7 Contrato IDU-038-2011: Avenida Laureano Gomez (Avenida Carrera 9) desde la Avenida San Jose (calle 170) hasta la Avenida San Antonio (Calle 183).	Consorcio Vial Anbos	31-12-2011

13. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS

POT - Decreto 190/2004



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1002 Desarrollo de la infraestructura para la articulación regional
Versión	5 del 17-JUNIO-2016

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
8 Decreto Distrital 043 de 2010 "Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte y se dictan otras disposiciones"	Alcaldía Mayor De Bogotá	29-01-2010
9 Decreto Distrital 464 de 2011 "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 043 de 2010, que adoptó el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte y se dictan otras disposiciones"	Alcaldía Mayor De Bogotá	20-10-2014
10 Acuerdo 445 de 2010, "Por medio del cual se modifica parcialmente el anexo 4 del Acuerdo 180 de 2005 y el Acuerdo 398 de 2009, y se dictan otras disposiciones"	Concejo De Bogotá	25-08-2010
11 Acuerdo 523 de 2013, "Por medio del cual se modifica parcialmente los Acuerdos 180 de 2005, 398 de 2009 445 de 2010 y se modifica y suspende el Acuerdo 451 de 2010 y se dictan otras disposiciones"	Concejo De Bogotá	08-07-2013
12 Convenio No. 017 de 2009 cuyo objeto es definir la cooperación técnica y la asesoría entre la CAF/IDU/SDM, determinándose un esquema integral de autopistas urbanas por concesión	Corporación Andina de Fomento - CAF / IDU / SDM	31-12-2009
13 Convenio No. 975 de 2009 cuyo objeto es: ¿Entrega a la Gobernación de Cundinamarca del tramo de la ALO comprendido entre Chusacá-Canoas-Río Bogotá	Gobernación de Cundinamarca y el Instituto Nacional de Vías ¿ INVIAS.	31-12-2009
14 Convenio Marco No. 042 de 2009 cuyo objeto es: ¿Acordar los parámetros generales para el desarrollo del proyecto que comprende la construcción, operación y mantenimiento de la ALO	Instituto de Desarrollo Urbano ¿ IDU, la Gobernación de Cundinamarca, la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto Nacional de Vías ¿ INVIAS	31-12-2009
15 Consultoría cuyo objeto es el Diseño conceptual para la implementación del proyecto de la Concesión urbana para la Savenida Centenario (CL 13) entre la NQS y el Río Bogotá	Corficolombiana	31-12-2009
16 Acuerdo 398 de 2009, "Por medio del cual se modifica el Acuerdo 180 de 2005 y se dictan otras disposiciones"	Concejo De Bogotá	31-12-2009
17 Contrato TT - 155 - 2008 Este contrato contempla ¿Elaboración y legalización ante las autoridades distritales y la terminal de transporte interurbana de pasajeros del norte	Consorcio Terminales Bogotá 2008	31-12-2008
18 Acción Popular 2008-00233. Para La Adecuación Y Construcción Avenida Suba Cota.	N/A	31-12-2008
19 CONPES No. 3490 de 2007. Mediante este documento de recomendación nacional se establece la "Estrategia institucional para el desarrollo del Macroproyecto Urbano ¿ Regional del Aeropuerto.	Senado de la República	31-12-2007



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1002 Desarrollo de la infraestructura para la articulación regional
Versión	5 del 17-JUNIO-2016

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
20 Contrato IDU 153-2007, con el cual el Consorcio ALO, ejecutó la construcción de 1.88 Km de la calzada oriental entre el Río Bogotá y la Avenida Bosa.	Consorcio ALO	31-12-2007
21 CONPES No. 3433 de 2006, Declara de importancia estratégica el proyecto de la construcción de la ALO para el país, encargando al INVIAS y al INCO el aseguramiento de obras para el paso por Bogotá.	Senado de la República	31-12-2006
22 Contrato IDU 84 de 2006 - Ampliación de la Autopista Norte entre calles 180 y 192 y construcción de las obras complementarias del puente norte de la Calle 183	Consorcio ICEPAV	31-12-2006
23 CONPES No. 3185 de 2002, Recomendación para el Gobierno Nacional, en el sentido de apoyar al Distrito para adelantar el proyecto ALO.	Senado de la República	31-12-2002
24 Convenio IDU/PNUD Consorcio Estudios Técnicos Pearson Brincherhoff International y Cal & Mayor Estudio de Tránsito. Consorcio Estudios Técnicos	Pearson Brincherhoff International Y Cal & Mayor	31-12-1999
25 Acuerdo 645 de 2016 "Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020 - Bogotá Mejor Para Todos"	Concejo Distrital	09-06-2016
26 Decreto Distrital 619 de 2000 "Plan de Ordenamiento Territorial" y sus Decretos modificatorios 469 de 2003 y 190 de 2004	Alcaldía Mayor de Bogotá	28-07-2000
27 Decreto Distrital 215 de 2005 "Plan Maestro de Espacio Público"	Alcaldía Mayor de Bogotá	07-07-2005
28 Decreto Distrital 319 de 2006 "Plan Maestro de Movilidad"	Alcaldía Mayor de Bogotá	15-08-2006

Estructura funcional y de servicios - EFS

Sistema de movilidad

Estructura socioeconómica y espacial - ESEE

Centralidades de integración regional

Centralidades de integración urbana

Centralidades de integración internacional y nacional

14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

POT - Decreto 190/2004

Plan maestro de abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria

Plan maestro de movilidad y estacionamientos

15. OBSERVACIONES

Los proyectos de infraestructura vial a nivel regional permiten mejorar las condiciones de vida de los habitantes y la eficiencia productiva de la región. Contar con una red vial integrada, tiene beneficios en la eficiencia de medidas de ordenamiento, regulación y control del tránsito y como se ha mencionado en los diferentes apartados del proyecto de inversión, esto se traduce en un menor tiempo de viaje y se constituye también en la reducción de otros problemas como accidentalidad vial, costos de operación y mejoras considerables en el medio ambiente, la calidad de vida y la



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad 204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto 1002 Desarrollo de la infraestructura para la articulación regional
Versión 5 del 17-JUNIO-2016

productividad.

Bogotá cuenta con un posicionamiento competitivo que ha logrado mantener con respecto a las demás ciudades latinoamericanas, ocupando un puesto importante según el ranking para hacer negocios 2003-2013. Esto además denotando un rápido progreso, pasando del puesto 16 en el 2003 para alcanzar el puesto 6 en el 2009 y mantenerse entre el 2010 y el 2013 en el puesto número 8.

16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre JOSE FELIX GOMEZ PANTOJA
Area Subdirección General de Desarrollo Urbano
Cargo Subdirector General
Correo jose.gomez@idu.gov.co
Teléfono(s) 3386660 Ext 1500

17. CONCEPTO DE VIABILIDAD

ASPECTOS A REVISAR:

- | | |
|---|----|
| ¿Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"? | SI |
| ¿Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar? | SI |
| ¿Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos? | SI |
| ¿Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital? | SI |
| ¿Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto? | SI |



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1002 Desarrollo de la infraestructura para la articulación regional
Versión	5 del 17-JUNIO-2016

CONCEPTO Y SUSTENTACIÓN:

¿El concepto es favorable SI

Sustentación:

Técnicamente el proyecto se encuentra estructurado en todos sus aspectos, las metas propuestas dan solución al problema y con las actividades que se desarrollarán al final se podrá mejorar los índices de movilidad hacia y desde los límites de la ciudad y reducir los tiempos de desplazamiento que es el objetivo primordial del proyecto.

El proyecto está sustentado por el Plan de Desarrollo ¿Bogotá Mejor para Todos¿, en el Proyecto Estratégico y Programa del mismo nombre ¿Articulación Regional y Planeación Integral del Transporte¿ asociado al Primer Eje Transversal ¿Nuevo Ordenamiento Territorial¿, el cual busca mejorar la conectividad regional de Bogotá y los tiempos de acceso y egreso tanto para el transporte de pasajeros como de carga.

RESPONSABLE CONCEPTO:

Nombre Isauro Cabrera Vega
Area Oficina Asesora de Planeación
Cargo Jefe de la Oficina Asesora
Correo isauro.cabrera@idu.gov.co
Teléfono 3386660 EXT 2080
Fecha del concepto 16-JUN-2016

OBSERVACIONES DEL CONCEPTO:

El proyecto cuenta con estrategias de financiamiento que permiten su ejecución y alcanzar las metas físicas planeadas. Para cumplir las metas del Plan de Desarrollo se prevé la participación de Asociaciones Público Privadas de que tratan las Leyes 1508 de 2012, 1753 de 2015 y demás normas que las modifiquen, complementen o sustituyan.

Dicha estrategia se encuentra avalada por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación. El proyecto cuenta con estrategias de financiamiento que permiten su ejecución y alcanzar las metas físicas planeadas. Para cumplir las metas del Plan de Desarrollo se prevé la participación de Asociaciones Público Privadas de que tratan las Leyes 1508 de 2012, 1753 de 2015 y demás normas que las modifiquen, complementen o sustituyan.

Dicha estrategia se encuentra avalada por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

1. IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1047 Fortalecimiento, modernización y optimización de la capacidad institucional y de las TICs en el IDU
Versión	11 del 23-FEBRERO-2017

Banco BDPP-ACEP (ADMINISTRACION CENTRAL Y ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS)

Estado INSCRITO el 09-Junio-2016, REGISTRADO el 17-Junio-2016

Tipo de proyecto Asistencia técnica
Sistematización
Desarrollo y fortalecimiento institucional

Etapas del proyecto Preinversión - Prefactibilidad

2. CLASIFICACION EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO

Plan de Desarrollo	5 Bogotá mejor para todos
Pilar o Eje transversal	07 Eje transversal Gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia
Programa	43 Modernización institucional

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Se utilizaron varios mecanismos de participación, promoción y construcción del Plan de Desarrollo entre los que se destaca: Convocatorias a través del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunitaria, Consejos de Planeación Local, redes sociales, encuentros rurales, recolección de ideas ciudadanas en diversos escenarios y la plataforma Bogotá abierta. A través de estos mecanismos se recibieron 20.259 ideas, de las cuales 13.417 fueron a través de la plataforma, equivalente a un 66% y 6.842 a través de otros espacios

Dicho proceso identificó que uno de los temas neurálgicos para los ciudadanos es el de movilidad; del total 4.254 ideas fueron específicas para el sector de movilidad, equivalentes al 21%.

Es así, que Bogotá Mejor para Todos representa para la ciudadanía la oportunidad de avanzar en el mejoramiento del transporte público, la construcción de infraestructura vial y peatonal, las nuevas alternativas de transporte, la seguridad vial y la cultura ciudadana

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

El Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- tiene como misión ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento, para que los habitantes de Bogotá se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público y mejoren su calidad de vida. La gestión adecuada de la movilidad urbana se refleja en la sostenibilidad eficiente del sistema urbano, económico y social, lo cual implica, en términos generales, una mejora en la productividad, competitividad y calidad de vida de los habitantes. Por el contrario, condiciones precarias en los desplazamientos generan malestar, estrés e incremento en los costos de viaje, que se traducen en disminución de las capacidades de trabajo, deterioros urbanos y pérdidas para la economía de la ciudad. Cada uno de los componentes de infraestructura que conforman estos espacios requiere de una adecuada, oportuna y eficiente administración por parte de la Entidad.

