



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	92 del 18-MARZO-2020

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	92 del 18-MARZO-2020

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	92 del 18-MARZO-2020

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 (solo se están mostrando las metas del Plan de Desarrollo vigente)

(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	1,509,974.73	m2	de Espacio público
2	Construir	22.58	Km	de Ciclorrutas
3	Conservar	1,568,484.28	m2	De espacio público
4	Mantener	197.00	unidades	de Puentes peatonales
5	Mantener	67.56	Km	de Ciclorrutas
6	Realizar	20.00	Estudios y Diseños	Del Sistema de Espacio Publico De La Ciudad
7	Construir	16.00	unidades	de Puentes peatonales
8	Adquirir	14.00	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 92 del 18-MARZO-2020

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
12	Rehabilitar	6.96	km	De Ciclorrutas
13	Pago del	100.00	por ciento	de compromisos de vigencias anteriores

8. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2020

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Estudios y diseños	4,091	28,359	2,163	1,505	5,028	41,146
Construcción	25,802	85,349	64,466	258,435	330,257	764,309
Mantenimiento	7,675	68,524	29,268	27,854	51,603	184,924
Predios	0	50	17	2,218	3,360	5,645
Compromisos de vigencias anteriores	0	0	0	67,365	60,731	128,096

9. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2020

HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5

Ejecutado Planes anteriores	2016	2017	2018	2019	2020	Total Proyecto
\$0	\$37,568	\$182,282	\$95,914	\$357,377	\$450,979	\$1,124,120

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



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	92 del 18-MARZO-2020

Código Descripción localización

17	La Candelaria
18	Rafael Uribe Uribe
19	Ciudad Bolívar
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" 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	92 del 18-MARZO-2020

16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre	Edgar Francisco Uribe Ramos
Area	Subdirección General de Infraestructura
Cargo	Subdirector General
Correo	francisco.uribe@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.