Frente a lo anterior, el IDU enfrenta de manera permanente y constante cambios tanto internos como externos, que le exigen una permanente actualización y desarrollo de competencias, habilidades y tecnologías para enfrentar nuevos retos y cumplir con las funciones para las cuales fue creado, así como la construcción, dotación y mejoramiento permanente de la infraestructura física y de tecnología puesta al servicio del cumplimiento de la misión institucional. Esta capacidad para enfrentar cambios, adaptarse a ellos y mejorar las habilidades y condiciones físicas, humanas y tecnológicas para cumplir su misión, toma gran relevancia en la gestión pública desde principios del nuevo milenio, dándose a conocer bajo el concepto de ¿Capacidad Institucional¿, noción que con el paso de los años va adquiriendo una mayor y mejor dimensión hasta llegar a los conceptos de fortalecimiento, modernización y optimización institucional, conceptos objeto de aplicación en la actualidad.

En este sentido, el Fortalecimiento, Modernización y Optimización de la Capacidad Institucional y de las TIC¿s en el IDU se define como ¿la generación, estructuración y desarrollo de capacidades organizativas y operativas para mejorar el cumplimiento de las funciones de una institución¿, con los objetivos de adaptar la entidad y su funcionamiento a las nuevas condiciones del entorno; crear y desarrollar habilidades y capacidades, institucionales e individuales, para la



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1047 Fortalecimiento, modernización y optimización de la capacidad institucional y de las TICs en el IDU
Versión	11 del 23-FEBRERO-2017

solución de problemas y cumplir de manera efectiva con la misión institucional, en un escenario de largo plazo y de sostenibilidad, con la consecuente modernización y optimización de la capacidad institucional del IDU, abarcando diseño de procesos; definición de estructuras de gestión y normas de gestión; sistemas de formación permanente, gestión ambiental; gestión social; mejoramiento en la prestación y operación de servicios, estrategias de comunicación y de atención al ciudadano; desarrollo de sistemas informáticos; etc.

La intervención de la Entidad abarca los aspectos individuales de las personas vinculadas a la institución, la estructura organizacional como tal, la relación sectorial y el contexto institucional o sistémico en el cual se encuentra el IDU como entidad descentralizada del orden distrital.

En el aspecto individual, está referido a la creación o mejoramiento de capacidades o habilidades específicas en personas concretas a nivel directivo, asesor, profesional, técnico, administrativo y de apoyo.

En el aspecto organizacional, que toma como unidad básica de análisis e intervención a la Entidad, se promueve el desarrollo de capacidades diversas en dirección estratégica, gestión financiera y presupuestaria, mejora de la estructura organizativa y los procesos, cultura corporativa, introducción de nuevas tecnologías, TICs, gestión de recursos humanos, participación ciudadana, gestión social, servicios de atención al ciudadano, relación con otras organizaciones, comunicación estratégica, etc.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Atendiendo la problemática identificada se propiciará un cambio paulatino, en el que todas las entidades distritales se orienten hacia la gestión pública con resultados y al aprovechamiento eficiente de los recursos, frente al fortalecimiento de la función administrativa y el desarrollo institucional, el presente proyecto define las siguientes líneas de acción:

- Desarrollo de Competencias y Fortalecimiento de la Cultura Organizacional:

A través de esta línea de acción se gestionarán inversiones orientadas al fortalecimiento de las competencias y los conocimientos técnicos de acuerdo con las necesidades que permitan cerrar las brechas conceptuales; generar las habilidades y destrezas al igual que los comportamientos de los servidores de la entidad, lo cual se verá reflejado en el fortalecimiento de una cultura organizacional enmarcada en la ética de la legalidad y orientada al servicio y al alcance de la paz, de manera que impacte en la calidad y oportunidad de los productos y servicios ofrecidos a la ciudadanía.

- Fortalecimiento de la Infraestructura Física y Modernización del Parque Automotor:

Para atender en lo de su competencia las actividades del programa *¿Mejor Movilidad para Todos¿*, es necesario que se disponga de todas las herramientas y equipos en aras de lograr una mayor gestión y por consiguiente de facilitar el acceso a los bienes y servicios que la ciudad entrega a sus ciudadanos. Es por esto, que la Entidad requiere contar con una infraestructura y unos vehículos modernizados y que respondan a las necesidades vigentes.

- Gestión Documental y Centro de Documentación:

Frente a la Gestión Documental, se adelantarán las acciones pertinentes para consolidar el Subsistema de Gestión Documental, administrando el flujo de documentos en la Entidad, recuperando información de interés a partir de los mismos y determinando el tiempo que estos deben guardarse, aplicando el procedimiento requerido para aquellos que ya no sirven y asegurando la conservación de los documentos más valiosos, bajo principios de racionalización y economía.

- Desarrollo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones:

Desarrollar la implementación de los Subsistemas de Gestión en los componentes de Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) y Plan de Continuidad de Negocio para que el Instituto pueda dar cumplimiento a la exigencia



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1047 Fortalecimiento, modernización y optimización de la capacidad institucional y de las TICs en el IDU
Versión	11 del 23-FEBRERO-2017

de la Norma Técnica Distrital del Sistema Integrado de Gestión para las Entidades y Organismos Distritales NTD-SIG 001:2011.

- Gestión Jurídica:

En contexto con los principios de transparencia y probidad, en el actuar del IDU, también es de obligatoria aplicación, la Ley Estatutaria de Transparencia, que regula el derecho al acceso a la información pública, así como los procedimientos para el ejercicio y garantía de este derecho.

Bajo esta perspectiva, en orden a lograr el fortalecimiento, modernización y optimización de la capacidad institucional, recobrando y manteniendo la credibilidad y el posicionamiento institucional, se plantea un modelo estratégico, que tiene como punto de partida, las lecciones aprendidas, que han proporcionado a la Gente IDU un aprendizaje organizacional, para cuyo fin se erigen tres pilares a desarrollar y que comprenden la participación ciudadana, la gestión jurídica y contractual y el desarrollo urbano para una Bogotá Mejor para Todos.

- Gestión para el Cobro de Valorización:

Se adelantarán acciones encaminadas a la recuperación de cartera de los Acuerdos de Valorización vigentes, las cuales contemplan la gestión procesal en cada proceso de cobro coactivo, la práctica de medidas cautelares de embargo o inscripción de gravamen, el secuestro de inmuebles en aquellos casos donde no haya sido posible la materialización de otra medida cautelar y en general, adelantar el trámite procesal hasta el eventual remate de los bienes que fueron debidamente embargados y secuestrados dentro de cada uno de los procesos vigentes.

6. OBJETIVOS

Objetivo general

- 1 Fortalecer, modernizar y optimizar la capacidad institucional y de las TICs del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el marco de un modelo de gobierno abierto, el cual consolide en la Entidad una administración pública de calidad, eficaz, eficiente, colaborativa y transparente, que esté orientada a la maximización del valor público, a la promoción de la participación ciudadana, al logro de sus objetivos misionales y al uso intensivo de las TICs.

Objetivo(s) específico(s)

- 1 Soportar la gestión estratégica, misional y de apoyo de la Entidad, para alcanzar las metas del Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020.
- 2 Fortalecer el desarrollo de competencias tanto técnicas como personales de los colaboradores de la entidad a partir de actividades encaminadas a fortalecer la responsabilidad social mediante la sensibilización de una pedagogía para la paz.
- 3 Garantizar los recursos físicos e insumos requeridos para el cumplimiento de las funciones, objetivos y metas de la Entidad.
- 4 Proveer la infraestructura física adecuada y segura para el funcionamiento del IDU.
- 5 Consolidar el acervo documental de infraestructura urbana y de movilidad, así como el acervo documental de la gestión institucional interna.
- 6 Fortalecer el Centro de Documentación como unidad de aprendizaje, con miras a su expansión y apertura masiva.
- 7 Desarrollar la implementación de los Subsistemas de Gestión para los componentes y controles relacionados con TIC's.
- 8 Apoyar la atención de las necesidades y eventos reportados por la ciudadanía y los usuarios internos a través de servicios de TIC's controlados y evaluados.
- 9 Fortalecer los procesos de integración e interoperabilidad de sistemas de información.
- 10 Apoyar la operación de los procesos institucionales poniendo a su disposición Sistemas de Información que atiendan sus necesidades.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1047 Fortalecimiento, modernización y optimización de la capacidad institucional y de las TICs en el IDU
Versión	11 del 23-FEBRERO-2017

7. METAS

(La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción - Componente de inversión de la Entidad)

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Alcanzar el	88.00	Por ciento	de satisfacción frente al servicio de atención al ciudadano
2	Adelantar el	100.00	Por ciento	de las acciones requeridas para el aseguramiento de las obras civiles
3	Implementar el	100.00	Por ciento	de acciones para mantener una infraestructura física y operativa adecuada
4	Atender el	100.00	Por ciento	de la programación de las necesidades de las dependencias
5	Desarrollar e implementar el	100.00	Por ciento	de proyectos incluidos en el PETIC relacionados con el apoyo tecnológico al SIG
6	Ejecutar el	100.00	Por ciento	de diagnósticos e intervenciones del clima y la cultura organizacional
7	Realizar	100.00	Por ciento	de consultorias relacionadas con estudios técnicos
8	Realizar el	100.00	Por ciento	del diseño, desarrollo y gestión de la estrategia de comunicaciones para el IDU.
9	Adelantar el	100.00	Por ciento	de las acciones programadas para el cobro de valorización

8. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2017

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Compra de software y hardware	3,436	11,960	5,000	5,000	0	25,396
Consultoría	2,449	9,090	0	0	0	11,539
Prestación de servicios	19,049	170,403	40,000	40,000	0	269,452
Arrendamientos	0	500	2,000	2,000	0	4,500
Polizas	0	8,520	5,000	5,000	0	18,520
Otros gastos operativos	0	5,096	8,000	8,000	0	21,096

9. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2017

HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5

Ejecutado Planes anteriores	2016	2017	2018	2019	Total Proyecto
\$0	\$24,934	\$205,569	\$60,000	\$60,000	\$350,503

10. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2016	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	1,300	POBLACIÓN IDU
2017	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	1,300	POBLACIÓN IDU
2018	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	1,300	POBLACIÓN IDU
2019	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	1,300	POBLACIÓN IDU
2020	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	1,300	POBLACIÓN IDU

11. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código Descripción localización

55	Especial
66	Entidad
77	Distrital

12. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
---------	------------------------	---------------

13. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1047 Fortalecimiento, modernización y optimización de la capacidad institucional y de las TICs en el IDU
Versión	11 del 23-FEBRERO-2017

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 Acuerdo 645 de 2016 "Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020 - Bogotá Mejor Para Todos"	Concejo Distrital	09-06-2016
2 Avalúo de vehículos realizado por el corredor de seguros	JARGU SAS	31-12-2015
3 Estudios realizados por el SIPAE para la adecuacion sismorresistente de la entidad a la norma NSR-98. acorde	IDU SIPAE	30-12-2007

POT - Decreto 190/2004
Estructura funcional y de servicios - EFS
Sistema de movilidad

14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

POT - Decreto 190/2004
Sin asociar

15. OBSERVACIONES

Para este nuevo Plan de Desarrollo - Bogotá Mejor Para Todos - se formula el proyecto 1047, adecuando en su filosofía y contenidos a los ejes y programas del señalado PDD, las acciones adelantadas con este proyecto, en el marco del Cuarto Eje Transversal: Gobierno Legítimo, Fortalecimiento Local Y Eficiencial, apuntan a dar cumplimiento al programa Modernización Institucional y al Proyecto Estratégico de Fortalecimiento Institucional

16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre CARLOS HUMBERTO MORENO BERMÚDEZ
Area Subdirección General de Gestión Corporativa
Cargo Subdirector General
Correo carlos.moreno@idu.gov.co
Teléfono(s) 3386660 Ext 1700

17. CONCEPTO DE VIABILIDAD

ASPECTOS A REVISAR:

¿Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"?	SI
¿Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar?	SI
¿Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos?	SI
¿Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital?	SI
¿Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto?	SI



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1047 Fortalecimiento, modernización y optimización de la capacidad institucional y de las TICs en el IDU
Versión	11 del 23-FEBRERO-2017

CONCEPTO Y SUSTENTACIÓN:

¿El concepto es favorable SI

Sustentación:

En la formulación del proyecto se establece la ejecución de las actividades necesarias para el cumplimiento de los objetivos.

La formulación del presente proyecto está soportada en el cuarto eje transversal ¿Gobierno Legítimo, Fortalecimiento Local y Eficiencia¿ del Plan de Desarrollo ¿BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS¿, y las metas se enmarcan en los programas de Transparencia, Gestión Pública y Servicio a la Ciudadanía; Modernización Institucional; Gobierno y Ciudadanía Digital y Gobernanza e Influencia Local, Regional e Internacional.

RESPONSABLE CONCEPTO:

Nombre Isauro Cabrera Vega
Area Oficina Asesora de Planeación
Cargo Jefe Oficina
Correo isauro.cabrera@idu.gov.co
Teléfono 3386660 EXT 2080
Fecha del concepto 17-JUN-2016

OBSERVACIONES DEL CONCEPTO:

El proyecto cuenta con los recursos de financiamiento para permitir su ejecución y alcanzar las metas planeadas. Estos recursos hacen parte del presupuesto del IDU y están avalados por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

1. IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1059 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público de calidad
Versión	13 del 18-ABRIL-2017

Banco	BDPP-ACEP (ADMINISTRACION CENTRAL Y ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS)
Estado	INSCRITO el 09-Junio-2016, REGISTRADO el 17-Junio-2016
Tipo de proyecto	Infraestructura Investigación y estudios Mantenimiento
Etapas del proyecto	Preinversión - Idea

2. CLASIFICACION EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO

Plan de Desarrollo	5 Bogotá mejor para todos
Pilar o Eje transversal	02 Pilar Democracia urbana
Programa	18 Mejor movilidad para todos

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Se utilizaron varios mecanismos de participación, promoción y construcción del Plan de Desarrollo entre los que se destaca: Convocatorias a través del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunitaria, Consejos de Planeación Local, redes sociales, encuentros rurales, recolección de ideas ciudadanas en diversos escenarios y la plataforma Bogotá abierta. A través de estos mecanismos se recibieron 20.259 ideas, de las cuales 13.417 fueron a través de la plataforma, equivalente a un 66% y 6.842 a través de otros espacios

Dicho proceso identificó que uno de los temas neurálgicos para los ciudadanos es el de movilidad; del total 4.254 ideas fueron específicas para el sector de movilidad, equivalentes al 21%.

Es así, que Bogotá Mejor para Todos representa para la ciudadanía la oportunidad de avanzar en el mejoramiento del transporte público, la construcción de infraestructura vial y peatonal, las nuevas alternativas de transporte, la seguridad vial y la cultura ciudadana

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

Con cerca del 50% de los viajes al interior de Bogotá, el transporte público masivo, colectivo e individual, es una de las formas más importantes de movilización de la ciudadanía. Es la columna vertebral de las actividades económicas y de la calidad de vida de la ciudad. Actualmente se compone del Sistema Integrado de Transporte Público (componentes zonal, alimentador y troncal), el Transporte Público Colectivo y el servicio de Transporte Público Individual.

Sin embargo, la ciudadanía está insatisfecha con la calidad del servicio: apenas 19% reporta estar satisfecho con el transporte troncal, 32% con el zonal y 43% con el colectivo tradicional. Hay diferentes problemas relacionados con la prestación del servicio y su entorno. Los ciudadanos han migrado a otros modos sostenibles y no sostenibles.

En el caso del transporte masivo, a pesar de que se cuenta con una infraestructura de más de 100 km de troncales construida, 134 estaciones y 9 portales de Transmilenio, esto representa solo el 30% de la infraestructura proyectada para 2016. En paralelo, la demanda del sistema ha crecido a tasas superiores al 7% anual, por fuera de toda tendencia estadística poblacional previsible desde la estructuración del proyecto.

Este rezago de la infraestructura genera congestión en estaciones, demoras adicionales en las frecuencias de los servicios, y la vulnerabilidad de la operación del sistema frente a cualquier interrupción del servicio. En el componente troncal, la aglomeración en las intersecciones afecta negativamente el sistema. En el componente zonal hay una reducción en los tiempos de operación.

La operación de los diferentes sistemas de transporte requiere de la implementación de equipamientos de soporte urbano que faciliten el acceso y tránsito de pasajeros para mejorar la experiencia en el uso del transporte público en la ciudad. A esto se suma la complejidad que ha tenido la integración total del sistema de transporte público masivo y el reemplazo del transporte público colectivo tradicional. Tras tres años de inicio, aún no se ha logrado consolidar el sistema.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1059 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público de calidad
Versión	13 del 18-ABRIL-2017

Ahora bien, la necesidad de movilización de los habitantes de Bogotá está restringida en múltiples ocasiones por la actual disposición de la infraestructura vial y factores externos. Esta situación ha derivado en una baja eficiencia y funcionalidad de la infraestructura vial existente, ocasionando numerosas dificultades en la movilidad.

La escasa inversión en la conservación de la red vial, ha ocasionado su deterioro, toda vez que al irse consumiendo los períodos de vida útil de las estructuras, éstas requieren mayores inversiones a largo plazo.

A pesar de las labores de conservación ejecutadas sobre la infraestructura vial de la ciudad, se evidencia la dificultad para mantener una tendencia de incremento constante en los Km.-carril en buen estado. La anterior, obedece a que los recursos que utiliza el Distrito para la atención de la infraestructura vial de la ciudad son insuficientes frente a las necesidades de inversión.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Con el proyecto se proporcionará acceso a un sistema de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos, que mejore la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de la tercera edad.

La integración del Transporte Público contempla la viabilización y puesta en marcha del Metro, la Ampliación de la Red Troncal, la construcción de nueva infraestructura para optimizar el Sistema de Transporte Público y fortalecimiento de la Ingeniería de la Operación, garantizando el cumplimiento de las frecuencias e intervalos de paso de las rutas, de manera que los usuarios puedan organizar apropiadamente sus viajes; así como el aseguramiento de la cobertura requerida por la ciudadanía, esto sumado al ordenamiento del Transporte Público Individual.

La ampliación de la cobertura de la red de troncales del Sistema TransMilenio, se realizará a manera de grandes arterias de circulación de transporte masivo que cubran todos los territorios de la ciudad como una estructura urbana funcional. Igualmente, se dotará de la infraestructura suficiente al componente urbano y zonal del SITP que nutre al Sistema TransMilenio y permite la interacción y comunicación de escala local, de este modo son necesarios los patios de estacionamiento y mantenimiento de flota, así como terminales zonales y zonas para un acceso apropiado al sistema.

Mediante el proyecto se tomarán decisiones operativas que contribuyan a la sostenibilidad del sistema con un servicio de buena calidad, se asegurarán recursos para dar sostenibilidad al sistema de transporte público de Bogotá y se estimulará su uso.

Igualmente, se desarrollaran programas de conservación para la infraestructura del transporte enmarcados en el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo ¿Bogotá Mejor para Todos¿, mediante la ejecución de estrategias de intervención para el mantenimiento, rehabilitación y/o reconstrucción, para mejorar las condiciones de seguridad, movilidad y accesibilidad para peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado, garantizando el cumplimiento de los estándares de calidad de las obras.

Todos estos aspectos se efectuarán bajo la coordinación del IDU quién deberá asignar y contratar los recursos humanos y físicos de orden técnico, legal, financiero, ambiental, social y logístico que sean necesarios para su ejecución de acuerdo con el presupuesto apropiado para cada proyecto.

6. OBJETIVOS

Objetivo general

- 1 Avanzar en la consolidación, ampliación y conservación de la infraestructura para el subsistema de transporte del sistema de movilidad, con el Transporte Público como eje estructurador que articule los diferentes modos de transporte



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1059 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público de calidad
Versión	13 del 18-ABRIL-2017

Objetivo(s) específico(s)

- 1 Realizar actividades de conservación sobre los corredores que hacen parte de la malla vial arterial troncal, mejorando la movilidad de los habitantes del Distrito Capital.
- 2 Ampliar la Red Troncal del sistema Transmilenio e implementar infraestructura complementaria para el transporte que permita optimizar el Sistema de Transporte Público
- 3 Viabilizar y poner en marcha la Primer Línea de Metro de Bogotá, Construir sistemas de cabinas de cable aéreo y dotar de la infraestructura al componente urbano y zonal del SITP que nutre al Sistema TransMilenio y permite la interacción y comunicación de escala local, mediante patios de estacionamiento de la flota, así como terminales zonales y zonas para un acceso apropiado al sistema.

7. METAS

(La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción - Componente de inversión de la Entidad)

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Construir	1.00	puente peatonal	asociado a troncales
2	Mantener	127.00	km carril	Troncales
3	Construir	58.70	km	de Troncales
4	Construir	74.90	Km	Ciclorruta asociada a troncales
5	Construir	1,629,155.00	m2	Espacio publico asociado a troncales
6	Reconstruir	8.00	km	de Troncales
7	Realizar	2.00	Estudios Diseños	Del Subsistema De Transporte
8	Realizar	62.00	Unidades	de Gestion Social
9	Adquirir	58.00	Predios	Para La Construcción Del Subsistema De Transporte
10	Realizar	100.00	por ciento	de las asistencias técnicas y operativas
11	Mantener	530.00	M2	de Espacio Publico

8. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2017

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Construccion	1,174	2,939	503,838	196,162	0	704,113
Estudios y diseños	6,571	890	0	0	0	7,461
Interventoria a la construccion	196	0	0	0	0	196
Interventoria del mantenimiento	563	0	4,200	2,400	2,400	9,563
Mantenimiento	3,399	11,801	30,800	17,600	17,600	81,200
Predios	1,271	700	0	0	0	1,971

9. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2017

HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5

Ejecutado Planes anteriores	CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2017					Total Proyecto
	2016	2017	2018	2019	2020	
\$0	\$13,174	\$16,330	\$538,838	\$216,162	\$20,000	\$804,504

10. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2016	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	7,980,001	HABITANTES DE BOGOTA
2017	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,080,734	HABITANTES DE BOGOTA



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1059 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público de calidad
Versión	13 del 18-ABRIL-2017

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2018	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,181,047	HABITANTES DE BOGOTA
2019	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,281,030	HABITANTES DE BOGOTA
2020	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,380,801	HABITANTES DE BOGOTA

11. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código Descripción localización

- 01 Usaquen
- 02 Chapinero
- 03 Santa Fe
- 04 San Cristobal
- 05 Usme
- 06 Tunjuelito
- 07 Bosa
- 08 Kennedy
- 09 Fontibon
- 10 Engativa
- 11 Suba
- 12 Barrios Unidos
- 13 Teusaquillo
- 14 Los Martires
- 15 Antonio Narino
- 16 Puente Aranda
- 17 La Candelaria
- 18 Rafael Uribe Uribe
- 19 Ciudad Bolivar
- 55 Especial
- 66 Entidad
- 77 Distrital

12. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 Acuerdo 645 de 2016 "Plan de Desarrollo Distrita l2016-2020 - Bogotá Mejor Para Todos"	Concejo Distrital	09-06-2016
2 Decreto Distrital 619 de 2000 "Plan de Ordenamiento Territorial" y sus Decretos modificatorios 469 de 2003 y 190 de 2004	Alcaldía Mayor de Bogotá	28-07-2000
3 Decreto Distrital 215 de 2005 "Plan Maestro de Espacio Público"	Alcaldía Mayor de Bogotá	07-07-2005
4 Decreto Distrital 319 de 2006 "Plan Maestro de Movilidad"	Alcaldía Mayor de Bogotá	15-08-2006
5 Ley 1753 de 2015 Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2014-2018 ¿Todos por un nuevo país¿.	Gobierno Nacional	09-06-2015
6 Decreto 309 de 2009 Sistema Integrado de Transporte	Alcaldía Mayor de Bogotá	23-07-2009
7 Decreto 323 de 2004 Fondo para el Pago Compensatorio de Estacionamientos	Alcaldía Mayor de Bogotá	08-10-2004



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1059 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público de calidad
Versión	13 del 18-ABRIL-2017

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
8 Informe del 28 de marzo de 2003 y concepto técnico especial sobre el estado actual de la Troncal Caracas elaborado por La Universidad Nacional.	Universidad Nacional de Colombia	28-03-2003
9 Informe final del 10 de febrero de 2006 de La Universidad Nacional de Colombia, ¿PROGRAMA DE INVESTIGACION DEL COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL RELLENO FLUIDO¿	Universidad Nacional de Colombia	10-02-2006
10 Evaluación de vida remanente de la Troncal Caracas con fundamento en la información histórica existente sobre los diseños, construcción, mantenimiento y estudios particulares sobre la misma Troncal	Grupo de Investigación y Desarrollo de la Dirección Técnica Estratégica del Instituto de Desarrollo Urbano	31-12-2011
11 Documentos Técnicos de Soporte elaborados por la Dirección Técnica de Proyectos ¿ IDU marzo de 2016	Instituto de Desarrollo Urbano	31-03-2016

13. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS

POT - Decreto 190/2004
Estructura funcional y de servicios - EFS
Sistema de movilidad
Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales

14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

POT - Decreto 190/2004
Plan maestro de espacio público
Plan maestro de movilidad y estacionamientos

15. OBSERVACIONES

Con el proyecto se proporcionará acceso a un sistema de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos, que mejore la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de la tercera edad.

La integración del Transporte Público contempla la viabilización y puesta en marcha del Metro, la Ampliación de la Red Troncal, la construcción de nueva infraestructura para optimizar el Sistema de Transporte Público, así como el aseguramiento de la cobertura.

La ampliación de la cobertura de la red de troncales del Sistema TransMilenio, se realizará a manera de grandes arterias de circulación de transporte masivo que cubran todos los territorios de la ciudad como una estructura urbana funcional. Igualmente, se dotará de infraestructura al componente urbano y zonal del SITP.

16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre SANDRA LILIANA ANGEL ALMAGRO
Area Subdirección General de Infraestructura
Cargo Subdirector General
Correo sandra.angel@idu.gov.co
Teléfono(s) 3386660 Ext 1800

17. CONCEPTO DE VIABILIDAD



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1059 Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público de calidad
Versión	13 del 18-ABRIL-2017

ASPECTOS A REVISAR:

- ¿Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"? SI
- ¿Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar? SI
- ¿Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos? SI
- ¿Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital? SI
- ¿Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto? SI

CONCEPTO Y SUSTENTACIÓN:

- ¿El concepto es favorable SI

Sustentación:

En la formulación del proyecto se establece la ejecución de las actividades necesarias para el cumplimiento de los objetivos; se prevé la elaboración de los estudios y diseños, gestión social, gestión ambiental, adquisición de predios, construcción, rehabilitación y mantenimiento de la inversión.

Técnicamente el proyecto se encuentra estructurado en todos sus aspectos, las metas propuestas dan solución al problema y con las actividades que se desarrollarán al final se podrá mejorar los índices de movilidad en la ciudad, reducir los desplazamientos y completar la red troncal, que es el objetivo primordial del proyecto.

Este proyecto se incluye en el Plan de Desarrollo ¿Bogotá Mejor para Todos¿ y se encuentra dentro del Pilar ¿02-Democracia Urbana¿ y el Programa ¿23 ¿ Mejor Movilidad para Todos¿.

RESPONSABLE CONCEPTO:

Nombre Isauro Cabrera Vega
Area Oficina Asesora de Planeación
Cargo Jefe Oficina
Correo isauro.cabrera@idu.gov.co
Teléfono 3386660 EXT 2080
Fecha del concepto 17-JUN-2016

OBSERVACIONES DEL CONCEPTO:

Dentro de las entidades del Distrito, la encargada de ejecutar proyectos de infraestructura de transporte es el Instituto de Desarrollo Urbano y este cuenta con toda la capacidad técnica y operativa para la ejecución, siendo gestor de la misma.

El proyecto cuenta con los recursos y mecanismos de financiamiento para permitir su ejecución y alcanzar las metas físicas planeadas. Estos recursos hacen parte del presupuesto de Transmilenio S.A e IDU y están avalados por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

1. IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1061 Infraestructura para peatones y bicicletas
Versión	16 del 19-ABRIL-2017

Banco	BDPP-ACEP (ADMINISTRACION CENTRAL Y ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS)
Estado	INSCRITO el 09-Junio-2016, REGISTRADO el 17-Junio-2016
Tipo de proyecto	Infraestructura Mantenimiento Investigación y estudios
Etapas del proyecto	Preinversión - Prefactibilidad

2. CLASIFICACION EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO

Plan de Desarrollo	5 Bogotá mejor para todos
Pilar o Eje transversal	02 Pilar Democracia urbana
Programa	18 Mejor movilidad para todos

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Se utilizaron varios mecanismos de participación, promoción y construcción del Plan de Desarrollo entre los que se destaca: Convocatorias a través del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunitaria, Consejos de Planeación Local, redes sociales, encuentros rurales, recolección de ideas ciudadanas en diversos escenarios y la plataforma Bogotá abierta. A través de estos mecanismos se recibieron 20.259 ideas, de las cuales 13.417 fueron a través de la plataforma, equivalente a un 66% y 6.842 a través de otros espacios

Dicho proceso identificó que uno de los temas neurálgicos para los ciudadanos es el de movilidad; del total 4.254 ideas fueron específicas para el sector de movilidad, equivalentes al 21%.

Es así, que Bogotá Mejor para Todos representa para la ciudadanía la oportunidad de avanzar en el mejoramiento del transporte público, la construcción de infraestructura vial y peatonal, las nuevas alternativas de transporte, la seguridad vial y la cultura ciudadana

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

La conformación histórica del espacio público ha presentado una inadecuada generación del mismo, debido al retraso en su construcción en relación con los cambios sufridos, el crecimiento de la ciudad está conformado tanto por actividades como por estructuras físicas en las que se desarrollan, las que en su conjunto conforman la esencia de la ciudad, sus elementos y su estructura, sin que exista una correspondencia balanceada entre los dos componentes

De acuerdo con el POT, Decreto 190/2004 y planes maestros de espacio público y movilidad, la prioridad de la movilidad urbana son los modos no motorizados (peatón y ciclista), proponiendo una estructura piramidal consecuente con tendencias mundiales de ciudades modelo en movilidad sostenible, donde el peatón está en primer lugar

La política de espacio público del POT, se basa en la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público tendientes a aumentar el índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre por habitante, disfrute y aprovechamiento económico. Si bien la malla vial en la mayoría de casos incluye mejoramiento de sus andenes, dicha ley definió que la medición de déficit cuantitativo de espacio público se hará con base en un índice mínimo de espacio público efectivo (EPE), es decir el EP de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas. Así las cosas, el espacio público construido a partir de proyectos viales, no cuenta para atender los indicadores establecidos por ley

Causas:

- El POT y los instrumentos de planeación que lo desarrollan precisan proyectos para andenes, alamedas y plazas, algunos de estos proyectos no son claros en su delimitación espacial y de competencias de ejecución
- La indefinición de proyectos y armonización de instrumentos de planeación, lleva además a una falta de inventarios y cifras reales y unificadas que midan el estado de la infraestructura y los avances de ejecución para todos los



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1061 Infraestructura para peatones y bicicletas
Versión	16 del 19-ABRIL-2017

componentes del EP

- Por último, existe un rechazo de la comunidad al desarrollo de proyectos de espacio público por encontrarlos promotores de localización de ventas ambulantes, asociándolos con basuras, insalubridad e inseguridad

Efectos:

- La baja inversión pública para generar espacio público y adecuar espacios peatonales de jerarquía, se observa un espacio público sin intervención con creciente mal estado que supera el nivel de mantenimiento.
- Crecimiento urbano con insuficiencia de espacios públicos estructurantes o que no responden a las necesidades de la comunidad, debido a la fijación de cargas urbanísticas a privados
- priorización de proyectos públicos por parte de entidades ejecutoras, sin criterios y proyectos urbanos claros

Definición de necesidades, prioridades de intervención y justificación:

- Identificación de proyectos definidos en el POT y surtir su armonización y coordinación interinstitucional para su ejecución, así mismo, precisar nuevos proyectos a partir de los lineamientos del POT y de otros instrumentos, así como su prioridad, cronograma de ejecución y competencias institucionales.
- Cumplimiento de proyectos definidos ya como prioritarios en los instrumentos de planeación, dando mayor énfasis a la construcción de plazas, plazoletas y otros componentes del espacio público peatonal, donde prevalezca el encuentro como soporte al intercambio ciudadano y en cuyo recorrido se tejen espacios de permanencia e intermodalidad con espacios articuladores entre el Sistema de Espacio Público, el Sistema de Movilidad y la prestación de servicios urbanos, como puntos de encuentro o red de ciclo estaciones.
- Inversión en la infraestructura del espacio público peatonal de la ciudad, incluida la red de ciclo rutas, requiere un manejo diferenciado, no puede limitarse a la recuperación de algunos de espacios públicos tradicionales y a recuperación de los andenes asociados a la malla vial arterial, sino que debe tener un tratamiento preferencial por parte de la administración pública.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

En el Plan de Desarrollo Distrital *¿Bogotá Mejor para Todos?* 2016-2020, la construcción y conservación del espacio público peatonal y las ciclo rutas se enmarcan en el proyecto estratégico Peatones y Bicicletas que hace parte del segundo pilar: Democracia Urbana y del objetivo estratégico Mejor movilidad para todos.

El propósito del Pilar Democracia Urbana es incrementar, transformar y adecuar el espacio público peatonal disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá, a través de infraestructura urbana atractiva y accesible para todos. Por su parte, el objetivo estratégico Mejor movilidad para todos busca mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado.

A través del proyecto Infraestructura para Peatones y Bicicletas, se busca la construcción y mejoramiento del espacio público por donde se movilizan los peatones, acondicionándolo para una circulación segura y continua, que permita su uso efectivo, goce y disfrute, además de la disposición de espacios adecuados para realizar la integración con el Sistema de Transporte Público y corredores viales. Se busca además, la conectividad de la red de ciclo rutas y alamedas para que el uso de la bicicleta pase de ser una actividad esporádica a convertirse en un medio de transporte habitual, prestando acompañamiento permanente con sensibilización y concientización frente al respeto y seguridad.

Para lograr estos objetivos, el Instituto de Desarrollo Urbano estableció como meta producto en el proyecto estratégico Peatones y Bicicleta lo siguiente:

- Construcción de 3,5 millones de m² de espacio público
- Construcción de 120 km de ciclo ruta.
- Conservación de 1,2 millones de m² de espacio público
- Conservación de 100 km de ciclo ruta



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1061 Infraestructura para peatones y bicicletas
Versión	16 del 19-ABRIL-2017

Así las cosas, del total anterior, el espacio público como conector de los diferentes espacios de la ciudad se refleja en el Plan de Desarrollo a través de 1.4 millones de metros cuadrados de espacio público asociado a la construcción y reconfiguración de troncales y 0.3 millones de metros cuadrados de espacio público asociado a las vías de la malla vial arterial.

Como lugares de reunión y de encuentro de las personas, que pueden ser aprovechados económicamente para revertir sus recursos en su mantenimiento, se tienen 1.8 millones de metros cuadrados de redes peatonales, alamedas, plazas y plazoletas recategorizadas, que aporten a las metas de espacio público efectivo de la ciudad y por ende contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Esta infraestructura contará además dentro de sus perfiles, con 74 kilómetros de ciclo rutas en troncales, 23 kilómetros en la malla vial y 23 kilómetros en el espacio público efectivo, las cuales serán atractivas, seguras, confortables y eficientes, con rutas directas y coherentes y conectadas a la redes existentes.

El cumplimiento de la meta asociada a la conservación de espacio público y ciclo ruta, se obtendrá mediante programas de mantenimiento y rehabilitación a los componentes del espacio público y a la red de ciclo rutas, que permitan obtener un mejoramiento de las condiciones existentes para una circulación segura del peatón y un desplazamiento óptimo para el usuario de la bicicleta.

6. OBJETIVOS

Objetivo general

- 1 construir una ciudad para que las personas usen el espacio público y permanezcan en él, donde sea posible que las personas en condición de discapacidad, tengan la posibilidad de movilizarse por cualquier lugar y disfrutar su ciudad y donde la bicicleta sea protagonista de una movilidad sostenible contribuyendo a que haya menos tráfico y contaminación. Lo anterior en un marco de consolidación de las políticas, estrategias y metas del POT y los Planes Maestros de Espacio Público y de Movilidad que lo desarrollan

Objetivo(s) específico(s)

- 1 Transformar, incrementar y/o adecuar el espacio público peatonal y la Red de Ciclo rutas de la ciudad, de una manera respetuosa con el ambiente, y como un escenario democrático, seguro y de calidad para la socialización, apropiación, uso adecuado y disfrute de todas las personas, con criterios de accesibilidad e interacción con las demás formas de transporte.
- 2 Conservar el espacio público y la red de ciclo rutas de la ciudad a través de actividades de prevención, corrección y rehabilitación de la infraestructura existente.

7. METAS

(La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción - Componente de inversión de la Entidad)

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Construir	1,545,963.00	m2	de Espacio público
2	Construir	22.90	Km	de Ciclorrutas
3	Conservar	1,051,713.00	m2	De espacio público
4	Mantener	50.00	unidades	de Puentes peatonales
5	Mantener	100.00	Km	de Ciclorrutas
6	Realizar	19.00	Estudios y Diseños	Del Sistema de Espacio Publico De La Ciudad
7	Construir	22.00	unidades	de Puentes peatonales
8	Adquirir	52.00	predios	Para La Construcción Del Subsistema De Espacio Publico
9	Pagar	1.00	Sentencias	a procesos judiciales
10	Realizar	100.00	por ciento	de las asistencias técnicas, logísticas y operativas del proyecto
11	Administrar	100.00	por ciento	de los predios adquiridos por el IDU con ocasión de los proyectos



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad 204 Instituto de Desarrollo Urbano
 Proyecto 1061 Infraestructura para peatones y bicicletas
 Versión 16 del 19-ABRIL-2017

8. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2017

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Estudios y diseños	1,041	25,407	0	0	0	26,448
Construcción	22,727	102,030	305,616	185,390	0	615,763
Interventoría a la construcción	3,234	0	36,434	25,280	0	64,948
Interventoría a los estudios y diseños	540	0	0	0	0	540
Mantenimiento	4,767	49,373	22,836	21,164	21,164	119,304
Interventoría del mantenimiento	1,717	0	3,114	2,886	2,886	10,603
Predios	0	10,064	0	0	0	10,064

9. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2017

HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5

Ejecutado Planes anteriores	2017					Total Proyecto
	2016	2017	2018	2019	2020	
\$0	\$34,026	\$186,874	\$368,000	\$234,720	\$24,050	\$847,670

10. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2016	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	7,980,001	HABITANTES DE BOGOTA
2017	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,080,734	HABITANTES DE BOGOTA
2018	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,181,047	HABITANTES DE BOGOTA
2019	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,281,030	HABITANTES DE BOGOTA
2020	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,380,801	HABITANTES DE BOGOTA

11. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código Descripción localización

- 01 Usaquen
- 02 Chapinero
- 03 Santa Fe
- 04 San Cristobal
- 05 Usme
- 06 Tunjuelito
- 07 Bosa
- 08 Kennedy
- 09 Fontibon
- 10 Engativa
- 11 Suba
- 12 Barrios Unidos
- 13 Teusaquillo
- 14 Los Martires
- 15 Antonio Narino
- 16 Puente Aranda
- 17 La Candelaria
- 18 Rafael Uribe Uribe
- 19 Ciudad Bolivar
- 20 Sumapaz
- 55 Especial
- 66 Entidad



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1061 Infraestructura para peatones y bicicletas
Versión	16 del 19-ABRIL-2017

Código	77	Descripción	Distrital	localización
--------	----	-------------	-----------	--------------

12. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 Acuerdo 645 de 2016 "Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020 - Bogotá Mejor Para Todos"	Concejo Distrital	09-06-2016
2 Decreto Distrital 619 de 2000 "Plan de Ordenamiento Territorial" y sus Decretos modificatorios 469 de 2003 y 190 de 2004	Alcaldía Mayor de Bogotá	28-07-2000
3 Decreto Distrital 215 de 2005 "Plan Maestro de Espacio Público"	Alcaldía Mayor de Bogotá	07-07-2005
4 Decreto Distrital 319 de 2006 "Plan Maestro de Movilidad"	Alcaldía Mayor de Bogotá	15-08-2006
5 Consultoría BM 068 de 2007	IDU - Banco Mundial	31-12-2007
6 Factibilidades Redes Ambientales Peatonales Seguras	DTP IDU	31-12-2015

13. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS

POT - Decreto 190/2004
 Estructura funcional y de servicios - EFS
 Sistema de movilidad
 Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales

14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

POT - Decreto 190/2004
 Plan maestro de espacio público
 Plan maestro de movilidad y estacionamientos

15. OBSERVACIONES

Existe rezago en cumplimiento de metas de espacio público y ciclorrutas, en especial la conectividad del espacio público, la accesibilidad y sostenibilidad ambiental, económica y social, así como su interacción con las demás formas de transporte. Su mayor problema, la desconexión de trazados, debido a que su construcción obedeció más a la construcción de vías arteriales que a ejecución estratégica de la red definida por el POT

Se debe avanzar en aplicar un modelo para recuperar y conservar el estado y nivel de servicio de los componentes del espacio público definidos en POT, para reducir inseguridad, baja accesibilidad y lograr sostenibilidad en la movilidad de peatones y bicicletas

Línea base (SIGIDU 2016)

Espacio público 36.040.848, Red de ciclorrutas 467,4 km (384,8 km en andén y 82,6 km en calzada ¿ bicarriles), de la red de ciclorrutas en andén el 55% se encuentra en buen estado, 33% en regular y 12% en mal estado. Se cuenta con un total de 409 puentes peatonales



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1061 Infraestructura para peatones y bicicletas
Versión	16 del 19-ABRIL-2017

16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre	SANDRA LILIANA ANGEL ALMAGRO
Area	Subdirección General de Infraestructura
Cargo	Subdirector General
Correo	sandra.angel@idu.gov.co
Teléfono(s)	3386660 Ext 1800

17. CONCEPTO DE VIABILIDAD

ASPECTOS A REVISAR:

- | | |
|---|----|
| ¿Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"? | SI |
| ¿Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar? | SI |
| ¿Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos? | SI |
| ¿Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital? | SI |
| ¿Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto? | SI |

CONCEPTO Y SUSTENTACIÓN:

¿El concepto es favorable SI

Sustentación:

Técnicamente el proyecto se encuentra estructurado en todos sus aspectos, las metas propuestas dan solución al problema y con las actividades que se desarrollarán al final se podrá mejorar los índices de movilidad en la ciudad y reducir los desplazamientos que es el objetivo primordial del proyecto.

Dentro de las entidades del Distrito, la encargada de ejecutar proyectos de infraestructura vial es el Instituto de Desarrollo Urbano y este cuenta con toda la capacidad técnica y operativa para la ejecución, siendo gestor de la misma.

Este proyecto se incluye en el Plan de Desarrollo Distrital 2016 - 2020 *¿Bogotá Mejor para Todos¿*, dentro del proyecto estratégico Peatones y Bicicletas que hace parte del segundo pilar: Democracia Urbana y del objetivo estratégico Mejor movilidad para todos.

RESPONSABLE CONCEPTO:

Nombre	Isauro Cabrera Vega
Area	Oficina Asesora de Planeación
Cargo	Jefe Oficina
Correo	isauro.cabrera@idu.gov.co
Teléfono	3386660 EXT 2080
Fecha del concepto	17-JUN-2016

OBSERVACIONES DEL CONCEPTO:

El proyecto cuenta con todos los recursos de financiamiento para permitir su ejecución y alcanzar las metas físicas planeadas. Estos recursos hacen parte del presupuesto del IDU y están avalados por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

1. IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1062 Construcción de vías y calles completas para la ciudad
Versión	19 del 19-ABRIL-2017

Banco	BDPP-ACEP (ADMINISTRACION CENTRAL Y ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS)
Estado	INSCRITO el 09-Junio-2016, REGISTRADO el 17-Junio-2016
Tipo de proyecto	Infraestructura Investigación y estudios
Etapas del proyecto	Preinversión - Prefactibilidad

2. CLASIFICACION EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO

Plan de Desarrollo	5 Bogotá mejor para todos
Pilar o Eje transversal	02 Pilar Democracia urbana
Programa	18 Mejor movilidad para todos

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Se utilizaron varios mecanismos de participación, promoción y construcción del Plan de Desarrollo entre los que se destacan: Convocatorias a través del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunitaria, el Consejos de Planeación Local, redes sociales, encuentros rurales, recolección de ideas ciudadanas en diversos escenarios y a través de la plataforma Bogotá abierta. A través de estos mecanismos se recibieron 20.259 ideas, de las cuales 13.417 (66%) fueron a través de la plataforma y 6.842 (34%) a través de otros espacios

Dicho proceso identificó que uno de los temas neurálgicos para los ciudadanos es el de movilidad; de un total de 4.254 ideas, el 21% (263) fueron específicas para el sector de movilidad.

Es así, que Bogotá Mejor para Todos representa para la ciudadanía la oportunidad de avanzar en el mejoramiento del transporte público, la construcción de infraestructura vial y peatonal, las nuevas alternativas de transporte, la seguridad vial y la cultura ciudadana.

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

La elevada tasa de crecimiento de la población, el aumento de la clase media con poder adquisitivo y por ende del número creciente de vehículos y motos en circulación conllevan a una saturación de la malla vial existente, haciéndola ineficiente y poco funcional, con las consecuentes congestión, mayor índice de accidentalidad, inseguridad, contaminación ambiental, mal uso del espacio público, pérdida de competitividad y calidad de vida de la población.

Una solución a este problema y que excede la competencia de esta entidad, es imponer al uso del vehículo privado una serie de cargas que reflejen los graves impactos de la congestión, contaminación y demás externalidades negativas causadas por su uso indiscriminado. Solución que debe ir de la mano con un mejoramiento sustancial del transporte público.

Por otra parte, se debe dotar a la ciudad de infraestructura de movilidad y de transporte adecuado y suficiente para cubrir los deseos de viajes de la población, dotación que presenta retraso, respecto a lo planificado y ordenado por diferentes acuerdos de valorización, cupo de endeudamiento, sobretasa, etc., establecidos con el fin de financiar y construir el Plan de Obras de los sistemas de movilidad y de espacio público, contemplado en el POT y sus Operaciones Estratégicas, acorde con el Plan de Desarrollo.

Dentro de las obras del Sistema de Movilidad se encuentran definidos los tramos viales y las intersecciones vehiculares pertenecientes a la malla vial de la ciudad necesarias para mejorar la movilidad, e incluye las etapas del ciclo de vida del proyecto: estudios y diseños, compra predial y construcción de la obra, necesarias para la puesta en marcha del proyecto.

Bogotá presenta grandes deficiencias en la conformación de la red vial, las más notorias son la disposición actual de la malla vial, la falta de vías alternas e intersecciones viales a desnivel, falta de continuidad de algunas vías, falta de capacidad vial complementada con el uso ineficiente de la misma y el mal estado de la malla vial, entre otras, que hacen



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1062 Construcción de vías y calles completas para la ciudad
Versión	19 del 19-ABRIL-2017

que los flujos vehiculares tengan que desviarse de la ruta más corta, ocasionando mayores costos de operación vehicular y tiempos de desplazamiento.

Bogotá presenta un crecimiento desordenado, el cual se dio principalmente por dos factores: imprevisión en la planeación urbana a mediano y largo plazo, y otra, por la inmigración masiva; dando origen a asentamientos, barrios ilegales concentrados en zonas tanto al interior como en la periferia de la ciudad, sin que los precediera un proceso de planificación y dotación de infraestructura vial y de servicios públicos. Esta situación se normaliza varios años después de que la zona se consolida, dando origen a nuevos centros de movilidad, que no cuentan con financiación para la ejecución de las obras viales y de espacio público requeridas.

Los usos de suelo en Bogotá se encuentran concentrados y especializados por zonas lo que dificulta la movilización de la ciudad, esto produce graves problemas de movilización y accesibilidad, principalmente en vías con dirección al centro ampliado de la ciudad y en los horarios de inicio y terminación de la jornada laboral y estudiantil, afectando gravemente las condiciones de vida de las personas que habitan la ciudad.

Otra condición crítica, es la necesidad de intersecciones a desnivel. De las 1.309 intersecciones semaforizadas con que cuenta la ciudad, 26 de ellas presentan una condición crítica, es decir, el grado de saturación sobrepasa la capacidad de las vías que conforma la intersección, ofreciendo bajos niveles de servicio, lo que indica la necesidad de implementar una intersección a desnivel.

De dichas intersecciones críticas, el 38% corresponden a puntos que hacen parte del Sistema de Transporte Público Masivo, es decir, se encuentran sobre vías troncales.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el desarrollo de obras publicas contempladas en el Plan de Ordenamiento Territorial y sus Operaciones Estratégicas, en consonancia con lo definido en el Plan de Desarrollo; proyectos en sus etapas de factibilidad, estudios y diseños, adquisición predial y construcción de obras del sistema de movilidad, subsistema de la malla vial arterial e intermedia y pasos a desnivel vehiculares.

La construcción de obras públicas contribuirá a mejorar la movilidad de la ciudad, optimizando la continuidad de los corredores viales y la articulación de las diferentes redes que componen la malla vial de la ciudad.

6. OBJETIVOS

Objetivo general

- 1 Avanzar en el desarrollo y ampliación de la infraestructura que compone el subsistema vial de la ciudad.

Objetivo(s) específico(s)

- 1 Mejorar la conectividad y continuidad entre los sectores norte, sur, occidente y oriente de la ciudad, a través de la construcción de obras de infraestructura vial, que optimicen la función y operación de los corredores viales que conforman la red vial de la ciudad.
- 2 Incrementar y mejorar la infraestructura vial de la ciudad disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá.
- 3 Mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado, a través de intervenciones en la infraestructura vial de la ciudad (ampliación y complementación de las vías existentes, y la construcción de intersecciones viales a desnivel).



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1062 Construcción de vías y calles completas para la ciudad
Versión	19 del 19-ABRIL-2017

7. METAS

(La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción - Componente de inversión de la Entidad)

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Construir	5.00	intersecciones	en la malla vial arterial de la ciudad
2	Construir	33.30	km	vías
3	Adquisición	1,700.00	Unidades prediales	para la ejecución de obras de infraestructura vial
4	Construir	404,651.00	m2	espacio público asociado a vías
5	Construir	54.90	km	Ciclorutas asociado a la malla vial
6	Realizar	34.00	Estudios y Diseños	para la ejecución de obras de infraestructura vial
7	Construir	86.74	Km-Carril	De Vías Arterias
8	Realizar	703.00	Unidades	De Gestión Social
9	Pagar	19.00	Sentencias	A Procesos Judiciales Fallados En Contra Del Idu
10	Construir	23.00	Puentes Vehiculares	Asociados a la malla vial
11	Construir	2.80	Km-Carril	De Vías Locales
12	Realizar	100.00	Por Ciento	de las asistencias técnicas, logísticas y operativas para el desarrollo de proyecto
13	Realizar	100.00	Por Ciento	de la administracion de los predios adquiridos por el IDU

8. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2017

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Estudios y diseños	10,909	39,622	0	0	0	50,531
Construcción	113,005	245,819	463,945	102,419	222,018	1,147,206
Interventoría a los estudios y diseños	700	0	0	0	0	700
Interventoría a la construcción	4,765	0	60,591	40,481	923	106,760
Predios	93,742	340,116	186,286	26,021	0	646,165
Bienes y servicios	11	550	0	0	0	561
Sentencias judiciales	1,197	13,000	10,681	0	0	24,878

9. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2017

HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5

Ejecutado Planes anteriores	2016	2017	2018	2019	2020	Total Proyecto
\$0	\$224,329	\$639,107	\$721,503	\$168,921	\$222,941	\$1,976,801

10. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2016	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	7,980,001	HABITANTES DE BOGOTA
2017	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,080,734	HABITANTES DE BOGOTA
2018	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,181,047	HABITANTES DE BOGOTA
2019	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,281,030	HABITANTES DE BOGOTA
2020	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,380,801	HABITANTES DE BOGOTA

11. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código Descripción localización

- 01 Usaquen
- 02 Chapinero
- 03 Santa Fe



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad 204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto 1062 Construcción de vías y calles completas para la ciudad
Versión 19 del 19-ABRIL-2017

Código Descripción localización

04 San Cristobal
05 Usme
06 Tunjuelito
07 Bosa
08 Kennedy
09 Fontibon
10 Engativa
11 Suba
12 Barrios Unidos
13 Teusaquillo
14 Los Martires
15 Antonio Narino
16 Puente Aranda
17 La Candelaria
18 Rafael Uribe Uribe
19 Ciudad Bolivar
55 Especial
66 Entidad
77 Distrital

12. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 Acuerdo 645 de 2016 "Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020 - Bogotá Mejor Para Todos"	Concejo Distrital	09-06-2016
2 Decreto Distrital 619 de 2000 "Plan de Ordenamiento Territorial" y sus Decretos modificatorios 469 de 2003 y 190 de 2004	Alcaldía Mayor de Bogotá	28-07-2000
3 Decreto Distrital 215 de 2005 "Plan Maestro de Espacio Público"	Alcaldía Mayor de Bogotá	07-07-2005
4 Decreto Distrital 319 de 2006 "Plan Maestro de Movilidad"	Alcaldía Mayor de Bogotá	15-08-2006
5 Acuerdo 02 de Diciembre 21 de 1999. ¿Por el cual se crea el sistema de información de la Malla Vial de Santa Fe de Bogotá, D.C.¿	Concejo de Bogotá	21-12-1999
6 Acuerdo 180 de 2005. Por el cual se aprueba la contribución por valorización.	Concejo de Bogotá	31-12-2005
7 Acuerdo 398 de 2009, "Por medio del cual se modifica el Acuerdo 180 de 2005 y se dictan otras disposiciones"	Concejo de Bogotá	31-12-2009
8 Acuerdo 445 de 2010, "Por medio del cual se modifica parcialmente el anexo 4 del Acuerdo 180 de 2005 y el Acuerdo 398 de 2009¿ y se dictan otras disposiciones"	Concejo de Bogotá	31-12-2010
9 Inventario y diagnóstico de la malla vial Local	Dirección Técnica de Planeación Instituto de Desarrollo Urbano	31-12-2008
10 Inventario y diagnóstico del Espacio Público asociado a la malla vial Local	Dirección Técnica de Planeación Instituto de Desarrollo Urbano	31-12-2004



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad 204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto 1062 Construcción de vías y calles completas para la ciudad
Versión 19 del 19-ABRIL-2017

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
11 Especificaciones Técnicas IDU ET-2005 - 2011	Subdirección General Técnica Instituto de Desarrollo Urbano	31-12-2011
12 Acuerdo 523 de 2013, ¿por el cual se modifican parcialmente los acuerdos 180 de 2005, 398 de 2009, 445 de 2010 y se modifica y suspende el acuerdo 451 de 2010 y se dictan otras disposiciones¿	Concejo de Bogotá	31-12-2013
13 Acuerdo 257 de 2013, ¿Por el cual se autoriza un cupo de endeudamiento para la Administración Central y los Establecimientos Públicos del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones¿.	Concejo de Bogotá	31-12-2013

13. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS

POT - Decreto 190/2004
Estructura funcional y de servicios - EFS
Sistema de movilidad
Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales

14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

POT - Decreto 190/2004
Plan maestro de espacio público
Plan maestro de movilidad y estacionamientos

15. OBSERVACIONES

La construcción de vías nuevas, así como de tramos faltantes de vías existentes, o la solución de giros a través de la construcción de intersecciones a desnivel que eviten sobre-recorridos vehiculares, redundan en la reducción de los tiempos de desplazamiento que utilizan los ciudadanos para desplazarse entre sus lugares de vivienda y sus lugares de trabajo o esparcimiento, circular por vías nuevas y en buen estado reduce la emisión de gases y micropartículas provenientes de vehículos de combustible fósil, con lo cual se mejora la calidad del aire que se respira en la ciudad, la mayor oferta vial contribuye a disminuir la congestión del tráfico, reduce los costos operacionales de los vehículos y le permite a los habitantes de la ciudad disfrutar de tiempo libre, lo que mejora su calidad de vida y su productividad y contribuye al crecimiento económico de la ciudad.

16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre SANDRA LILIANA ANGEL ALMAGRO
Area Subdirección General de Infraestructura
Cargo Subdirector General
Correo sandra.angel@idu.gov.co
Teléfono(s) 3386660 Ext 1800

17. CONCEPTO DE VIABILIDAD

ASPECTOS A REVISAR:

¿Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"?	SI
¿Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar?	SI
¿Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos?	SI
¿Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital?	SI
¿Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto?	SI



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1062 Construcción de vías y calles completas para la ciudad
Versión	19 del 19-ABRIL-2017

CONCEPTO Y SUSTENTACIÓN:

¿El concepto es favorable SI

Sustentación:

Técnicamente el proyecto se encuentra estructurado en todos sus aspectos, las metas propuestas contribuyen a ampliar la malla vial de la ciudad en términos de km y km-carril, lo que redundará en aumento de la capacidad vial y por lo tanto en mejores niveles de servicio de la infraestructura vial del Sistema de Movilidad de la ciudad.

Dentro de las entidades del Distrito, la encargada de ejecutar proyectos de infraestructura vial es el Instituto de Desarrollo Urbano y este cuenta con toda la experiencia y la capacidad técnica y operativa para la ejecución, siendo gestor de la misma.

Este proyecto se incluye en el Plan de Desarrollo ¿Bogotá Mejor para Todos¿ y se encuentra dentro del Pilar ¿02-Democracia Urbana¿ y el Programa ¿23 ¿ Mejor Movilidad para Todos¿.

RESPONSABLE CONCEPTO:

Nombre	Isauro Cabrera Vega
Area	Oficina Asesora de Planeación
Cargo	Jefe de Oficina
Correo	isauro.cabrera@idu.gov.co
Teléfono	3386660 EXT 2080
Fecha del concepto	17-JUN-2016

OBSERVACIONES DEL CONCEPTO:

El proyecto cuenta con todos los recursos de financiamiento para permitir su ejecución y alcanzar las metas físicas planeadas.

Estos recursos hacen parte del presupuesto del IDU y están avalados por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

1. IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1063 Conservación de vías y calles completas para la ciudad
Versión	13 del 24-FEBRERO-2017

Banco	BDPP-ACEP (ADMINISTRACION CENTRAL Y ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS)
Estado	INSCRITO el 09-Junio-2016, REGISTRADO el 17-Junio-2016
Tipo de proyecto	Mantenimiento Infraestructura Investigación y estudios
Etapas del proyecto	Preinversión - Prefactibilidad

2. CLASIFICACION EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO

Plan de Desarrollo	5 Bogotá mejor para todos
Pilar o Eje transversal	02 Pilar Democracia urbana
Programa	18 Mejor movilidad para todos

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Se utilizaron varios mecanismos de participación, promoción y construcción del Plan de Desarrollo entre los que se destacan: Convocatorias a través del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunitaria, el Consejos de Planeación Local, redes sociales, encuentros rurales, recolección de ideas ciudadanas en diversos escenarios y a través de la plataforma Bogotá abierta. A través de estos mecanismos se recibieron 20.259 ideas, de las cuales 13.417 (66%) fueron a través de la plataforma y 6.842 (34%) a través de otros espacios

Dicho proceso identificó que uno de los temas neurálgicos para los ciudadanos es el de movilidad; de un total de 4.254 ideas, el 21% (263) fueron específicas para el sector de movilidad.

Es así, que Bogotá Mejor para Todos representa para la ciudadanía la oportunidad de avanzar en el mejoramiento del transporte público, la construcción de infraestructura vial y peatonal, las nuevas alternativas de transporte, la seguridad vial y la cultura ciudadana.

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

La movilización de los habitantes de Bogotá está restringida por el deterioro actual de la infraestructura vial y la falta de recursos para invertir en actividades encaminadas a su conservación. Esta situación ha conllevado a una baja eficiencia y funcionalidad de la infraestructura vial existente, ocasionando mayores tiempos de desplazamiento y costos de operación vehicular, aumento en la accidentalidad, la inseguridad, baja competitividad, contaminación ambiental, mal uso del espacio público y la pérdida de tiempo por la congestión del tránsito (tiempos muertos).

La escasa inversión en la conservación de la red vial existente, ha ocasionado un deterioro degenerativo en la infraestructura vial, toda vez que al irse consumiendo los períodos de vida útil de las estructuras sin recibir el mantenimiento rutinario y periódico necesarios para mantener su condición inicial, éstas se deterioran requiriendo intervenciones de rehabilitación y/o reconstrucción, de mayor costo y mayor impacto.

En efecto, el fenómeno de la infraestructura vial carente de conservación, no se circunscribe específicamente a un sector en particular de la ciudad. Podría afirmarse que tanto las vías locales y rurales, como las arterias y las vías intermedias a lo largo y ancho de toda la ciudad, presentan un alto grado de deterioro que afecta la seguridad vial de los usuarios, impide el buen desarrollo de la movilidad y restringen el acceso fluido en muchos sectores tanto urbanos como rurales de la Capital.

Los inconvenientes que se han presentado por el mal estado de la malla vial de la ciudad de Bogotá, se hacen evidentes para los usuarios de la red que tienen que lidiar con muchos factores adversos, entre los que se destacan las fallas superficiales del pavimento, ya sean baches, grietas, parches en mal estado, hundimientos, piel de cocodrilo y huecos profundos, que agudizan la congestión, la accidentalidad, afectan el confort del viaje, aumentan la contaminación ambiental, los tiempos de viaje y los gastos operacionales de los vehículos afectando el bolsillo de los usuarios.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1063 Conservación de vías y calles completas para la ciudad
Versión	13 del 24-FEBRERO-2017

El mal estado que presentan algunas vías de la red vial se debe a que en décadas pasadas, la inversión en construcción de nuevos proyectos viales se priorizó sobre inversiones en actividades de conservación de vías. Adicionalmente, la malla vial de la ciudad no contaba con programas de conservación de vías con programación de actividades de diagnóstico, mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario, rehabilitación y reconstrucción, así como actividades de acciones de movilidad (tapahuecos) sino que las actividades de conservación se limitaban a obras puntuales de tapahuecos.

Técnicamente, es el Índice de Condición del Pavimento (ICP) el parámetro utilizado para medir el estado de las vías, a través de una calificación que indica la condición superficial de la estructura del pavimento. Este Índice depende del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) que determina la regularidad superficial del pavimento y del Índice de Fallas (IF) que fija el nivel de fallas superficiales que se presentan en la estructura del pavimento.

Según los resultados de este índice, el estado de cada una de las mallas que conforman el subsistema vial de Bogotá es el siguiente:

- Malla vial Troncal 76% Bueno, 20% en regular estado, 4% en mal estado.
- Malla vial Arterial 75% Bueno, 10% en regular estado, 15% en mal estado.
- Malla vial Intermedia 61% Bueno, 15% en regular estado, 24% en mal estado.
- Malla vial Local 23% Bueno, 28% en regular estado, 49% en mal estado.
- Malla vial Rural 12% Bueno, 14% en regular estado, 74% en mal estado.

En relación a los puentes vehiculares, empleando la metodología establecida en el Manual Sipucol y INVIAS, se realizó el diagnóstico y calificación a los puentes vehiculares ubicados en el área urbana de la ciudad, estableciendo que de los 511 puentes vehiculares, el 21% se encuentran en buen estado, 78% en regular estado y el 1% en mal estado.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en desarrollar y ejecutar programas de conservación para la infraestructura vial mediante la implementación de estrategias de intervención para el mantenimiento, rehabilitación y/o reconstrucción de la malla vial arterial y la malla vial intermedia y local que soporta las rutas del SITP, de los puentes vehiculares y de acciones de movilidad (tapahuecos), con el fin de mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad, conectividad y seguridad a los usuarios de la infraestructura vial: peatones, ciclistas, conductores y usuarios del transporte público colectivo e individual y a los conductores de vehículos privados.

Por otra parte, dar continuidad al Programa de Pavimentos Locales, para mejorar las condiciones de accesibilidad, movilidad y conectividad en las zonas marginadas y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La financiación de las obras de conservación proviene principalmente de la fuente `Sobretasa a la Gasolina¿ y de recursos adicionales provenientes de la fuente `Transferencias Ordinarias¿.

El proyecto pretende además articular y complementar las intervenciones del IDU en materia de conservación de la malla vial que soporta el SITP, con las intervenciones que realizan los Fondos de Desarrollo Local, la Unidad de Mantenimiento Vial y las Empresas de Servicios Públicos en una misma zona, a fin de optimizar y potencializar el impacto real de la inversión de los escasos recursos presupuestales disponibles por parte de todas las entidades distritales en intervenciones en la malla vial de Bogotá.

6. OBJETIVOS

Objetivo general

- 1 Mejorar el estado y por ende el nivel de servicio de la infraestructura vial del Sistema de Movilidad de la ciudad, disminuir su deterioro y prolongar su vida útil para mejorar las condiciones de seguridad, movilidad, accesibilidad y conectividad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1063 Conservación de vías y calles completas para la ciudad
Versión	13 del 24-FEBRERO-2017

Objetivo(s) específico(s)

- 1 Optimizar la operación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) a través de la conservación (reconstrucción, rehabilitación, mantenimiento y acciones de movilidad (tapahuecos)) de los corredores viales pertenecientes a la malla vial intermedia y local que soportan rutas del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-, teniendo en cuenta su participación mayoritaria en los viajes de la Ciudad.
- 2 Mejorar la movilidad de los habitantes del Distrito Capital, realizando actividades de conservación sobre los corredores que hacen parte de la malla vial arterial no troncal, dado que son los que soportan la movilidad y accesibilidad urbana.
- 3 Elevar las condiciones de vida de la población, mediante intervenciones integrales en las vías principales de los barrios que hacen parte del Programa de Pavimentos Locales, como mecanismo de apoyo a las comunidades organizadas de los estratos 1, 2 y 3 logrando el bienestar y comodidad de sus habitantes.
- 4 Realizar actividades de conservación en los puentes vehiculares para mejorar la conectividad en el sector aledaño a la intersección y dar continuidad a los flujos directos de las vías que conforman la intersección, disminuyendo los tiempos de viaje y los sobre-recorridos de los vehículos. Propender por que las inversiones de conservación de intersecciones a desnivel sean continuos y adecuados para evitar el deterioro acumulado de esta infraestructura.
- 5 Facilitar la comunicación entre la zona urbana y la zona rural del Distrito Capital, a través de la conservación de la red vial rural principal existente, con el fin de mejorar el acceso a los servicios básicos y el transporte de los productos que salen e insumos que ingresan de y hacia la zona.

7. METAS

(La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción - Componente de inversión de la Entidad)

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Mantener	16.00	Km-Carril	Malla Vial Local
2	Mantener	727.00	Km-Carril	Malla Vial Intermedia
3	Rehabilitar	78.50	Km-Carril	Malla Vial Intermedia
4	Mantener	356.00	Km-Carril	Malla Vial Arterial
5	Rehabilitar	55.00	Km-Carril	Malla Vial Arterial
6	Mantener	50.00	Km-Carril	Malla Vial Rural
7	Rehabilitar	20.00	Km-Carril	Malla Vial Rural
8	Mantener	37.00	Puentes Vehiculares	Asociados a la malla vial arterial
9	Construir	20.00	Km-Carril	Malla Vial Local
10	Pagar	2.00	Sentencias	A Procesos Judiciales Fallados En Contra Del Idu,
11	Realizar	2.00	Estudios y Diseños	Del Sistema Vial De La Ciudad
12	Realizar	100.00	por ciento	de las asistencias técnicas y logísticas del proyecto

8. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2017

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Construccion	0	20,000	8,800	8,800	8,800	46,400
Interventoria a la construccion	66	0	1,200	1,200	1,200	3,666
Rehabilitacion	6,924	0	44,223	55,564	53,623	160,334
Interventoria a la rehabilitacion	456	0	7,929	8,334	8,676	25,395
Mantenimiento	90,606	91,504	80,153	65,708	78,833	406,804
Interventoria al mantenimiento	13,399	0	8,907	13,399	10,750	46,455
Sentencias judiciales	10,403	0	0	0	0	10,403
Estudios y diseños	0	1,300	0	0	0	1,300



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1063 Conservación de vías y calles completas para la ciudad
Versión	13 del 24-FEBRERO-2017

9. FLUJO FINANCIERO

Ejecutado Planes anteriores	CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2017					HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5	
	2016	2017	2018	2019	2020	Total Proyecto	
\$0	\$121,854	\$112,804	\$151,212	\$153,005	\$161,882	\$700,757	

10. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2016	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	7,980,001	HABITANTES DE BOGOTA
2017	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,080,734	HABITANTES DE BOGOTA
2018	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,181,047	HABITANTES DE BOGOTA
2019	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,281,030	HABITANTES DE BOGOTA
2020	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	8,380,801	HABITANTES DE BOGOTA

11. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código Descripción localización

- 01 Usaquen
- 02 Chapinero
- 03 Santa Fe
- 04 San Cristobal
- 05 Usme
- 06 Tunjuelito
- 07 Bosa
- 08 Kennedy
- 09 Fontibon
- 10 Engativa
- 11 Suba
- 12 Barrios Unidos
- 13 Teusaquillo
- 14 Los Martires
- 15 Antonio Narino
- 16 Puente Aranda
- 17 La Candelaria
- 18 Rafael Uribe Uribe
- 19 Ciudad Bolivar
- 20 Sumapaz
- 55 Especial
- 66 Entidad
- 77 Distrital

12. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 Acuerdo 645 de 2016 "Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020 - Bogotá Mejor Para Todos"	Concejo Distrital	09-06-2016
2 Decreto Distrital 619 de 2000 "Plan de Ordenamiento Territorial modificadorios 469 de 2003 y 190 de 2004" y sus Decretos	Alcaldía Mayor de Bogotá	28-07-2000
3 Decreto Distrital 215 de 2005 "Plan Maestro de Espacio Público"	Alcaldía Mayor de Bogotá	07-07-2005



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1063 Conservación de vías y calles completas para la ciudad
Versión	13 del 24-FEBRERO-2017

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
4 Decreto Distrital 319 de 2006 "Plan Maestro de Movilidad"	Alcaldía Mayor de Bogotá	15-08-2006
5 Consultoría 044 de 2002 cuyo objeto fue la Estructuración Técnica y Legal del Proyecto Distritos de Mantenimiento de la Malla Vial Arterial Principal, Complementaria e Intermedia de Bogotá	CONSORCIO VELNEC S.A. ¿ CAPITAL WEB	31-12-2002
6 Resolución IDU N° 12054 del 24 de noviembre de 2003 ¿Por la cual se fijan los principios y procedimientos del Programa de Pavimentos Locales	Instituto de Desarrollo Urbano	24-11-2003
7 Inventario de la infraestructura vial	Dirección Técnica Estratégica Instituto de Desarrollo Urbano	30-03-2016
8 Sistema de Información Geográfica del IDU (SIGIDU)	Dirección Técnica Estratégica Instituto de Desarrollo Urbano	30-03-2016
9 Especificaciones Técnicas IDU ET-2005 - 2011	Dirección Técnica Estratégica Instituto de Desarrollo Urbano	31-12-2011
10 Contrato 568 de 2014 Evaluación del riesgo sísmico de los puentes vehiculares y peatonales de la ciudad de Bogotá	CONSULTORÍA INSAMI DE COLOMBIA Y ASOCIADOS S.A.S.	31-12-2014
11 Guía GU-IC-01-¿Toma de información técnica de inventario, diagnóstico y ensayos para la gestión de la infraestructura vial y espacio público	Instituto de Desarrollo Urbano	31-12-2014
12 Guía GU-FP-02 ¿Estructuración de programas de conservación para los Sistemas de Movilidad y Espacio Público peatonal construido	Instituto de Desarrollo Urbano	31-12-2015

13. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS

POT - Decreto 190/2004
 Estructura funcional y de servicios - EFS
 Sistema de movilidad
 Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales

14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

POT - Decreto 190/2004
 Plan maestro de espacio público
 Plan maestro de movilidad y estacionamientos

15. OBSERVACIONES

Este proyecto de conservación vial permite mejorar las condiciones de vida de los habitantes y la eficiencia productiva de la capital al contar con una estructura de pavimento en buenas condiciones y con los puentes vehiculares mantenidos, lo que reduce el impacto de las externalidades negativas entre las que se encuentran: reducción de los costos operacionales de los vehículos, reducción de los tiempos de desplazamiento de los individuos y de la circulación de las mercancías, reducción de la accidentalidad que tiene como causa el mal estado de la infraestructura vial, aumento en la velocidad promedio de circulación de los vehículos que tiene impactos de manera indirecta en la reducción de las emisiones contaminantes.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	204 Instituto de Desarrollo Urbano
Proyecto	1063 Conservación de vías y calles completas para la ciudad
Versión	13 del 24-FEBRERO-2017

16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre	JOSE FELIX GOMEZ PANTOJA
Area	Subdirección General de Desarrollo Urbano
Cargo	Subdirector General
Correo	jose.gomez@idu.gov.co
Teléfono(s)	3386660 Ext 1500

17. CONCEPTO DE VIABILIDAD

ASPECTOS A REVISAR:

- ¿Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"? SI
- ¿Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar? SI
- ¿Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos? SI
- ¿Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital? SI
- ¿Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto? SI

CONCEPTO Y SUSTENTACIÓN:

¿El concepto es favorable SI

Sustentación:

Técnicamente el proyecto se encuentra estructurado en todos sus aspectos, las metas propuestas ayudan a elevar el nivel de servicio de la infraestructura vial del Sistema de Movilidad de la ciudad, disminuir su deterioro y prolongar su vida útil para mejorar las condiciones de seguridad, movilidad, accesibilidad y conectividad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del vehículo privado.

El proyecto está sustentado por el Plan de Desarrollo ¿Bogotá Mejor para Todos¿, en el Proyecto Estratégico ¿CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE VÍAS Y CALLES COMPLETAS PARA LA CIUDAD¿, Programa ¿MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS¿ asociado al Segundo Pilar: DEMOCRACIA URBANA.

RESPONSABLE CONCEPTO:

Nombre	Isauro Cabrera Vega
Area	Oficina Asesora de Planeación
Cargo	Jefe Oficina
Correo	isauro.cabrera@idu.gov.co
Teléfono	3386660 EXT 2080
Fecha del concepto	17-JUN-2016

OBSERVACIONES DEL CONCEPTO:

El proyecto cuenta con los recursos de financiamiento para permitir su ejecución y alcanzar las metas físicas planeadas. Estos recursos hacen parte del presupuesto del IDU.

Dicha estrategia se encuentra avalada por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación.