

ANEXO 1

ÍNDICE DE CALIDAD DE VIDA 2005/2014.¹¹

De 111 países y territorios incluidos en el ranking del Índice Calidad de Vida

Puesto	País o territorio	Puntuación Calidad de Vida (de 10)	Puesto	País o territorio	Puntuación Calidad de Vida (de 10)	Puesto	País o territorio	Puntuación Calidad de Vida (de 10)
1	 Suiza	9,336	2	 Japón	8,068	3	 Noruega	8,051
4	 Luxemburgo	8,015	5	 Italia	7,937	6	 Australia	7,925
7	 Islandia	7,911	8	 Suecia	7,810	9	 Dinamarca	7,797
10	 España	7,727	11	 Singapur	7,719	12	 Finlandia	7,618
13	 Estados Unidos	7,615	14	 Canadá	7,599	15	 Nueva Zelanda	7,436
16	 Países Bajos	7,433	17	 México	7,392	18	 Hong Kong	7,347
19	 Portugal	7,307	20	 Austria	7,268	21	 Taiwán	7,259
22	 Grecia	7,163	23	 Chipre	7,097	24	 Bélgica	7,095
25	 Francia	7,084	26	 Alemania	7,048	27	 Eslovenia	6,986
28	 Malta	6,934	29	 Reino Unido	6,917	30	 Corea del Sur	6,877
31	 Brasil	6,800	32	 Chile	6,793	33	 Zimbabue	6,770
34	 Barbados	6,720	35	 República Checa	6,698	36	 Polonia	6,690
37	 Malasia	6,670	38	 Hungría	6,570	39	 Israel	6,490
40	 Irlanda	6,469	41	 Catar	6,462	42	 Tailandia	6,436
43	 Sri Lanka	6,417	44	 Filipinas	6,403	45	 Eslovaquia	6,381
46	 Uruguay	6,368	47	 Panamá	6,361	48	 Costa Rica	6,309
49	 Croacia	6,301	50	 Turquía	6,286	51	 Trinidad y Tobago	6,278
52	 Ecuador	6,272	53	 Perú	6,216	54	 Colombia	6,176
55	 Kuwait	6,171	56	 El Salvador	6,164	57	 Bulgaria	6,162
58	 Rumanía	6,105	59	 China	6,083	60	 Vietnam	6,080
61	 Baréin	6,035	62	 Lituania	6,033	63	 Jamaica	6,022
64	 Marruecos	6,018	65	 Letonia	6,008	66	 Omán	5,916
67	 Estonia	5,905	68	 Emiratos Árabes Unidos	5,899	69	 Libia	5,849
70	 Indonesia	5,814	71	 Arabia Saudita	5,767	72	 India	5,759
73	 Paraguay	5,756	74	 Jordania	5,675	75	 Nicaragua	5,663
76	 Bangladés	5,646	77	 Albania	5,634	78	 República Dominicana	5,630
79	 Egipto	5,605	80	 Argelia	5,571	81	 Bolivia	5,492

¹ The Economist Intelligence Unit's Quality-of-Life Index» (PDF). The Economist. Consultado el 29-09-214

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Puesto	País o territorio	Puntuación Calidad de Vida (de 10)	Puesto	País o territorio	Puntuación Calidad de Vida (de 10)	Puesto	País o territorio	Puntuación Calidad de Vida (de 10)
82	 Túnez	5,472	83	 Serbia	5,428	84	 Armenia	5,422
85	 Azerbaiyán	5,377	86	 Georgia	5,365	87	 Irán	5,343
88	 República de Macedonia	5,337	89	 Guatemala	5,321	90	 Honduras	5,250
91	 Sudáfrica	5,245	92	 Pakistán	5,229	93	 Bosnia y Herzegovina	5,218
94	 Ghana	5,174	95	 Venezuela	5,110	96	 Kazajistán	5,082
97	 Siria	5,052	98	 Ucrania	5,032	99	 Moldavia	5,009
100	 Bielorrusia	4,978	101	 Uganda	4,879	102	 Turkmenistán	4,870
103	 Kirguistán	4,846	105	 Rusia	4,796	106	 Uzbekistán	4,767
107	 Tayikistán	4,754	108	 Nigeria	4,505	109	 Tanzania	4,495
110	 Haití	4,090	111	 Argentina	3,892			

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/%C3%8Dndice_de_calidad_de_vida

NOTA. Se omiten en este ranking muchos países / territorios, entre ellos la mayoría de los países menos desarrollados porque hay datos insuficientes para producir un rango viable. Se excluyen también el micro-estado de la Comunidad Europea, que serían presumiblemente de los primeros en el evento de llegarse a incluir.

**ANEXO 2
NORMOGRAMA**

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
NACIONAL	Constitución Política	<p>Estado y Fines Esenciales: Art. 1º consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.</p> <p>El Art. 2º determinó que son fines esenciales del Estado: “servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; <i>facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo</i>”.</p> <p>Derechos Constitucionales Asociados a la Movilidad (fundamentales y colectivos)</p> <p>Art. 11º. Establece el derecho a la vida, como un derecho fundamental, y que dicho derecho es inviolable. No habrá pena de muerte.</p> <p>La vida como derecho fundamental, procura que ante todo, la movilidad se desarrolle en condiciones de seguridad; lo cual faculta al Estado para que regule los comportamientos que, asociados a la movilidad, ponen en peligro la vida.</p> <p>A pesar de que para la mayoría de las autoridades las violaciones a las normas de tránsito se hayan convertido en un tema de índole fiscal, de ingresos estatales, se enfoca el control a medidas de disciplina social, o a aquellas conductas fáciles de reprimir y de alta rentabilidad económica, pero de escaso impacto en la tranquilidad y en la salud públicas.</p> <p>El Art. 24. Señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley,</p> <p>El derecho a circular libremente dentro del territorio nacional es un derecho sujeto a las limitaciones normativas para que se procure garantizar que la movilidad sea fruto de movilidades individuales razonablemente ejercidas, que cedan en el ejercicio del derecho cuando el mismo altere la movilidad, o el medio ambiente, o ponga en peligro derechos o bienes.</p> <p>La movilidad, no se limita a los vehículos automotores, por cuanto ella es dable en vehículos que no lo son, e incluso puede darse a nivel de peatones. Las estrategias de movilidad deben tender a privilegiar los derechos de las mayorías, y si bien debe garantizarse espacio para la circulación de vehículos, se debe recordar que las personas como tales, tienen derecho a gozar también de infraestructuras viales peatonales, en las que la recreación no constituya un peligro latente, sino una alternativa al vehículo</p>
		<p>. El Art. 26º. Reconoce la libertad de toda persona a escoger profesión u oficio. La ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles.</p> <p>En el ejercicio de las profesiones existen oficios cuyo riesgo social es mucho más alto que el que genera la mayoría de aquellas. La actividad de la conducción de vehículos y en ocasiones el simple tránsito peatonal implican alto riesgo social, y en el cual el Estado debe intervenir preferentemente en forma restrictiva, para reprimir los comportamientos, cuando la sociedad misma no los controla espontáneamente.</p>
NACIONAL	Constitución Política	<p>Art. 52. Incluye el derecho que tienen todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y aprovechamiento del tiempo libre. El Estado debe promover éstas actividades.</p>
		<p>Art. 79. Determina que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y señala como deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines. La Ley debe garantizar la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlos.</p>
		<p>Art. 80º. Estipula que el Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución; y que además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.</p> <p>La calidad del ambiente, compuesta de factores como la calidad del aire, de las aguas, del espacio público visual, de la emisión de ruidos, merece una especial dedicación del Estado, tratando de lograr un balance entre progreso material y calidad de vida, medida en términos de tranquilidad y salubridad.</p> <p>Art. 82. Establece que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.</p> <p>La utilización del espacio público, que envuelve toda la infraestructura en la cual se desarrolla la movilidad, debe hacerse de acuerdo con criterios de racionalidad que permitan un disfrute efectivo del mismo para todas las capas sociales, garantizando que sobre el mismo se desarrollará una movilidad pública, medida, responsable y respetuosa de los derechos comunes.</p>

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
NACIONAL	Constitución Política	<p>Autonomía Territorial</p> <p>Dentro de los principios fundamentales de la Constitución, en su artículo primero aparece expresamente el de la autonomía territorial, específicamente en el Título I – “De los Principios Fundamentales”, Artículo 1º.- “Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista...”</p> <p>Esta autonomía posee límites geográficos que implican la entrada a otra jurisdicción, por lo que en lo referente a movilidad, aspectos como la ubicación de las zonas de carga, o las limitaciones para vehículos pesados pueden tener incidencia sobre los municipios vecinos.</p> <p>Intervención del Estado: Al Estado se le otorga facultades para intervenir casi en todas las actividades públicas y privadas, mediante:</p> <p>El Art. 333, al establecer: <i>“La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común...”</i></p> <p>El Art. 334, con el cual se determina que la dirección general e intervención de la economía estará a cargo del Estado y que éste intervendrá en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano; para lo cual expedirá las normas y fijará las reglas que regulan la actividad de los particulares en la explotación de dichas actividades.</p>
	Constitución Política	<p>Control Fiscal:</p> <p>Art. 267, determina que el control fiscal es una función pública que ejercerá la Contraloría General de la República, la cual vigila la gestión fiscal de la administración y de los particulares o entidades que manejen fondos o bienes de la Nación; y que este control se ejercerá en forma posterior y selectiva conforme a los procedimientos, sistemas y principios que establezca la ley.</p> <p>Esta podrá, sin embargo, autorizar que, en casos especiales, la vigilancia se realice por empresas privadas colombianas escogidas por concurso público de méritos, y contratadas previo concepto del Consejo de Estado</p> <p>El Art. 272, establece que la vigilancia de la gestión fiscal de los departamentos, distritos y municipios donde haya contralorías, corresponde a éstas y se ejercerá en forma posterior y selectiva.</p>
NACIONAL	Constitución Política	<p>Planeación: La Planeación como referente obligatorio para el Estado se incluye en:</p> <p>El Art. 339 cuando se determina que habrá un Plan Nacional de Desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.</p> <p>En el Art. 341 se estableció que las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo.</p> <p>El Art. 259 se determina que el plan nacional de desarrollo debe ser la concreción del mandato popular que se le ha otorgado a un candidato, por lo tanto debe reflejar el programa presentado por el candidato electo al momento de su inscripción, cuando dice: <i>“Quienes elijan gobernadores y alcaldes, imponen por mandato al elegido, el programa que presentó al inscribirse como candidato</i></p> <p>El título XIII trata sobre el régimen económico y de la Hacienda Pública, específicamente el capítulo II, reglamenta los planes de desarrollo, en la nación y en las entidades territoriales, como mecanismo para asegurar el uso eficiente de los recursos y el desempeño adecuado que les han sido asignados por la Constitución y la Ley.</p> <p>El Art. 343, determina que la entidad nacional de planeación que señale la ley, tendrá a su cargo el diseño y la organización de los sistemas de evaluación de gestión y resultados de la administración pública, tanto en lo relacionado con políticas como con proyectos de inversión, en las condiciones que ella determine.</p>
		<p>Las normas del orden, Nacional, Departamental, Municipal y Distrital obligan a que se adopten planes de desarrollo, que en muchas ocasiones se debe concertar entre las mismas, y en el caso de las entidades territoriales sus planes deben incluir el componente de formulación de políticas (parte estratégica) y el plan de inversiones de mediano y corto plazo, horizonte de cada Administración.</p> <p>La Planeación implica la integración no sólo de la esfera económica, sino también de aspectos sociales, ecológicos, comunitarios y culturales, que tienen repercusiones en la comunidad. En lo pertinente a movilidad toma fuerza lo económico, por la asociación movilidad-productividad, y las ecológicas, relativas al impacto ambiental, en cada uno de los modos de transporte.</p> <p>Servicios Públicos:</p>
NACIONAL		<p>Las normas del orden, Nacional, Departamental, Municipal y Distrital obligan a que se adopten planes de desarrollo, que en muchas ocasiones se debe concertar entre las mismas, y en el caso de las entidades territoriales sus planes deben incluir el componente de formulación de políticas (parte estratégica) y el plan de inversiones de mediano y corto plazo, horizonte de cada Administración.</p> <p>La Planeación implica la integración no sólo de la esfera económica, sino también de aspectos sociales, ecológicos, comunitarios y culturales, que tienen repercusiones en la comunidad. En lo pertinente a movilidad toma fuerza lo económico, por la asociación movilidad-productividad, y las ecológicas, relativas al impacto ambiental, en cada uno de los modos de transporte.</p> <p>Servicios Públicos:</p>

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
		El Art. 365, establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, y que es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. El Art. 366, determina que el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios públicos. También establece que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado y que en los planes y presupuestos de la Nación y de las ET, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.
	Ley 86 de 1989	Se dictan “normas sobre sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento”.
	Ley 42 de 1993.	Control Fiscal. (Ley de Control Fiscal). Desarrolla lo referente al control fiscal previsto en la Constitución Política de 1991, Establece la organización del Sistema de Control Fiscal Financiero y los órganos que lo ejercen; define el control fiscal, establece los sujetos de control fiscal; los principios en los cuales se fundamenta la vigilancia de la gestión fiscal del estado (la eficiencia, la economía, la eficacia, la equidad y la valoración de los costos ambientales), los Sistemas del ejercicio del control fiscal (financiero; de legalidad, de gestión, de resultados, la revisión de las cuentas y la evaluación del SCI). Art. 7o. La vigilancia de la gestión fiscal que adelantan los organismos de control fiscal es autónoma y se ejerce de manera independiente sobre cualquier otra forma de inspección y vigilancia administrativa. Art. 8. La vigilancia de la gestión fiscal del Estado se fundamenta en la eficiencia, la economía, la eficacia, la equidad y la valoración de los costos ambientales. Art. 9. Para el ejercicio del control fiscal se podrán aplicar sistemas de control como el financiero, de legalidad, de gestión, de resultados, la revisión de cuentas y la evaluación del control interno. El Art. 13. El control de resultados es el examen que se realiza para establecer en qué medida los sujetos de la vigilancia logran sus objetivos y cumplen los planes, programas y proyectos adoptados por la administración, en un período determinado.
NACIONAL	Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se distribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta el sector transporte y se dictan otras disposiciones-. Establece los principios fundamentales constitucionales, indica los principios del transporte público.
	Ley 136 de 1994	Dicta normas tendientes a la modernización y funcionamiento de los municipios.
	La Ley 152 de 1994	Plan de Desarrollo. Reglamenta los procedimientos para elaborar, aprobar, ejecutar y evaluar los planes de desarrollo. El artículo 38, indica que el fin último de los planes de desarrollo de las entidades territoriales es “(...) <i>garantizar el uso eficiente de los recursos y el desempeño adecuado de sus funciones</i> ”.
	Ley 310 de 1996	Establece disposiciones relativas al transporte público masivo, fija una serie de condiciones para el desarrollo de los proyectos de transporte masivo, cuando se requiera para los mismos, el aporte de la Nación. Estableció que el Ente Territorial interesado en desarrollar proyectos, para que pueda contar con el apoyo financiero de la Nación debe satisfacer ciertas condiciones entre ellas la de conformar una sociedad por acciones, como titular del servicio. Esta figura se implementó en el Distrito Capital, donde TRANSMILENIO S.A., que dentro de la nomenclatura a que se refiere la Ley 489 de 1998, en concordancia con el artículo 54 del estatuto Orgánico del Distrito se considera como una empresa industrial y comercial del Distrito o sociedad pública.
	Ley 336 de 1996	A partir de las disposiciones de la Ley 310 de 1996, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) obtuvo aprobación del Ministerio de Transporte como autoridad única de transporte masivo, y se definió su área de influencia, que puede extenderse a municipios donde exista interconexión directa o indirecta, cuya participación es necesaria para salvaguardar la autonomía territorial y para definir la forma en que se hará utilización de la infraestructura de transporte común, que puede llegar a incluir de hecho, aporte de infraestructura de La Nación, consistente en vías nacionales o en tramos férreos, modifica la Ley 86 de 1989, organiza el área de influencia de un Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa o indirecta. Además, contempla la participación de la Nación en la cofinanciación con aportes de capital, en dinero o especie de los proyectos de inversión para las Entidades Territoriales.
	Ley 336 de 1996	Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte-. Unifica los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan, dentro de sus objetivos contempla la regulación y reglamentación del transporte público masivo, terrestre entre otros, y su operación en el territorio nacional, también establece la seguridad orientada a la protección de los usuarios como prioridad principal en la actividad del sistema de transporte y por último en lo referente a la regulación del transporte, instaura las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico, dándole prelación a la utilización de medios de transporte masivo. También señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios; ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dando prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
	Ley 388 de 1997	Modificó las Leyes 9 de 1989, y 2 de 1991. La cual fue el producto de la necesidad, tanto de armonizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989, como de materializar la intervención del Estado, para que permita a largo plazo, hacer efectivos los derechos, de los asociados, del uso de las infraestructuras urbanas que, que hasta ese entonces, no lo facilitaban; apareció el criterio de la intervención urbana integral, planificada Objetivos y principios generales.
NACIONAL	Ley 388 de 1997	<p>Artículo 1º.- Establece como objetivos de la esta ley:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental. 2. El establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes. 3. Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se ajuste a la función social de la propiedad y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y velar por la creación y la defensa del espacio público, así como por la protección del medio ambiente y la prevención de desastres. 4. Promover la armoniosa concurrencia de la Nación, las entidades territoriales, las autoridades ambientales y las instancias y autoridades administrativas y de planificación, en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. 5. Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales, en las cuales confluyan en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política. <p>Acción urbanística. El Art 8º, establece que la función pública del ordenamiento del territorio local se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo; y determina cuales son las acciones urbanísticas, dentro de las cuales incluye lo referente a la movilidad en los numerales 2 , 4 y 9 del citado artículo, así:</p>
NACIONAL	Ley 388 de 1997	<p>“2. Localizar y señalar las características de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios, la disposición y tratamiento de los residuos sólidos, líquidos, tóxicos y peligrosos y los equipamientos de servicios de interés público y social, tales como centros docentes y hospitalarios, aeropuertos y lugares análogos.</p> <p>4. Determinar espacios libres para parques y áreas verdes públicas, en proporción adecuada a las necesidades colectivas.</p> <p>9. Dirigir y realizar la ejecución de obras de infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos públicos, directamente por la entidad pública o por entidades mixtas o privadas, de conformidad con las leyes”.</p> <p>Y en el Parágrafo, en el cual define que las acciones urbanísticas antes previstas deberán estar autorizadas en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen o complementen, en los términos previstos en la ley (388 de 1996)</p> <p>El Art. 13, define lo que corresponde al componente urbano del plan de ordenamiento territorial, como un instrumento para la administración del desarrollo y la ocupación del espacio físico clasificado como suelo urbano y suelo de expansión urbana, que integra políticas de mediano y corto plazo, procedimientos e instrumentos de gestión y normas urbanísticas.</p> <p>Así mismo se indica en el mencionado artículo, que el componente urbano del POT debe contener por lo menos: “1. Las políticas de mediano y corto plazo sobre uso y ocupación del suelo urbano y de las áreas de expansión, en armonía con el modelo estructural de largo plazo adoptado en el componente general y con las previsiones sobre transformación y crecimiento espacial de la ciudad”. “2. La localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial, de transporte y la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas y la proyectada para las áreas de expansión; la disponibilidad de redes primarias y secundarias de servicios públicos a corto y mediano plazo; la localización prevista para los equipamientos colectivos y espacios libres para parques y zonas verdes públicas de escala urbana o zonal, y el señalamiento de las cesiones urbanísticas gratuitas correspondientes a dichas infraestructuras”</p>
	Ley 489 de 1998	Dicta normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional.
	Ley 610 de	Control Fiscal. Establece el trámite del proceso de responsabilidad fiscal de competencia de las Contralorías.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
	2000	En el Art. 3 Define la Gestión Fiscal como el conjunto de actividades económicas, jurídicas y tecnológicas, que realizan los servidores públicos y las personas de derecho privado que manejen o administren recursos o fondos públicos. En el Art. 6, define Daño patrimonial al Estado , .como la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida, uso indebido o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado., producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inequitativa e inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías
	Ley 617 de 2000	Reforma parcialmente la Ley 136 de 1994, el Decreto Extraordinario 1222 de 1986 (con el que se expidió el régimen departamental); se adiciona la Ley Orgánica del Presupuesto; el Decreto Ley 1421 de 1993, y se dictan otras normas tendientes a la descentralización y se dictan normas de racionalización del gasto.
	Ley 1450 de 2011,	Plan de Desarrollo. Adoptó el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (PND) “Prosperidad para todos”
		Código de Transporte Terrestre. Le otorgó a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito; los faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción (Art. 6), por lo que les atribuye la expedición de normas, y toma de las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del código.
NACIONAL	Ley 769 de 2002	Incluye como principio la calidad, cubrimiento y libertad de acceso, pilar de la movilidad. Dentro de los principios de intervención del Estado, en la movilización de las personas, y bienes en el territorio nacional, se incluyen la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. La seguridad es el criterio básico. A pesar de tratarse de una norma del orden nacional, existen facultades que el Código deja en manos de las autoridades de tránsito locales, es decir, hay disposiciones en las cuales cada ente territorial, con la calidad de autoridad (artículo 3ro del Código) define como han de aplicarse en su jurisdicción. Incluye diversos aspectos relacionados con movilidad, entre otros, lo determinado en los artículos: el Art. 76, en el cual se incluye la prohibición de estacionar vehículos en lugares como: En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos y en zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos; Art. 78 relacionado con Zonas y horarios de estacionamiento especiales; y el 105, sobre la clasificación de las vías; en el párrafo 1º de dicho artículo, el cual Se refiere a la consulta que den realizar las autoridades de tránsito sobre la utilización de las vías; Art. 114, relacionado con el retiro de avisos, vallas, y demás elementos que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito; Art. 118, sobre simbología de señales luminosas; Párrafo 2, referente a paraderos, entre otros aspectos.
	Ley 872 de 2003	Se crea el Sistema de Gestión de la Calidad, SGC, en la Rama Ejecutiva del Poder Público y en otras entidades prestadoras de servicios, <i>“como una herramienta de gestión sistemática y transparente que permita dirigir y evaluar el desempeño institucional, en términos de calidad y satisfacción social en la prestación de los servicios a cargo de las entidades y agentes obligados, la cual estará enmarcada en los planes estratégicos y de desarrollo de tales entidades. El sistema de gestión de la calidad adoptará en cada entidad un enfoque basado en los procesos que se surten al interior de ella y en las expectativas de los usuarios, destinatarios y beneficiarios de sus funciones asignadas por el ordenamiento jurídico vigente”.</i>
	Ley 1383 de 2010	Modifica el Código Nacional de Tránsito
	Ley 1474 de 2011	Estatuto anticorrupción. Dicta medidas administrativas para la lucha contra la corrupción y el fortalecimiento del control fiscal. Artículo 121. Permite a las contralorías territoriales, realizar alianzas estratégicas con la academia y otras organizaciones de estudios e investigación social para la conformación de equipos especializados de veedores ciudadanos, con el propósito de ejercer con fines preventivos el control fiscal social a la formulación y presupuestación de las políticas públicas y los recursos del erario comprometidos en su ejecución.
NACIONAL	Decreto 105 de 1995	Reglamenta la Ley 105 de 1993-. Determina los factores que deben tener en cuenta las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal para la fijación de tarifas
	Decreto 2263 de 1995	Se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el decreto 105 de 1995
	Dcto. Nal. 3109 de 1997	Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de Transporte Masivo de Pasajeros y la utilización de los recursos de la nación en desarrollo de la Ley 336 y la Ley 310. De acuerdo con el Art. 6 de la Ley 336 de 1996, define la actividad transportadora como el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separadas o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes. (Art.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
		2º).- De conformidad con, la actividad transportadora. También aclara el concepto de lo que se entiende por transporte masivo de pasajeros, como el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización (Art. 3) .
	Dcto. Na. 149 de 1999	Por el cual se reglamenta el registro de operadores de transporte Multimodal-.
	Dcto. Na. 101 del 2000	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones. Se reasignan competencias y se crean las Direcciones Generales Modales
	Dctos. Nales 170 a 176 de 2001	Por los cuales se reglamentan los diferentes servicios públicos de Transporte Terrestre Automotor (Colectivo Metropolitano, distrital y municipal de pasajeros; pasajeros por carretera; individual de pasajeros en vehículos tipo taxi; carga; especial; mixto); y del régimen de sanciones. Por los cuales se reglamentan los diferentes servicios públicos de Transporte Terrestre Automotor (Colectivo Metropolitano, distrital y municipal de pasajeros; pasajeros por carretera; individual de pasajeros en vehículos tipo taxi; carga; especial; mixto); y del régimen de sanciones Reglamentan la habilitación de las empresas de servicio público terrestre automotor y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.
	Decreto 2053 de 2003	Modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones. Se reasignan competencias y se crea la Dirección de Transporte y Tránsito, cubre todos los modos exceptuando el modo aéreo y el marítimo internacional.
	Resolución 1268 de 1998	Por la cual se delegan funciones a la Dirección General de Transporte Ferroviario, se establecen procedimientos y se definen los componentes de los Sistemas Integrales de Transporte Masivo-. Establece responsabilidades en la participación del Ministerio de Transporte dentro del desarrollo de los Sistemas de Transporte Masivo
	Resolución 3363 de 1998, - Min Transporte	con la cual se determina el área de influencia del sistema de transporte masivo para Santafé de Bogotá D.C.
	Resolución 5411 de 2007 - Min Transporte	Adopta las Normas Técnicas Colombianas NTC-4901-1 Vehículos para el Transporte Urbano Masivo de Pasajeros- Parte 1. Autobuses Articulados y NTC-4901-2 Métodos de Ensayo, como requisitos que deben cumplir los vehículos articulados para el Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros.
	Resolución 12333 de 2012 - Min Transporte	Fija los criterios y variables que deberán observar las autoridades territoriales para la fijación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas en los Sistemas Masivos, Integrados o Estratégicos de Transporte de Pasajeros. Señala que las autoridades Distritales o Municipales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico, para lo cual deberán previamente elaborar un modelo económico, financiero y operativo, en el que se demuestre que la aplicación de las tarifas garantiza la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos socioeconómicos esperados.
	Circular 1 de 2004 - Min Transporte	Por la cual se establecen directrices para la implementación de sistemas de transporte masivo cofinanciados por la Nación y las entidades territoriales, entre ellos: propiciar una adecuada organización empresarial donde los Sistemas de Transporte Masivo de Pasajeros deben cumplir con los criterios de eficiencia, seguridad, oportunidad y economía, con criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Estimulación al ejercicio de la libre empresa. Fortalecimiento empresarial. Selección justa y objetiva. Seguridad a los usuarios, respeto.
OTROS DOCUMENTOS	Documentos CONPES, (1)	Se consideran relevantes en la formulación de la política de Movilidad y del Plan Maestro de Movilidad – PMM- entre otros se encuentran:
	CONPES 2999 de 1998,	Definió los términos de participación de la Nación en el Proyecto de Transporte Masivo
	CONPES 3093 de 2000,	Presenta al Consejo Nacional de Política Económica y Social –CONPES – el seguimiento de las acciones para el desarrollo del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros – SPUTMP – de Bogotá previstas por el CONPES (Documento CONPES 2999 “Sistema del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para la ciudad de Santa Fe de Bogotá”, Abril 28 de 1998.) y acordadas en los convenios suscritos entre la Nación y el Distrito (“Convenio para la financiación de la primera línea de metro para la ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C.”, Junio 1998; “ <i>Convenio para la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de la primera línea de metro y la financiación de algunos componentes flexibles del sistema integrado de transporte masivo para la ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C.</i> ” Junio de 1998 y “ <i>Otrosí No.1 al convenio para la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de la primera línea de metro y la financiación de algunos componentes flexibles del sistema integrado de transporte masivo para la ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C.</i> ”, Diciembre de 1999). Así mismo, en cumplimiento de la ley, somete a consideración del CONPES la modificación de los términos para la participación de la Nación en el SPUTMP de Bogotá (Artículo 2º, numeral 2, de la Ley 310 de 1996).

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
	CONPES 3167 de mayo 27 de 2002	“Política para Mejorar el Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros”. Contempla el mejoramiento del servicio de transporte público urbano de pasajeros mediante la aplicación de herramientas técnicas y financieras innovadoras, con el propósito de fortalecer los procesos de descentralización, aumento de productividad, ordenamiento y consolidación de las ciudades, dentro de un marco de disciplina fiscal.
	CONPES 3185 de 2002	En este documento se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la revisión del Área de Influencia del Sistema Transmilenio considerando la extensión entre Bogotá y Soacha de la troncal Norte-Quito-Sur de Transmilenio, prevista por el documento CONPES 30931 y la correspondiente adición a los términos vigentes para la participación de la Nación en el desarrollo de este nuevo corredor. El Área de Influencia de un Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros está comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y los Municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa e indirecta ² . El área de influencia del Sistema de Transporte Masivo para Bogotá (Transmilenio) la compone el área urbana y suburbana de la ciudad de Bogotá ³ . Esta área se encuentra acorde con el alcance del sistema previsto en el documento CONPES 3093. Sin embargo, cualquier expansión del alcance del sistema Transmilenio por fuera del área de influencia aprobada requiere una revisión y ajuste de la misma.
	CONPES 3244 del 15 de Nov de 2003	Se refiere a: “Estrategias para la consolidación y dinamización del sector de gas natural en Colombia” hace énfasis en la importancia del uso del gas natural vehicular en el transporte público
	CONPES 3256 de dic 15 de 2003	Referente a las Políticas y estrategias para la gestión concertada del desarrollo de la región Bogotá-Cundinamarca.
	CONPES 3260 de diciembre 15 de 2003,	Relacionado con la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo. Impulsa la implantación de sistemas integrados de transporte masivo –SITM– en las grandes ciudades del país y fortalece la capacidad institucional para planear y gestionar el tráfico y transporte en las demás ciudades, con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad, e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano, dentro de un marco de eficiencia fiscal que promueva nuevos espacios para la participación del sector privado en el desarrollo y operación del transporte urbano de pasajeros
	CONPES 3305 del 23 de agosto de 2004	Se incorporan los lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano. El documento presenta un conjunto de acciones encaminadas a optimizar la política de desarrollo urbano del Gobierno Nacional. En particular se presenta: (i) un diagnóstico general sobre la situación actual de los centros urbanos del país; (ii) un análisis de la evolución de la Política de Desarrollo Urbano y de los principales atributos urbanos; y, (iii) una propuesta y estrategias para mejorar la gestión del desarrollo urbano en Colombia. Adicionalmente, da lineamientos dirigidos a consolidar ciudades más compactas, más sostenibles, más equitativas y con la capacidad de gestionar y financiar su propio desarrollo.
	Documento CONPES 3344, del 14 de marzo de 2005	Establece los “Lineamientos para la Formulación de la Política de Prevención y Control de la Contaminación del Aire”, en el que determina que “Las políticas y estrategias nacionales y locales de prevención y control de la contaminación del aire, según su competencia, incluirán planes para el mejoramiento de la calidad de los combustibles y la masificación del uso de aquellos más limpios. El establecimiento de estos planes deberá desarrollarse teniendo en cuenta la realidad económica del sector productor de combustibles del país”.
	CONPES 3368 de agosto 1 de 2005,	“Política Nacional de Transporte Urbanos y Masivo – Seguimiento”. Realiza un seguimiento a los documentos CONPES 3167 de 2002 y 3260 de 2003 en materia de cofinanciación de la Nación a los SITM, así mismo, se propone un marco fiscal general para la programación y a las modificaciones de los aportes de la Nación en la financiación del Programa de los SITM, y se desarrollan aspectos de carácter institucional donde se establece una política general para la participación de la Nación en los Entes Gestores de los SITM.
	CONPES 3677 de julio 19 de 2010.	Ø Referente al CONPES de Movilidad integral para la Región Capital Bogotá- Cundinamarca. Recoge las políticas, programas y proyectos del Gobierno Nacional en la participación del desarrollo integral de la movilidad de la Región Capital Bogotá Cundinamarca, a través de la participación en la financiación de los proyectos. Este documento evalúa los avances de las propuestas para el Sistema Integrado de Transporte Público—SITP, Transmilenio, Primera Línea de Metro de Bogotá, y Tren de Cercanías para Bogotá y la Sabana, y establece las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto como parte de la solución integral a los problemas de movilidad del Distrito y la Región Capital.
	CONPES 3167 de mayo 23 de 2012.	Se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la política del Gobierno Nacional orientada a mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros mediante la aplicación de herramientas técnicas y financieras innovadoras, con el propósito de fortalecer los procesos de descentralización, aumento de productividad, ordenamiento y consolidación de las ciudades ¹ , dentro de un marco de disciplina fiscal.
DISTRITALES	Ac. 2 de 1972 Concejo de Bogotá	Establece la creación del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) como establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente con domicilio en la ciudad de Bogotá.
	Ac 34 de 1991, Concejo Bogotá,	Estableció el sistema estacionamiento en vía pública dentro de la jurisdicción del Distrito Capital.
	Ac 12 de 1994 Concejo	Planeación. Corresponde al Estatuto de Planeación del Distrito Capital.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
	Bogotá	
	Ac 122 de 2004	Adoptó en las entidades distritales el Sistema de Gestión de la Calidad,
	Ac 119 de 2004 Concejo Bogotá	Adoptó el Plan de Desarrollo Económico, social y de Obras Públicas de Bogotá, “Bogotá Sin indiferencia” 2004- 2008.
	Ac 180 de 2005 Concejo Bogotá	Por el cual se autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras
	A 223 de 2006 Concejo Bogotá	Establece los mecanismos de seguimiento a los Planes Maestros de Bogotá.
	Ac 257 de 2006 Concejo Bogotá	Por medio del cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones.
	Ac 301 de 2007	Se establece como criterios para la elaboración de políticas públicas distritales los Objetivos del Milenio.
	Ac 308 de 2008 Concejo Bogotá	Adoptó el Plan de Desarrollo Económico, social, Ambiental y de Obras Públicas de Bogotá, “Bogotá Positiva: para vivir mejor” 2008- 2012
	Ac 446 de 2010 Concejo Bogotá	Obliga a la Secretaria Distrital de Movilidad, entidades del Sector y entidades con quien el SIMUR interactúa, a articularse por medio del sistema integrado de información sobre movilidad urbano regional
	Ac 489 de 2012 Concejo Bogotá	Adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá, D.C. “Bogotá Humana” 2012-2016
	Ac 519 de 2012 Concejo Bogotá	Control Fiscal Dicta normas sobre organización y funcionamiento de la Contraloría de Bogotá, D.C. se modifica su estructura orgánica interna y se fijan las funciones de sus dependencias, se modifica la planta de personal y se ajusta el sistema de nomenclatura y los grados de escala salarial de la planta de personal, en el artículo 41, numerales 2, 5 y 8; señala como funciones de la Dirección de Estudios de Economía y Política Pública: “2. Dirigir los estudios, investigaciones y análisis que permitan evaluar el plan de desarrollo en términos de política pública y las finanzas de la Administración Distrital” (...); 5. Dirigir la elaboración del mapa de políticas públicas de acuerdo al plan de desarrollo distrital y la matriz de riesgo” y “8. Dirigir, coordinar y orientar la realización de los informes, estudios, pronunciamientos y documentos a publicar de carácter económico, financiero, presupuestal, contable, social y de política pública”. En el mismo sentido, establece como funciones de la Subdirección de Evaluación de Política Pública en el Artículo 44, numerales 5 y 7: “. Formular y aplicar indicadores y metodologías de tipo sectorial que permitan evaluar el desempeño de las políticas públicas y la intervención de las entidades distritales en el sector respectivo” y “.Evaluar el desempeño de la gestión fiscal y de las políticas públicas sectoriales, en su formulación, implementación y resultados” respectivamente.
	Ac 523 de 2013 Concejo Bogotá	Modifica parcialmente los Acuerdos 180 de 2005, 398 de 2009, 445 de 2010, y se modifica y suspende el Acuerdo 451 de 2010.
	Dcto. Dtal. 449 de 1999	Con el cual se actualizan los procedimientos del Banco Distrital de Programas y Proyectos.
	Dcto. Dtal. 682 de 2001	Por medio del cual se crea el Comité de Movilidad y Espacio Público
	Dcto L 1421 de 1993 - Estatuto Orgánico de Bogotá, D.C.	Control Fiscal. Reglamenta la organización y el funcionamiento del Distrito Capital. Los artículos 105 a 113 y el 117 se refieren a la vigilancia de la gestión fiscal, función que se le atribuye a la Contraloría Distrital. Reglamenta la organización y el funcionamiento del Distrito Capital. Esta ley incluye disposiciones en el área de la movilidad, que se refieren generalmente a distribución de funciones y competencias, pero existe una relativa al servicio de transporte masivo, que fija reglas específicas para su implantación en el Distrito Capital, así: El Artículo 172. Transporte Masivo. “El Gobierno distrital podrá celebrar el contrato o los contratos de concesión necesarios para dotar a la ciudad de un eficiente sistema de transporte masivo o de programas que conformen e integren dicho sistema. En virtud de dichos contratos el concesionario se obliga por su cuenta y riesgo, a diseñar, construir, conservar y administrar por un plazo no mayor de treinta años el sistema o programa, a cambio de las tarifas que perciba de los usuarios del servicio y de las demás compensaciones económicas que se convengan a favor o a cargo del Distrito, según el caso, y si a ello hubiere lugar. El Gobierno Distrital reglamentará la selección del concesionario o concesionarios y la tramitación y perfeccionamiento del contrato o contratos correspondientes. El procedimiento que se adopte debe garantizar igualdad de condiciones y

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
		oportunidades a los participantes e imparcialidad y transparencia en la selección del contratista. El contrato o contratos que se celebren no se someterán a requisitos distintos de los previstos en este artículo y las normas que lo desarrollen.
DISTRITALES	Dcto. Ley 1421 de 1993 - Estatuto Orgánico de Bogotá, D.C.	La adquisición de los predios que se requieran para la construcción y operación del sistema o programa que se contrate estará a cargo del concesionario. La administración podrá adquirirlos con cargo a los recursos del contratista y mediante el empleo de las prerrogativas que la ley concede a las entidades públicas. En los convenios que se celebren, el Concejo Distrital podrá autorizar que se convengan el otorgamiento por el distrito de exenciones y rebajas tributarlas a los contratistas o a terceros conforme a las disposiciones vigentes, para el desarrollo urbanístico de las áreas o zonas de influencia del sistema o programa acordado hasta por un tiempo igual al de la duración de los contratos.” Lo referente a los contratos, fue modificado por las disposiciones de la Ley 80 de 1993, dictado con posterioridad a esta norma, pero quedó vigente, las características generales del servicio.
DISTRITALES	Dcto. Dtal. 170 de febrero de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros
	Dcto. Dtal. 115 de 2003,	Establece criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital.
	Dcto. Dtal. 190 de 2004	Plan de Ordenamiento Territorial “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, El Art. 19 previó que el Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural, y de centralidades, y garantizar la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. El Art.44 concibe los planes maestros como instrumentos estructurantes del primer nivel de jerarquización en el planeamiento urbanístico, mediante los cuales se establecen los objetivos, políticas y estrategias de largo plazo. De igual manera establece en el artículo 46 como prioritario la expedición del Plan Maestro de Movilidad, que incluye el ordenamiento de estacionamientos. El Art. 45 establece que los planes maestros constituyen el instrumento de planificación fundamental en el marco de la estrategia de ordenamiento de la ciudad-región; permiten definir las necesidades de generación de suelo urbanizado de acuerdo con las previsiones de crecimiento poblacional y de localización de la actividad económica para programar los proyectos de inversión sectorial en el corto, mediano y largo plazo, y determina el contenido mínimo de los mismos
	Dcto. Dtal. 190 de 2004	El Art. 46, incorpora dentro de los cinco (5) planes maestros prioritarios de la ciudad-región al Plan Maestro de Movilidad. El Art.60 establece que el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Financiero Plurianual proyectado por la Secretaría de Hacienda Distrital y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, se constituirán en la base para la programación de la financiación de las inversiones previstas en los diferentes periodos de ejecución del POT. El artículo 149 dispone que los objetivos, políticas y estrategias de largo plazo y los contenidos estructurales del Plan de Ordenamiento tendrán una vigencia igual a la del tiempo que falta para terminar la actual administración del Distrito Capital y cuatro (4) periodos constitucionales de gobierno de las próximas administraciones. En el artículo 162, determina la estructura del Sistema de Movilidad, conformado por los Subsistemas Vial (motorizado), Vial Peatonal (no motorizado, incluye bicicletas), de Transporte y de Regulación y Control del Tráfico Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior. En el artículo 163 establece los 23 objetivos del sistema de movilidad, y en el artículo 164 se incluyen los componentes del sistema de movilidad
DISTRITALES	Dcto. Dtal. 343 de 2004	Por medio del cual se crea el Subcomité de Movilidad y Seguridad Vial para las Obras en Bogotá, Distrito Capital
	Dcto. Dtal. 319 del 15 de Agosto de 2006	“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad (PMM) para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos. El Objeto del PMM es concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Establece periodos de corto, mediano y largo plazo de ejecución, así como los programas, proyectos y metas a través de los cuales se pretende alcanzar cada uno de los objetivos propuestos. Para tales efectos, se entenderán las referencias al corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Decreto y el año 2008; como de mediano plazo hasta el 2012; y, como de largo plazo, hasta el 2020 inclusive. Determina que las medidas dispuestas, deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del Distrito Capital, por todos los actores del Sistema, de carácter público o particular. De igual manera, deberán ser observadas por la autoridad distrital, cuando el Distrito interactúe con otros entes municipales, regionales departamentales y nacionales.”
	Decreto de 2006 567	“Por el cual se adopta la estructura organizacional, y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad”

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TIPO DE NORMA	NORMA	DESCRIPCIÓN
	Decreto 505 de 2007	"Por el cual se reglamenta el Consejo de Gobierno Distrital y los Comités Sectoriales"
	Dcto- Dtal. 309 de 2009	"Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones".
	Dcto- Dtal. 689 de 2011	Con el propósito de contar con unas pautas orientadoras en materia de construcción de las políticas públicas por parte de la administración distrital, se adoptó en el Distrito Capital la 'Guía para la formulación, implementación y evaluación de Políticas Públicas Distritales'. En el artículo 3 se estableció que ésta es una herramienta para desarrollar el ciclo de las políticas públicas distritales y sectoriales.
	Decreto 156 de 11 de abril de 2011	"Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, su implementación gradual y se dictan otras disposiciones".
	Decreto 520 de noviembre 13 de 2013	"Por el cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"
	Dcto- Dtal. 324 de 2014	"Por el cual se adoptan las medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de transporte Público del Distrito capital y se dictan otras disposiciones".
	Resolución N° 612 de 2008 de la Secretaría de Movilidad	"Por la cual se adopta el Reglamento Interno del Comité Sectorial del Desarrollo Administrativo de la Movilidad".
	Resolución N° 014 de 28 de enero de 2010 de la Secretaría de Movilidad.	"Por medio de la cual se crea el Certificado Único de Propiedad de los vehículos de transporte Público colectivo".
	Resolución N° 017 de 21 de enero de 2013 de la Secretaría de Movilidad	"Por medio la cual se toman medidas de transporte colectivo en el radio de acción distrital dentro de la transición al Sistema Integrado de Transporte Público, en materia de convenios de colaboración empresarial".
	Directivas Distritales 03 y 09 de 2005	Se refieren a la Formulación de Planes Maestros y a la difusión de los Planes Maestros y Participación ciudadana, respectivamente.
	Manual de Planeación y Diseño, octubre de 2005	"Para la Administración del Tránsito y el Transporte. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría de Tránsito y Transporte."

(1) COLOMBIA. DNP, en: <https://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=NdUlyftzhHQ%3D&tabid=268>.

NOTA: En los documentos CONPES se materializa las decisiones de Política aprobadas por el Consejo de Política Económica y Social, y por tanto constituyen una de las principales herramientas para la formulación e implementación de políticas públicas, y son el resultado de un trabajo coordinado entre diferentes instituciones del Gobierno Nacional. El DNP como Secretaría Técnica del CONPES, es la entidad encargada de coordinar y presentar los documentos para aprobación del CONPES. De acuerdo con las temáticas abordadas los documentos CONPES pueden ser económicos, o sociales, y sus objetivos pueden variar de acuerdo con el interés que motiva su elaboración.

Fuente: UNED - Universidad Nacional de Educación a Distancia de España e IEF - Instituto de Estudios Fiscales de España. Corredor de Alfonso Gladys (Colombia), Antolín de la Cuesta Beatriz – Tutora (España). Investigación para optar el título de Magister Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública. "Evaluación Fiscal (de Eficacia y Eficiencia) del Proyecto de Inversión 809 "Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura para la Movilidad" del Plan de Desarrollo "Bogotá Humana" a partir del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, D.C. (PMM) en el Marco de la Política de movilidad (Subsistema Vial) en las vigencias 2012y 2013". Bogotá, D.C. y Madrid. Mayo de 2014. En Red de Antiguos Alumnos de la Maestría Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública. Campus virtual del Instituto de Estudios Fiscales de Madrid, España. campus.ief.es/.

Actualizó y complementó: Contraloría de Bogotá, D.C. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública.

ANEXO 3 SISTEMA DE INDICADORES DEL PMM

- 1. Índice de pasajeros por kilómetro:** Indica la gestión en cuanto a la reducción de sobreoferta de unidades de transporte público colectivo. El valor recomendado está entre 3 y 4, asignando un porcentaje lineal (creciente o decreciente) a valores superiores o inferiores. El IPK corresponde al IPK ponderado por tipo de vehículo de la ciudad en el año de análisis. Este dato se obtiene de la relación entre los pasajeros movilizados y los kilómetros recorridos que reporta anualmente el DANE.
- 2. Edad promedio de los vehículos de transporte público:** Mide la gestión en calidad del servicio, al bajar la edad promedio de la flota. El ideal propuesto es de 8 años y el máximo permisible será de 12 años.
- 3. Porcentaje de taxis ocupados:** Mide la gestión en cuanto al rodamiento de la flota de taxis, que está asociado con el uso equitativo de la infraestructura. Se medirá el porcentaje de taxis ocupados según el cálculo de una muestra representativa de la flota total de taxis, en los corredores principales seleccionados, en un día y hora específica de tal manera que permita su seguimiento.
- 4. Estado de la Malla Vial:** Establece el nivel de intervención anual sobre los corredores de la malla vial que incluye: mantenimiento, rehabilitación y construcción de los corredores viales. Se deberá calcular para los diferentes tipos de vía (malla arterial, malla intermedia y malla local), el número de km-carril existentes y el número de kilómetros en buen estado.
- 5. Índice de accidentalidad:** Mide las condiciones de seguridad vial a través del análisis estadístico de cifras. El indicador es número de accidentes por cada 100 mil habitantes.
- 6. Distancia promedio de viajes:** Este indicador mide los esfuerzos por las estrategias urbanas de crecimiento inteligente y el fortalecimiento de centralidades y municipios vecinos.
- 7. Velocidad de modos motorizados:** Es la velocidad promedio medida sistemáticamente en los mismos corredores, días y horarios establecidos.
- 8. Porcentaje de ejecución de las estrategias de ordenamiento logístico que incluye los corredores y centros logísticos:** Mide la gestión en cuanto al ordenamiento del transporte de carga de la ciudad, según las estrategias planteadas en el PMM.
- 9. Participación del GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, en el total de energía consumida para el sector Transporte:** El índice se define como el porcentaje de energía de GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, consumida por el sector transporte, en la ciudad.
- 10. Distancia promedio recorrida a pie.** Mide la efectividad de los incentivos hacia modos no motorizados a través del seguimiento de la distancia promedio de caminata por habitante.
- 11. Distancia promedio recorrida en bicicleta:** Mide la distancia promedio recorrida en bicicleta por habitante y se calcula con base en el módulo de viajes de la encuesta de movilidad.
- 12. Sostenibilidad financiera:** Este indicador mide la sostenibilidad financiera del PMM, partiendo del hecho de que la sostenibilidad del sistema está fuertemente relacionada con la inversión total programada.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

13. Porcentaje de implementación del SIMUR y ejecutorias de la agenda de movilidad: Mide la gestión en cuanto a coordinación interinstitucional y actividades ejecutadas para cumplir agenda regional de movilidad, según las estrategias planteadas en el PMM. Se define como el porcentaje de acciones ejecutadas sobre el porcentaje de acciones programadas.

14. Porcentaje de población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá: Se define como el porcentaje de las personas que realizan viajes que se originan en los municipios vecinos a Bogotá y que tienen como destino Bogotá y como motivo Trabajo o Estudio, del total de la población del municipio. Mide la gestión en cuanto a las políticas de crecimiento inteligente de la ciudad región.

La tabla de calificación de la gestión, que se estableció en los documentos del diagnóstico, corresponde a:

**CUADRO 6
CALIFICACIÓN DE LA GESTIÓN**

Nivel de cumplimiento	de Calificación de la Gestión
Hasta 30%	Malo (M)
31%-50%	Regular (R)
51%-80%	Bueno (B)
Mas de 80%	Excelente

Fuente: Documento Diagnóstico del PMM, capítulo 18 “Enfoque por Procesos”

ANEXO 4 INDICADORES GENERALES DEL IDU

Generales

Creados en el año 2001

No. Ord	Nombre del Indicador	Código	Fecha de Creación	Objetivo Específico de calidad	Descripción	Objetivo Específico del Indicador
1	Kilómetros de Cicloruta de la Malla Vial Arterial	PE-31	2 enero de 2001	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Se construye a partir de la medición en campo de la longitud de tramo de cicloruta	Cuantificar la longitud de la red de cicloruta en la Malla Vial Arterial D.C.
2	kilómetros de Cicloruta de la Malla Vial Intermedia	PE-32	2 enero de 2001	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Se construye a partir de la medición en campo de la longitud de tramo de cicloruta	Cuantificar la longitud de la red de cicloruta en la Malla Vial Intermedia D.C.
3	kilómetros de Cicloruta de la Malla Vial Local	PE-33	2 enero de 2001	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Se construye a partir de la medición en campo de la longitud de tramo de cicloruta	Cuantificar la longitud de la red de cicloruta en la Malla Vial Local D.C.

Fuente: Elaboración propia de la Contraloría de Bogotá, D.C. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública con información entregada por la SDM el 19 de septiembre de 2014 de la Hoja de Vida de Indicadores, entidad: IDU.

Creados en las vigencias 2008 y 2010

INDICADORES DEL IDU CREADOS EN LAS VIGENCIAS 2008 Y 2010

No. Ord	Nombre del Indicador	Código	Fecha de Creación	Objetivo Específico de calidad	Descripción	Objetivo Específico del Indicador
1	Índice de condición de Pavimento de la Malla Vial Arterial de la Ciudad (ICP)	PE-01	3 Nov de 2008	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Cálculo de la condición del Pavimento utilizando la extensión y la severidad de las fallas estudiadas o presentadas, relacionando el índice de regularidad internacional (IRI) y el índice de fallas (IF)	Medir el estado o condición superficial de las calzadas vehiculares de la Malla Vial Arterial
2	Índice de condición de pavimento de la Malla Vial Intermedia de la Ciudad (ICP)	PE-02	3 Nov de 2008	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Cálculo de la condición del Pavimento utilizando la extensión y la severidad de las fallas estudiadas o presentadas, relacionando el índice de regularidad internacional (IRI) y el índice de fallas (IF)	Medir el estado o condición superficial de las calzadas vehiculares de la Malla Vial Intermedia
3	Índice de condición de Pavimento de la Malla Vial Local de la Ciudad (ICP)	PE-03	3 Nov de 2008	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Cálculo de la condición del Pavimento utilizando la extensión y la severidad de las fallas estudiadas o presentadas, relacionando el índice de regularidad internacional (IRI) y el índice de fallas (IF)	Medir el estado o condición superficie de las calzadas vehiculares
4	Índice de condición de estado de Ciclorutas (ICCP) - Malla Vial Arterial	PE-04	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Índice de condición de Ciclorutas es un Índice que mide la condición global de cada calzada de Cicloruta	Medir la condición global de las calzadas de las Ciclorutas
5	Índice de condición de estado de Ciclorutas (ICCP) - Malla	PE-05	21 Enero de	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios	Índice de condición de Ciclorutas es un Índice que mide la condición global de cada calzada de Cicloruta	Medir la condición global de las calzadas de las Ciclorutas

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

No. Ord	Nombre del Indicador	Código	Fecha de Creación	Objetivo Específico de calidad	Descripción	Objetivo Específico del Indicador
	Vial Intermedia		2010	de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU		
6	Índice de condición de estado de Ciclorutas (ICCP) - Malla Vial Local	PE-06	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Índice de condición de Ciclorutas es un índice que mide la condición global de cada calzada de Cicloruta	Medir la condición global de las calzadas de las Ciclorutas
7	Índice de condiciones de estado de Sardineles (ICES)_Malla Vial Arterial de la Ciudad	PE-07	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Índice de Condición de Estado de Sardineles es un indicador que mide la condición de los Sardineles	Medir la condición de los sardineles
8	Índice de condiciones de estado de Sardineles (ICES)_Malla Vial Intermedia de la Ciudad	PE-08	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Índice de Condición de Estado de Sardineles es un indicador que mide la condición de los Sardineles	Medir la condición de los sardineles
9	Índice de condiciones de estado de Sardineles (ICES)_Malla Vial Local de la Ciudad	PE-09	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Índice de Condición de Estado de Sardineles es un indicador que mide la condición de los Sardineles	Medir la condición de los sardineles
10	Índice de vulnerabilidad de Puentes Vehiculares Malla Vial Arterial	PE-13	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Es la medida de vulnerabilidad y amenaza que se califica para un puente mediante un metodología de diagnóstico	Encontrar el estado de un puente calificando cada uno de sus componentes de acuerdo con las variables de calificación para la vulnerabilidad y amenaza
11	Índice de vulnerabilidad de Puentes Vehiculares Malla Vial Intermedia	PE-14	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Es la medida de vulnerabilidad y amenaza que se califica para un puente mediante un metodología de diagnóstico	Encontrar el estado de un puente calificando cada uno de sus componentes de acuerdo con las variables de calificación para la vulnerabilidad y amenaza
12	Índice de vulnerabilidad de Puentes Vehiculares Malla Vial Local	PE-15	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Es la medida de vulnerabilidad y amenaza que se califica para un puente mediante un metodología de diagnóstico	Encontrar el estado de un puente calificando cada uno de sus componentes de acuerdo con las variables de calificación para la vulnerabilidad y amenaza
13	Índice de vulnerabilidad de puentes peatonales Malla Vial Arterial	PE-16	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Es la medida de vulnerabilidad y amenaza que se califica para un puente mediante un metodología de diagnóstico	Encontrar el estado de un puente calificando cada uno de sus componentes de acuerdo con las variables de calificación para la vulnerabilidad y amenaza
14	Índice de vulnerabilidad de puentes peatonales Malla Vial Intermedia	PE-17	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Es la medida de vulnerabilidad y amenaza que se califica para un puente mediante un metodología de diagnóstico	Encontrar el estado de un puente calificando cada uno de sus componentes de acuerdo con las variables de calificación para la vulnerabilidad y amenaza
15	Índice de vulnerabilidad de puentes peatonales Malla Vial Local	PE-18	21 Enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Es la medida de vulnerabilidad y amenaza que se califica para un puente mediante un metodología de diagnóstico	Encontrar el estado de un puente calificando cada uno de sus componentes de acuerdo con las variables de calificación para la vulnerabilidad y amenaza
16	Índice de Falla para vías peatonales	PE-19	3 Nov de	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad	Es un índice que muestra la condición superficial de una calzada	Medir la condición superficial de las calzadas

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

No. Ord	Nombre del Indicador	Código	Fecha de Creación	Objetivo Específico de calidad	Descripción	Objetivo Específico del Indicador
	(IFVP)_MVA		2008	para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	peatonal	peatonales de la Malla Vial Arterial
17	Índice de Falla para vías peatonales (IFVP)_MVI	PE-20	3 Nov de 2008	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Es un índice que muestra la condición superficial de una calzada peatonal	Medir la condición superficial de las calzadas peatonales de la Malla Vial Intermedia
18	Índice de Falla para vías peatonales (IFVP)_MVL	PE-21	3 Nov de 2008	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Es un índice que muestra la condición superficial de una calzada peatonal	Medir la condición superficial de las calzadas peatonales de la Malla Vial Local
19	OPI. índice de condición global del Pavimento Malla Vial Arterial	PE-25	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Muestra la condición global de pavimento relacionando el índice de falla (MDR) y el índice de rugosidad internacional (IRI)	Medir la condición global de un pavimento
20	OPI. índice de condición global del Pavimento Malla Vial Intermedia	PE-26	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Muestra la condición global de pavimento relacionando el índice de falla (MDR) y el índice de rugosidad internacional (IRI)	Medir la condición global de un pavimento
21	OPI. índice de condición global del Pavimento Malla Vial Local	PE-27	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Muestra la condición global de pavimento relacionando el índice de falla (MDR) y el índice de rugosidad internacional (IRI)	Medir la condición global de un pavimento
22	Kilómetros Carril calzada vehicular de la Malla Vial Arterial	PE-28	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El indicador se constituye a partir de la medición de la longitud y número de carriles de cada calzada vehicular existente	Medir la Cantidad de Kms de calzada Vehicular de la Malla Vial Arterial
23	Kilómetros Carril calzada vehicular de la Malla Vial Intermedia	PE-29	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El indicador se constituye a partir de la medición de la longitud y número de carriles de cada calzada vehicular existente	Medir la Cantidad de Kms. de calzada Vehicular de la Malla Vial Intermedia
24	Kilómetros carril calzada vehicular de la Malla Vial Local	PE-30	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El indicador se constituye a partir de la medición de la longitud y número de carriles de cada calzada vehicular existente	Medir la Cantidad de Kms. de calzada Vehicular de la Malla Vial Local
25	Metro cuadrado de Espacio Público de la Malla Vial Arterial	PE-34	29 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Se construye a partir de la medición en campo de la longitud y ancho de las áreas de espacio público	Cuantificar el área de espacio Público de la Malla Vial Arterial del D.C.
26	Metro cuadrado de Espacio Público de la Malla Vial Intermedio	PE-35	29 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Se construye a partir de la medición en campo de la longitud y ancho de las áreas de espacio público	Cuantificar el área de espacio Público de la Malla Vial Intermedia del D.C.
27	Metro cuadrado de Espacio Público de la Malla Vial Local	PE-36	29 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	Se construye a partir de la medición en campo de la longitud y ancho de las áreas de espacio público	Cuantificar el área de espacio Público de la Malla Vial Local del D.C.
28	Cuantificar el Mobiliario Urbano Malla vial Arterial	PE-37	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El índice de condición de mobiliario urbano, muestra la condición de estado del mobiliario urbano	Cuantificar el mobiliario urbano existente en la malla Vial Arterial del D.C
29	Cuantificar el Mobiliario Urbano Malla vial Intermedia	PE-38	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador totaliza la cantidad de Mobiliario Urbano del D.C. como son bancos, bolardos, canecas entre otros	Cuantificar el mobiliario urbano existente en la malla Vial Intermedia del D.C
30	Cuantificar el Mobiliario Urbano	PE-39	21 enero	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad	El Indicador totaliza la cantidad de Mobiliario Urbano del D.C. como son	Cuantificar el mobiliario urbano existente en la

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

No. Ord	Nombre del Indicador	Código	Fecha de Creación	Objetivo Específico de calidad	Descripción	Objetivo Específico del Indicador
	Malla vial Local		de 2010	para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	bancos, bolardos, canecas entre otros	malla Vial Local del D.C
31	Índice de condición de Mobiliario Urbano (ICEMU) - Malla vial Arterial	PE-40	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El índice de condición de mobiliario urbano, muestra la condición de estado del mobiliario urbano	Cuantificar el mobiliario urbano existente en la malla Vial Arterial del D.C
32	Índice de condición de Mobiliario Urbano (ICEMU) - Malla vial Intermedia	PE-41	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador totaliza la cantidad de Mobiliario Urbano del D.C. como son bancos, bolardos, canecas entre otros	Cuantificar el mobiliario urbano existente en la malla Vial Intermedia del D.C
33	Índice de condición de Mobiliario Urbano (ICEMU) - Malla vial Local	PE-42	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador totaliza la cantidad de Mobiliario Urbano del D.C. como son bancos, bolardos, canecas entre otros	Cuantificar el mobiliario urbano existente en la malla Vial Local del D.C
34	Número de Puentes Peatonales de la Malla Vial Arterial	PE-55	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El indicador se obtiene del inventario de Puentes de la Ciudad	Cuantificar el número de Puentes peatonales existentes en el D.C.
35	Número de Puentes Peatonales de la Malla Vial Intermedia	PE-56	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El indicador se obtiene del inventario de Puentes de la Ciudad	Cuantificar el número de Puentes peatonales existentes en el D.C.
36	Número de Puentes Peatonales de la Malla Val Local	PE-57	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El indicador se obtiene del inventario de Puentes de la Ciudad	Cuantificar el número de Puentes peatonales existentes en el D.C.
37	Número de Puentes Vehiculares de la Malla Vial Arterial	PE-58	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador se construye a partir del inventario de puentes de la Ciudad	Cuantificar el número de Puentes vehiculares construidos sobre la malla vial de Bogotá D.C.
38	Número de Puentes Vehiculares de la Malla Vial Intermedia	PE-59	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador se construye a partir del inventario de puentes de la Ciudad	Cuantificar el número de Puentes vehiculares construidos sobre la malla vial de Bogotá D.C.
39	Número de Puentes Vehiculares de la Malla Vial Local	PE-60	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador se construye a partir del inventario de puentes de la Ciudad	Cuantificar el número de Puentes vehiculares construidos sobre la malla vial de Bogotá D.C.
40	Índice de condición del Andén (ICEA_ANDEN) de la Malla Vial Arterial	PE-64	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador se toma en el terreno teniendo como base la calzada, midiendo la condición o estado de los Andenes	Medir la condición de los Andenes en la Malla Vial Arterial
41	Índice de condición del Andén (ICEA_ANDEN) de la Malla Vial Intermedia	PE-65	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador se toma en el terreno teniendo como base la calzada, midiendo la condición o estado de los Andenes	Medir la condición de los Andenes en la Malla Vial Intermedia
42	Índice de condición del Andén (ICEA_ANDEN) de la Malla Vial Local	PE-66	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador se toma en el terreno teniendo como base la calzada, midiendo la condición o estado de los Andenes	Medir la condición de los Andenes en la Malla Vial Local
43	Índice de condición de estado de Separadores (ICEA_Separador) de la Malla Vial Arterial	PE-67	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador se toma en el terreno teniendo como base la calzada, midiendo la condición o estado de los Separadores	Medir la condición de los Separadores en la Malla Vial Arterial
44	Índice de condición	PE-	21	Establecer los estándares	El Indicador se toma en el terreno	Medir la condición de los

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

No. Ord	Nombre del Indicador	Código	Fecha de Creación	Objetivo Específico de calidad	Descripción	Objetivo Específico del Indicador
	de estado de Separadores (ICEA_Separador) de la Malla Vial Intermedia	68	enero de 2010	ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	teniendo como base la calzada, midiendo la condición o estado de los Separadores	Separadores en la Malla Vial Intermedia
45	Indice de condición de estado de Separadores (ICEA_Separador) de la Malla Vial Local	PE-69	21 enero de 2010	Establecer los estándares ambientales de calidad y seguridad para los procedimientos y servicios de los procesos misionales de la cadena de valor del IDU	El Indicador se toma en el terreno teniendo como base la calzada, midiendo la condición o estado de los Separadores	Medir la condición de los Separadores en la Malla Vial Local

Fuente: Elaboración propia de la Contraloría de Bogotá, D.C. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública con información entregada por la SDM el 19 de septiembre de 2014 de la Hoja de Vida de Indicadores, entidad: IDU.

**ANEXO 5
INDICADORES DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN DEL PDD BSI – IDU**

CODIGO PROYECTO	NOMBRE PROYECTO	INDICADOR
7041	INFRAESTRUCTURA URBANA INTEGRAL PARA EL TRANSPORTE PUBLICO - TRANSMILENIO	Km-carril de troncales construidos Km-carril de troncales mantenidos
220	DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA A LA RED DE CENTRALIDADES	Km-carril de vías arterias construidas Km-carril de vías arterias mantenidas Km-carril de vías intermedias rehabilitadas Km-carril de vías intermedias mantenidas Km-carril de vías intermedias construidas
234	DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA LOCAL	Km-carril de vías locales construidas Km-carril de vías locales rehabilitadas Km-carril de vías locales mantenidas
7041	INFRAESTRUCTURA URBANA INTEGRAL PARA EL TRANSPORTE PUBLICO - TRANSMILENIO	km-carril de rutas alimentadoras construidas km-carril de rutas alimentadoras rehabilitadas km-carril de rutas alimentadoras mantenidas
247	DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA RURAL	Km-carril de vías rurales construidas Km-carril de vías rurales rehabilitadas Km-carril de vías rurales mantenidas
220	DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA A LA RED DE CENTRALIDADES	Puentes vehiculares construidos Puentes vehiculares mantenidos Puentes peatonales construidos Puentes peatonales mantenidos Km de ciclorrutas construidos Km de ciclorrutas mantenidos m2 de espacio público (andenes, separadores, alamedas, etc.) construidos m2 de zonas duras de espacio público (andenes, separadores, alamedas, etc.) mantenidos (NOTA 3)

Fuente: IDU, Oficio IDU-OAP 20141151681Radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2014-21607 del 23 de septiembre de 2014, Pro 581781, en respuesta a lo solicitado en el numeral 13 del Acta de Visita Administrativa Fiscal realizada por la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, al IDU, el 9 de septiembre de 2014.

Indicadores por cada Proyecto de Inversión del PDD “Bogotá Sin Indiferencia” 2004-2008

Proyecto “220 Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura asociada a la red de centralidades”

INDICADORES DEL PROYECTO DE INVERSIÓN 220 PDD BSI – IDU

	CONSTRUCCIÓN	MANTENIMIENTO	COBERTURA
MALLA VIAL ARTERIAL	No KM CARRIL TOTAL CONSTRUIDOS POR AÑO No KM CARRIL CONSTRUIDOS POR CENTRALIDAD No KM CARRIL PROYECTADOS POR AÑO/No KM-CARRIL CONSTRUIDOS POR AÑO VELOCIDAD PROMEDIO EN MALLA VIAL ARTERIAL % MALLA VIAL EN BUEN ESTADO % MALLA VIAL EN REGULAR ESTADO % MALLA VIAL EN MAL ESTADO	No KM-CARRIL MANTENIDOS/No TOTAL DE KM-CARRIL MVA % MALLA VIAL MANTENIDA KM-CARRIL MALLA VIAL MANTENIDA EN CENTRALIDAD / No TOTAL DE KM-CARRIL CENTRALIDAD	INDICE DE MALLA VIAL POR LOCALIDAD

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

	CONSTRUCCIÓN	MANTENIMIENTO	COBERTURA
MALLA VIAL INTERMEDIA	No KM CARRIL TOTAL CONSTRUIDOS POR AÑO No KM CARRIL CONSTRUIDOS POR CENTRALIDAD No KM CARRIL PROYECTADOS POR AÑO/No KM-CARRIL CONSTRUIDOS POR AÑO VELOCIDAD PROMEDIO EN MALLA VIAL INTERMEDIA % MALLA VIAL INTERMEDIA EN BUEN ESTADO % MALLA VIAL INTERMEDIA EN REGULAR ESTADO % MALLA VIAL INTERMEDIA EN MAL ESTADO	No KM-CARRIL MANTENIDOS/No TOTAL DE KM-CARRIL MVI % MALLA VIAL MANTENIDA KM-CARRIL MALLA VIAL MANTENIDA EN CENTRALIDAD/No TOTAL DE KM-CARRIL CENTRALIDAD	INDICE DE MALLA VIAL POR LOCALIDAD
ESPACIO PUBLICO	No M2 TOTAL CONSTRUIDOS POR AÑO No M2 CONSTRUIDOS POR CENTRALIDAD No M2 PROYECTADOS POR AÑO/No KM-CARRIL CONSTRUIDOS POR AÑO % M2 EN BUEN ESTADO % M2 EN REGULAR ESTADO % M2 EN MAL ESTADO	No M2 MANTENIDOS/No TOTAL DE M2 M2 MANTENIDOS POR CENTRALIDAD/No TOTAL DE M2 DE LA CENTRALIDAD	
CICLORUTAS	No KM CICLORUTA TOTAL CONSTRUIDOS POR AÑO No KM CICLORUTA A CONSTRUIDOS/No KM CICLORUTA A CONSTRUIR No KM CICLORUTAS CONSTRUIDOS POR LOCALIDAD No KM CICLORUTA PROYECTADOS POR AÑO/No KM-CICLORUTA CONSTRUIDOS POR AÑO		
PUENTES	No PUENTES PEATONALES CONSTRUIDOS/No PUENTES A CONSTRUIR No PUENTES VEHICULARES CONSTRUIDOS/No PUENTES A CONSTRUIR No DE PUENTES PEATONALES CONSTRUIDOS/No DE PUENTES PEATONALES PROPUESTOS EN EL POT No DE PUENTES VEHICULARES CONSTRUIDOS/No DE PUENTES VEHICULARES PROPUESTOS EN EL POT	No DE PUENTES MANTENIDO/No TOTAL DE PUENTES A MANTENER No DE PUENTES MANTENIDOS/No DE PUENTES A MANTENER	
PARQUES	M2 DE PARQUES CONSTRUIDOS/M2 DE PARQUE A CONSTRUIR		AREA DE PARQUES/TOTALAREA URBANA AREA DE PARQUES DE LA LOCALIDAD/AREA TOTAL DE LA LOCALIDAD

Fuente: IDU, Oficio IDU-OAP 20141151681 Radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2014-21607 del 23 de septiembre de 2014, Pro 581781, en respuesta a lo solicitado en el numeral 13 del Acta de Visita Administrativa Fiscal realizada por la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, al IDU, el 9 de septiembre de 2014.

Proyecto “234 Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura Local”

INDICADORES DEL PROYECTO DE INVERSIÓN 234 PDD BSI – IDU

Nombre del indicador	Formula del indicador	Periodo	Unidad
ESTUDIOS Y DISEÑOS MALLA VIAL LOCAL	Estudios y Diseños Ejecutados / Estudios y Diseños programados	Anual	Número

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Nombre del indicador	Formula del indicador	Periodo	Unidad
ESTUDIOS Y DISEÑOS ESPACIO PÚBLICO	Estudios y Diseños Ejecutados / Estudios y Diseños programados	Anual	Número
MALLA VIAL LOCAL CONSTRUIDA	Metas físicas construidas / Metas Físicas programadas	Anual	%
MALLA VIAL LOCAL MANTENIDA	Metas Físicas Vías Mantenidas / Metas Físicas Programadas	Anual	%
ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO	Espacio Público Construido / espacio Público Programadas	Anual	%
ESPACIO PÚBLICO MANTENIDO	Espacio Público Mantenido / espacio Público Programadas	Anual	%
CICLO BARRIOS	Cantidad de Ciclos Barrios Ejecutados / Cantidad de Ciclos Barrios programados	Anual	Número
PARQUE DE BOLSILLO	Cantidad de parque de Bolsillo Ejecutados / Cantidad de parque de Bolsillo Programado	Anual	Número
MUROS DE CONTENCIÓN	Cantidad de Muros de Contención Ejecutados / cantidad de Muros de Contención Programados	Anual	Número
PONTONES	Número de Pontones Ejecutados / Número de Pontones Programados	Anual	Número
PREDIOS	Predios Adquiridos / Predios programados	Anual	Número
SEGUIMIENTO TÉCNICO, ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO DE CONTRATOS CON RECURSOS DE LOS FDL	No. De Contratos Atendidos / No. de Contratos por iniciar	Anual	%
	No. De Contratos Atendidos / No. de Contratos en ejecución	Anual	%
	No. De Contratos Atendidos / No. de Contratos en proceso de liquidación	Anual	%
APOYO Y FORMULACIÓN A LA CONTRATACIÓN DE PROYECTOS LOCALES	Proyectos Locales Viabilizados / Proyectos Locales Formulados	Anual	%

Fuente: IDU, Oficio IDU-OAP 20141151681 Radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2014-21607 del 23 de septiembre de 2014, Pro 581781, en respuesta a lo solicitado en el numeral 13 del Acta de Visita Administrativa Fiscal realizada por la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, al IDU, el 9 de septiembre de 2014.

Proyecto 247 Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura Rural

**CUADRO 19
INDICADORES DEL PROYECTO DE INVERSIÓN 247 PDD BSI – IDU**

CONSTRUCCIÓN	MANTENIMIENTO	COBERTURA
Nº km. /corredor construidos por año	Nº km. / corredor mantenidos / Nº total km. / corredor vías	Índice de malla vial por localidad
Nº km. /corredor proyectados año/ Nº km. /corredor construidos	% malla vial mantenida	
Nº kl /corredor construídos por Localidad	Nº km. / corredor mantenido por Localidad / Nº km./corredor de la Localidad	

Fuente: IDU, Oficio IDU-OAP 20141151681 Radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2014-21607 del 23 de septiembre de 2014, Pro 581781, en respuesta a lo solicitado en el numeral 13 del Acta de Visita Administrativa Fiscal realizada por la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, al IDU, el 9 de septiembre de 2014.

Proyecto 7041 Infraestructura Urbana Integral para el Transporte Publico - Transmilenio

Para la priorización de las Troncales de la Fase III, a ser ejecutadas en el Plan de desarrollo “Bogotá sin indiferencia” se tuvieron en cuenta diferentes escenarios y desde diferentes puntos de vista: evaluación social, económica, financiera y operacional. El resultado de estas valoraciones fue el siguiente:

VALORACIONES DE LOS INDICADORES DEL PROYECTO DE INVERSIÓN 7041 PDD BSI – IDU

Escenario	Índice de VPN	Índice de Cobertura	Puntaje	Posición
Calle 26 y Cr. 7 y 10 hasta la Cl. 72	69,7	100	90,9	1
Cra. 10 y Cra 7	100,0	85	89,5	2
Calle 26	58,6	23	33,7	3
Calle 26 y Av. Boyacá	52,6	25	33,3	4
Cra 7	55,87	8	22,3	5
Avenida Boyacá	49,9	2	16,4	6
Peso	30%	70%		

NOTA: En la evaluación social, obtuvieron mejor calificación las troncales que atendieran a un mayor número de personas de estratos 1 y 2.

- En la evaluación operacional solo se consideran aquellos escenarios que podrán llegar a generar problemas de saturación, este criterio descalifica o admite el escenario.
- La evaluación económica tiene como criterio de evaluación el V.P.N de cada escenario e incluyó las siguientes variables: Costo de Construcción por Kilómetro (incluye preinv.), Costo de Mantenimiento por Kilómetro (anual), Costo Unitario Bus Articulado, Costo Unitario Bus Alimentador, Costo Operación Bus Articulado/Km, Costo Operación Bus Alimentador/Km, Costo Operación Bus Tradicional/Km, Valor del Tiempo US\$/hora, Costo de Inversión Sistema de Recaudo/Km, Costo de Operación Sistema de Recaudo/Pasajero, Costo de control/Km (año) entre otras.
- La evaluación financiera por su parte, tuvo en cuenta los recursos disponibles, la inversión requerida por escenario, los esquemas de Contratación, las tasas de Interés, los supuestos de las Proyecciones, los criterios de Evaluación y los resultados.

Fuente: IDU, Oficio IDU-OAP 20141151681 Radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2014-21607 del 23 de septiembre de 2014, Pro 581781, en respuesta a lo solicitado en el numeral 13 del Acta de Visita Administrativa Fiscal realizada por la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, al IDU, el 9 de septiembre de 2014.

Proyecto 7262 Infraestructura Vial y de Espacio Público para zonas de expansión de la ciudad

INDICADORES DEL PROYECTO DE INVERSIÓN 7262 PDD BSI – IDU

NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	CANTIDAD
Costo construcción km-carril vías	\$ / Km-Carril	2.079.000.000
Número de familias beneficiadas por la construcción de vías del proyecto	No. Familias	400.000

Fuente: IDU, Oficio IDU-OAP 20141151681 Radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2014-21607 del 23 de septiembre de 2014, Pro 581781, en respuesta a lo solicitado en el numeral 13 del Acta de Visita Administrativa Fiscal realizada por la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, al IDU, el 9 de septiembre de 2014.

ANEXO 6
COMPETENCIA INSTITUCIONAL EN EL PMM

SISTEMA DE MOVILIDAD	IDU	TM S.A	STT (ahora SDM)	SOP (ahora UAEMV)	DADEP	DAMA (ahora SDA)	IDRD	SDG	Terminal de Transporte
Subsistema Vial	Malla vial arterial	Expansión, mantenimiento y rehabilitación.	Emite conceptos sobre las construcciones, determina e ordenamiento vial, cierres de vías por obras. Define indicadores de operación vial.	Fija políticas de mantenimiento y atiende emergencias de pavimento	Control de normatividad y recuperación	Participa en elaboración del Plan Maestro y controla la aplicación de normas ambientales en la construcción y uso. Expide licencias ambientales.	Utiliza para ciclo vías según reglamentación en días señalados	Aprueba ocupación temporal para marchas o concentraciones, desfiles, caravanas, etc.	
	Malla vial intermedia								
	Malla vial local	Pavimento accesos para ampliar infraestructura vial. Estudio diseño y ejecución de mantenimiento y rehabilitación.							
	Alamedas	Responde por el mantenimiento y reconstrucción.							
	Pasos peatonales								
	Ciclorutas	Establecer, implementar, evaluar los proyectos de Ciclo Rutas.							
	Corredores	Responde por el mantenimiento y reconstrucción.							
	Malla vial rural		Incorpora y define en el ordenamiento vial.	Fija políticas de mantenimiento y atiende emergencias de pavimento					
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	Intermedia la contratación de obras de infraestructura, coordina aspectos de financiación y pago, controla ejecución de proyectos.	Gestión, planeación y organización, aplicación de tarifas y garantiza impacto ambiental en equipos	Formula, política, planes, programas y diseña estrategias.		Controla contaminación atmosférica de vehículos de servicio público			Contribuir a la solución de los problemas de tránsito y transporte de todo el país, en especial de la ciudad de Bogotá D.C. y su área metropolitana.
	Red de corredores troncales	Responde por el mantenimiento y la reconstrucción							
	Rutas alimentadores	Subcontrata mantenimiento con Secretaría de obras o particulares y con alcaldías locales cofinancia. Controla ejecución de proyectos.							

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA DE MOVILIDAD	IDU	TM S.A	STT (ahora SDM)	SOP (ahora UAEMV)	DADEP	DAMA (ahora SDA)	IDRD	SDG	Terminal de Transporte
Tren de cercanías			Coordina apoyo en situaciones especiales y de emergencia.						
Transporte Colectivo			Cambio de rutas, define estacionamientos. Otorga tarjetas de operación.						
Transporte Individual			Ejecuta los trámites de vehículos, conductores, ejecuta las sanciones.						
Red de Estacionamientos Públicos	Responde por la gestión, supervisión, seguimiento, control y evaluación de la ejecución de los proyectos.		Define la red en el plan de ordenamiento vial.		Control de normatividad y recuperación	Controla contaminación atmosférica de vehículos de servicio público. Controla la contaminación visual.			
Terminales de pasajeros		Dirige y administra las estaciones y portales	Incorpora en el plan de ordenamiento vial.						La construcción y explotación de terminales de transporte, realizar la construcción, Enajenación, poseer, administrar y explotar las áreas de parqueaderos
Terminales de carga			Controla aplicación de normas.						
Aeropuertos									
Subsistema de Regulación y Control del Tráfico	Centros de Control de Tráfico	Seguimiento a planes de manejo de tráfico.	Coordina con STT y autoridades para garantizar prestación del servicio.	Dirige programas de control de tráfico. Define los indicadores de la red de operación vial.					
	Red de semaforización			Controla Funcionamiento					
	Sistemas tecnológicos de vigilancia			Controla aplicación del código de transporte. Sanciona.					
	Sistemas Tecnológicos de operación del	Establecer, implementar, coordinar, optimizar y evaluar el desarrollo de		Desarrolla investigaciones y promueve estudios					

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA DE MOVILIDAD	IDU	TM S.A	STT (ahora SDM)	SOP (ahora UAEMV)	DADEP	DAMA (ahora SDA)	IDRD	SDG	Terminal de Transporte
tráfico	los proyectos necesarios para la construcción de la infraestructura física								
Subsistema Vial Peatonal	Andenes	Organizar espacios bajo puentes. Responde por el Mantenimiento y reconstrucción. Establecer, implementar, coordinar, optimizar y evaluar el desarrollo de los proyectos necesarios para la construcción de la infraestructura física			Desarrolla programas de mantenimiento.		Desarrolla programas periódicos de recreación y administra su uso durante la ejecución.		
	Plazas								
	Parques	Establecer, implementar, coordinar, optimizar y evaluar el desarrollo de los proyectos necesarios para la construcción de la infraestructura física				Control de normatividad, inventario y certificación	Dirige y supervisa la ejecución de programas de Recuperación y adecuación de parques y escenarios deportivos; Establecer los reglamentos sobre uso y administración de los parques y escenarios Diseña y elabora proyectos de construcción de parques.	Da permisos para usos y explotaciones temporales	
	Cruces peatonales			Define la política en coordinación con IDU. Controla aplicación del Código y sanciona.			Otorga licencias y controla aplicación de normas ambientales		
	Puentes Peatonales	Mantenimiento y rehabilitación.			Fija políticas de mantenimiento y atiende emergencias de pavimento	Control de normatividad, inventario y certificación			
	Senderos	Responde por el mantenimiento y reconstrucción.							

Fuente: UNED – Universidad Nacional de Educación a Distancia e IEF – Instituto de Estudios Fiscales de España. Corredor de Alfonso Gladys (Colombia), Antolín de la Cuesta Beatriz – Tutora (España). Investigación para optar el título de Magíster Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública. “Evaluación Fiscal (de Eficacia y Eficiencia) del Proyecto de Inversión 809 “Desarrollo y Sostenibilidad de la Infraestructura para la Movilidad” del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana” a partir del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, D.C. (PMM) en el Marco de la Política de movilidad (Subsistema Vial) en las vigencias 2012 y 2013”. Bogotá, y Madrid. Mayo de 2014. Pág. 23. Teniendo en cuenta el Documento Técnico del PMM, Capítulo 04 “Competencia Institucional”. En Red de Antiguos Alumnos de la Maestría Internacional en Administración Financiera y Hacienda Pública. Instituto de estudios Fiscales. campus.ief.es/.

**ANEXO 7
RECURSOS DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LAS METAS DE PROYECTOS DEL IDU PDD
“BSI” CON LA PROGRAMACIÓN 2004-2008**

Millones de \$ de 2004

PROYECTO DE INVERSIÓN		TOTAL 2004-2008	METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	COMPONENTE DE INVERSIÓN - Programación de Magnitud (Avance Físico)					
CODIGO	NOMBRE	Progr.		2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL
				Progr.	Progr.	Progr.	Progr.	Progr.	Progr.
234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	\$705.767	Construir 220 Km-Carril De Vías Locales	78,01	84,03	79,23	106,88	96,08	214,94
			Mantener 1.700 Km-Carril De Vías Locales	82,22	636,89	1.004,76	902,38	434,61	1.272,82
			Adquirir 52 Predios Para La Construcción De Obras	12,00	8,00	51,00	21,00	7,00	52,00
			Construir 478000 M2 De Espacio Público	136.674,21	203.952,51	173.856,83	255.344,44	211.326,15	457.971,16
			Realizar 355 Asistencias Técnicas, Logísticas Y Operativas Para El Desarrollo Del Proyecto	26,00	54,00	97,00	90,00	90,00	355,00
			Rehabilitar 128 Km-Carril De Vías Locales	24,95	18,21	66,08	78,98	47,14	115,83
			Realizar 47 Unidades De Gestión Social En Los Predios Adquiridos Para Las Obras	1,00	19,00	9,00	1,00	35,00	47,00
			Mantener 41000 M2 De Espacio Público	37.701,60	41.478,56	395.139,30	88.803,87	0,00	40.094,75
			* Hacer Seguimiento 100 Por Ciento A Los Contratos Con Pólizas De Estabilidad	100,00	100,00	100,00	100,00	0,00	
			Realizar 7,5 Estudios Y Diseños En La Ciudad	1,00	4,00	4,00	0,13	2,00	7,50
			* Atender 100 Por Ciento De Los Imprevistos Relacionados Con Las Obras de Infraestructura Local	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	
			*Atender 100 Por Ciento Las Solicitudes De Las Alcaldías Locales A Través de la UEL	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	
			Construir 4 Puentes Peatonales En La Ciudad	0,00	1,00	6,00	5,00	4,00	4,00
			Actualizar 9322 Segmentos Del Inventario Y Diagnóstico De La Malla Vial	0,00	25.000,00	9.322,00	0,00	0,00	9.322,00
7260	Construcción de vías regionales	\$114.217	Construir 240 MI Construir MI De Taludes	0,00	0,00	240,00	240,00	240,00	240,00
7260	Construcción de vías regionales		Adquirir 611 Predios Para La Construcción De Vías Regionales	35,00	54,00	219,00	67,00	322,00	611,00
			Realizar 1 Estudios Y Diseños Para La Construcción De Vías Regionales	0,00	1,00	1,00	1,00	0,05	1,00
			Construir 35 Km-Carril De Vías Regionales	0,00	0,00	22,49	26,39	28,76	34,57
			Realizar 352 Unidades De Gestión Social	0,00	1,00	20,00	577,00	139,00	352,00
		Construir 4 Km d Ciclorruta En La Ciudad	0,00	0,00	3,75	3,75	3,06	3,67	
7260	Construcción de vías regionales		Construir 77000 M2 De Espacio Público	0,00	0,00	0,00	78.275,00	69.944,44	76.905,84
7260	Construcción de vías regionales		Construir 3 Puentes Peatonales En La Ciudad	0,00	0,00	0,00	3,00	3,00	3,00
7262	Infraestructura vial y de	\$11.646	Adquirir 6 Predios Para Construir Vías En Zonas De Expansión	2,00	0,00	0,00	0,00	4,00	6,00
			Diseñar Y Construir 8 Km-Carril De Vías En Zonas De Expansión	2,85	4,00	3,00	0,01	0,01	7,77

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTO DE INVERSIÓN		TOTAL 2004-2008	METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	COMPONENTE DE INVERSIÓN - Programación de Magnitud (Avance Físico)					
CODIGO	NOMBRE	Progr.		2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL
				Progr.	Progr.	Progr.	Progr.	Progr.	Progr.
	espacio público para zonas de expansión de la ciudad		Realizar 2 Estudios Y Diseños Para La Construcción De Vías En Zonas De Expansión	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00
			Construir 1,3 Km de Cicloruta en la Ciudad	0,00	0,00	0,30	0,00	0,00	0,30
			Construir 7300 M2 De Espacio Público	0,00	0,00	7.300,00	0,00	0,00	7.300,00
			Construcción 1 Km Carril de Vías en Zonas de Expansión	0,00	0,00	0,74	0,00	0,00	0,74
			Realizar 2 Asistencias Técnicas Y Logísticas	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	2,00
7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	\$187.724	Construir 750000 M2 De Espacio Público	7.502,80	569.874,60	380.879,79	20.773,43	2.744,00	749.734,11
			Adquirir 149 Predios Para La Construcción Del Sistema Transmilenio	0,00	0,00	147,00	141,00	0,00	147,00
			Construir 190 Km-Carril De Troncal	0,00	182,62	50,98	0,12	0,38	185,03
			Construir 15 Estaciones Para El Sistema Transmilenio	0,00	14,26	1,17	0,00	0,00	14,32
			Construir 43 Puentes Peatonales Para El Sistema Transmilenio	0,00	43,00	28,00	5,00	0,00	43,00
			Construir 3 Portales Para El Sistema Transmilenio	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,70
			Construir 3 Patios Para El Sistema Transmilenio	0,00	1,70	0,00	0,00	0,00	1,70
			Construir 9,7 Km-Carril De Vías	3,22	6,93	4,55	5,34	2,78	9,70
			Realizar 667 Asistencias Técnica Y Operativamente Respecto A Seguimiento Ambiental, Estructuración Legal, Trámites Administrativos, Coordinaciones De Contratos De Estudios Y Diseños, Obras Y Señalización, etc.,	44,80	180,20	153,00	160,00	88,00	610,00
			Mantener 195000 M2 De Vías	24.043,00	18.061,00	150.955,00	90.580,00	0,00	194.600,00
			Realizar 1145 Unidades De Gestión Social	225,00	469,00	450,00	245,00	68,00	1.145,00
			Rehabilitar 95 Km-Carril De Vías	37,78	69,21	57,94	45,54	30,28	94,34
			Realizar 8 Estudios Y Diseños Para Construcción De Troncal	0,00	1,00	4,03	2,00	0,19	5,17
			Mantener 1011949 M2 De Espacio Público	99.505,20	144.506,43	556.451,33	517.702,51	84.698,17	1.011.948,33
			Construir 2 Parqueaderos Para Buses Transmilenio	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00
7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio		Mantener 1581,24 Km-Carril De Troncal	0,00	527,08	527,08	527,08	0,00	1.581,24
			Construir 10 Puntos De Encuentro en la Ciudad,	0,00	5,00	4,00	4,00	0,00	4,00
			Realizar En Un 100 Por ciento El Seguimiento Ambiental, La Estructuración Legal, Las Coordinaciones De Los Estudios Y Diseños Y La Realización De Las Obras, Suspendida	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
			Construir 26 Puentes Vehiculares En La Ciudad	0,00	28,00	10,00	1,00	0,00	26,00
			Construir 14 Km De Cicloruta En La Ciudad	0,00	12,49	8,75	0,40	0,00	13,63
			Mantenimiento Rutinario De 74 Puentes Peatonales Para El Sistema Transmilenio	0,00	0,00	37,00	37,00	0,00	74,00
			Construir 2 Ciclo puentes	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	2,00
			Mantener 1 Puente Vehicular en Bogotá D.C,	0,00	0,00	0,00	1,00	0,72	1,00
220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	\$1.429.818	Construir 100 Km-Carril De Vías Arterias	4,77	6,37	28,07	31,54	81,47	96,65
			Rehabilitar 100 Km-Carril De Vías Arterias	0,00	17,14	30,02	81,25	68,48	99,06
			Mantener 3200 Km-Carril De Vías Arterias	577,76	1.380,92	1.924,67	853,14	63,23	3.056,32
			Construir 13 Km-Carril De Vías Intermedias	0,00	0,00	0,00	0,00	1,33	1,33
			Mantener 270 Km-Carril De Vías Intermedias	11,71	82,14	203,05	97,16	62,38	196,88
			Construir 600000 M2 de Espacio Público (Andenes, Alamedas, Separadores)	175.931,71	120.769,68	211.586,63	253.357,63	310.010,13	524.887,50
			Mantener 7100000 M2 de Espacio Público(Andenes, Alamedas, Separadores)	1.679.000,00	4.994.396,00	1.310.518,00	867.330,47	391.988,70	7.023.814,70

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTO DE INVERSIÓN		TOTAL 2004-2008	METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	COMPONENTE DE INVERSIÓN - Programación de Magnitud (Avance Físico)					
CODIGO	NOMBRE	Progr.		2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL
				Progr.	Progr.	Progr.	Progr.	Progr.	Progr.
			Construir 40 Km de Ciclorutas	16,43	27,29	27,31	25,54	16,89	38,58
			Construir 29 Puentes Peatonales En Bogotá D.C,	3,00	8,00	5,00	14,00	23,00	28,00
			Adquirir 3528 Predios Para Construcción De Obras	106,00	367,00	926,00	362,00	2.035,00	3.394,00
			Construir 1 Ciclo puentes En La Ciudad, Suspendida	0,00	0,00	1,00	2,00	0,00	0,00
			Construir 10 MI De Pantalla (Muro De Contención), Suspendida	0,00	10,00	10,00	30,00	0,00	0,00
			Construir 18 Puentes Vehiculares En La Ciudad	4,00	6,00	8,00	5,00	6,00	18,00
			Instalar Y Mantener 24845,4 MI De Defensas Viales En La Ciudad	28.981,00	8.551,40	1.500,00	6.550,00	4.144,00	24.845,40
			Mantener 606 MI De Barandas En La Ciudad	62.000,00	62.000,00	0,00	0,00	0,00	606,00
			Mantener 5 Monumentos en La Ciudad	5,00	5,00	0,00	0,00	0,00	5,00
220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades		Realizar 2832 Unidades De Gestión Social En La Ciudad En Los Predios Adquiridos Para Las Obras	262,00	622,00	347,00	1.026,00	1.243,00	2.832,00
			Acompañar A 962 Unidades De Gestión Social En La Adquisición De Predios Necesarios Para La Ejecución De Las Obras Viales Programadas	1.685,00	0,00	0,00	0,00	0,00	962,00
			* Atender 100 Por ciento De Los Imprevistos Relacionados Con Las Obras De Infraestructura Asociada A La Red De Centralidades	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	
			* Involucrar 100 Por ciento La Participación De La Comunidad A Través De Reuniones Y Debates Para La Mitigación Del Impacto Generado Por Las Obras	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	
			Realizar 60 Estudios Y Diseños En La Ciudad	9,00	21,00	38,00	36,99	15,64	53,00
			Realizar 676 Asistencias Técnicas, Logísticas Y Operativas Para El Desarrollo Del Proyecto	11,00	95,00	175,00	214,00	105,00	576,00
			* Hacer Seguimiento 100 Por Ciento a los Contratos Con Pólizas de Estabilidad	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
			* Administrar Y Monitorear 34 Puentes Vehiculares En La Ciudad	34,00	34,00	0,00	0,00	0,00	
			* Realizar 100 Por Ciento De Las Interventorías A Las Obras Construidas Por Las Urbanizaciones	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
			Mantener 6 Puentes Peatonales En La Ciudad,	2,00	3,00	3,00	2,00	0,00	5,00
			Realizar 50 Reasentamientos En El Proyecto	0,00	139,00	0,00	0,00	0,00	50,00
			Mantener 6 Puentes Vehiculares En La Ciudad	0,00	3,00	4,00	4,10	0,25	4,10
			* Administrar 100 Por Ciento Predios Adquiridos	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
			Pagar 51 Sentencias A Procesos Judiciales Fallados En Contra Del IDU, Ocasionados En Los Proyectos	0,00	10,00	13,00	14,00	21,00	51,00
			Mantener 300 Km De Cicloruta	0,00	0,00	83,00	220,00	0,00	300,00
			Construcción 1 De Unidad De Mejoramientos Geométricos En La Ciudad, Suspendida	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			Rehabilitar 30,84 Km-Carril De Vías Intermedias	0,00	0,00	30,64	8,49	7,38	8,40
			Construir 1 Equipamiento En La Ciudad	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00
			Actualizar 14451 Segmentos Del Inventario Y Diagnóstico De La Malla Vial	0,00	0,00	0,00	14.451,00	0,00	14.451,00
			Construir 1 Puntos De Encuentro Puntos De Encuentro En La Ciudad, Suspendida	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			Construir 341 Parqueaderos	0,00	0,00	0,00	341,00	341,00	341,00
			Mantenimiento Rutinario 35 Puentes Peatonales En Bogotá DC	0,00	0,00	0,00	35,00	7,00	7,00
			Mantenimiento Rutinario 35 Puentes Vehiculares En Bogotá DC	0,00	0,00	0,00	35,00	13,00	13,00
Construir 1 Paso Peatonal Semaforizado a Nivel	0,00	0,00	0,00	2,00	1,00	1,00			
220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la		Fabricar E Instalar 150 Módulos De Venta En La Ciudad	0,00	0,00	0,00	150,00	150,00	150,00

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTO DE INVERSIÓN		TOTAL 2004-2008	METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	COMPONENTE DE INVERSIÓN - Programación de Magnitud (Avance Físico)					
CODIGO	NOMBRE	Progr.		2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL
				Progr.	Progr.	Progr.	Progr.	Progr.	Progr.
	Red de Centralidades								
7193	Gestión de actuaciones urbanísticas	\$4.937	Construir 108481 M2 De Espacio Público (Incluye Parque Tercer Milenio) (Renovación Urbana)	0,00	108.481,00	0,00	0,00	0,00	108.481,00
			Adquirir 127 Predios Para La Construcción De La Fase III Del Parque Tercer Milenio	0,00	7,00	8,00	11,00	10,00	27,00
			Realizar 6 Unidades De Gestión Social	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00
			Realizar 11 Asistencias Técnicas, Logísticas Y Operativas Para El Desarrollo Del Proyecto	9,00	2,00	0,00	0,00	0,00	11,00
247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura rural	\$49.019	Construir 8,18 Km-Carril De Vías Rurales	0,00	15,00	15,00	7,70	3,61	8,18
			Mantener 740 Km-Carril De Vías Rurales	0,00	27,01	345,05	465,63	352,42	739,89
			Realizar 7 Estudios Y Diseños Para El Proyecto	0,00	4,00	4,00	0,10	0,00	6,00
			Realizar 6 Asistencias Técnicas Y Logísticas De Apoyo Al Proyecto	0,00	2,00	3,00	1,00	1,00	6,00
			Rehabilitar 10,6 Km-Carril De Vías Rurales	0,00	10,60	0,00	0,00	0,00	10,60
			Construir 2 Puentes Vehiculares En La Ciudad	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00
			Adquirir 1 Predios Para La Construcción De Obras, Suspendida	0,00	0,00	41,00	0,00	0,00	0,00
			Construir 1 Puente Peatonal	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	\$166.302	* Mejorar 50 Por Ciento La Capacidad Operativa De La Entidad	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	
			Capacitar 4.960,5 Funcionarios Del Instituto	179,50	280,00	332,00	2.840,00	1.500,00	4.960,50
			* Mejorar 100 Por Ciento El Cobro De La Valorización	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
			* Fortalecer E Implementar 100 Por Ciento Los Puestos De Trabajo Para Los Funcionarios	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
			Implementar 1 Sistema De Información Geográfica Con Varios Casos De Uso	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
			* Asegurar 100 Por Ciento Obras Civiles Terminadas O De Responsabilidad Del Instituto Contra Todo Riesgo	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
			* Actualizar 100 Por Ciento Diagnóstico De La Malla Vial	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	
			* Acompañar 100 Por Ciento Los Proyectos De Inversión del IDU De Infraestructura Ambientalmente	0,00	0,00	100,00	100,00	100,00	
			Desarrollar 17 Proyectos Viales Y De Espacio Público	3,00	3,00	3,00	7,00	12,00	16,00
232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU		Realizar 5954 Debates Y Reuniones Sobre El Impacto De Las Obras Ejecutadas Por El IDU	1.529,00	1.471,00	750,00	910,00	1.233,00	5.954,00
			* Diseñar E Implementar 100 Por Ciento Las Estrategias, Piezas Y Herramientas De Comunicación Que Requiera El Instituto para informar a la comunidad y a los funcionarios de los proyectos que requieran difusión	100,00	100,00	100,00	100,00	0,00	
			Cubrir 4 Garantías De Cobertura De Ingresos Mínimos En Parqueaderos Por Concesión	0,00	4,00	0,00	0,00	0,00	4,00
			Realizar 2 Inventarios De Espacio Público, Puentes Peatonales, Vehiculares, Pontones, etc., En La Ciudad	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00
			* Apoyar 100 Por Ciento Administrativamente Al Instituto (Personal Para El Funcionamiento Normal Del IDU)	0,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
			Realizar 1 Estudio Y Diseño Para La Construcción De Una Sede	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Fuente: Elaboración propia Contraloría de Bogotá. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con información de la Ficha EBI-D de cada Proyecto de Inversión, última versión del PDD BSI y el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo –SEGPLAN . Plan de Acción Bogotá Sin Indiferencia 2004-2008 Componentes de Gestión y de Inversión, última versión oficial, fecha de corte 31 de mayo de 2008

ANEXO 8 DIFERENCIAS EN INFORMACIÓN DE FICHA EBI – D Y EL SEGPLAN

SISTEMA MOVILIDAD (S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004). Subsistema y Componente)		ENTI DAD	PDD	EJE ESTRUCTURAL / OBJETIVO	PROGRAMA S/n SEGPLAN		PROYECTO DE INVERSIÓN - SEGÚN FICHA EBI-D	
					Identific	RecursoS en Mill de \$ Ctes	Identific	Problemas a Resolver S/n Ficha EBI - D
SUBSISTEMA VIAL	MV Local	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA (BSI)	EJE URBANO REGIONAL	11. Hábitat desde los barrios y la UPZ	\$705.768	234 Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local.	. En sectores donde los habitantes subsisten en precarias condiciones de vida, existe carencia de infraestructura de servicios públicos y sociales, deficiencias en la infraestructura vial y de espacio público, surgidos como productos de desarrollos ilegales
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL								. Infraestructura vial y de espacio público, deteriorada o sin intervención anterior, (en los sectores mencionados), produce grandes dificultades en el tránsito tanto de peatones como de vehículos. Situación que se acrecienta, especialmente los días de lluvia, no solo en estos sectores, sino en aquellos sitios donde es necesaria la construcción de algún tipo de estructura especial (muros, pantallas o pontones) que brinden estabilidad en zonas de riesgo.
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL								. Los barrios ubicados en estos sectores están destinados a la vivienda casi en su totalidad, y a menor escala la actividad económica; lo que hace que por este uso del suelo sea más sentida la carencia de infraestructura vial, porque los habitantes necesitan desplazarse a través de grandes distancias, por otros).
SUBSISTEMA VIAL								. Es necesario construir una nueva estructura zonal, donde se conjugue la acción coordinada de la administración y los particulares, para reestructurar y equilibrar el territorio, en especial la periferia infradotada, con acciones urbanísticas encaminadas a jerarquizar y encauzar las actuaciones sobre el territorio, para generar directrices del modelo de encauzar las actuaciones sobre el territorio, para generar directrices del modelo de ordenamiento territorial.
								. Existe la necesidad un ámbito especial de operación, definido por sectores urbanos donde se pudiera especificar, concretar y adecuar las actuaciones y programas estructurantes del POT, con respuestas y tratamientos acordes a sus condiciones específicas, para lo cual, se inicia con la creación de las UPZ - Unidades de Planeamiento Zonal, (unidades territoriales conformadas por un barrio o conjunto de barrios tanto en suelo urbano como en suelo de expansión), que mantienen unidad morfológica o funcional. Unidades que son un instrumento de planeamiento a escala zonal y vecinal, que condiciona las políticas generales del Plan en relación con las particulares de un conjunto de barrios.
								. De no efectuar las acciones que conlleven a mejorar la calidad de vida en estos sectores, la situación empeorará, y los barrios afectados seguirán creciendo sin poder tener control en su planeación hasta llegar a situaciones inmanejables y que requieran para la solución de sus problemas de acciones urgentes y de más amplio cubrimiento, que demanden la inversión de mayores recursos que los que se requieren en la actualidad.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD (S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004). Subsistema y Componente)		ENTIDAD	PDD	EJE ESTRUCTURAL / OBJETIVO	PROGRAMA S/n SEGPLAN		PROYECTO DE INVERSIÓN - SEGÚN FICHA EBI-D	
					Identific	RecursoS en Mill de \$ Ctes	Identific	Problemas a Resolver S/n Ficha EBI - D
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL								. El marco del Plan de Ordenamiento Territorial -POT-, adoptado para la ciudad a través del Decreto 619/2000 y su Decreto modificatorio 469/2003, establece que los parques y equipamientos de recreación y deporte corresponden a los sistemas de espacio público construido y de equipamientos urbanos. Estos espacios locales y articularse con otros equipamientos tales como ciclorutas de acuerdo con el mandato deben desarrollarse y articularse con otros equipamientos tales como ciclorutas de acuerdo con el mandato de la ley 388 de 1997 y el POT de Bogotá D.C.
SUBSISTEMA VIAL	MV Rural	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA	EJE URBANO REGIONAL	13. Sostenibilidad Urbano Regional	\$49.019	247 Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura rural.	El suelo rural del Distrito Capital (el 74% - 121.588 Hectáreas) del suelo total del Distrito Capital. Este suelo, presenta una red vial que requiere complementar el inventario de la malla vial rural que adelantó el IDU en el año 2.002, para generar modelos de priorización que permitan determinar las necesidades de mantenimiento de la infraestructura del territorio rural y las posibilidades de atención construcción o de estas necesidades de acuerdo con los recursos y fuentes de financiación existentes y disponibles para atender el suelo rural del Distrito Capital, siguiendo la financiación existentes, las políticas y estudios producidos por el DAPD consignadas en el POT y demás estudios adelantados para el territorio rural del Distrito Capital.
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL								Es urgente complementar el Inventario de la Malla Vial con el fin de invertir de manera estratégica los recursos existente para mantenimiento, construcción y mejoramiento de la malla vial rural - modelos de priorización de la inversión - para atender las crecientes necesidades de mantenimiento y ensanche que demanda la infraestructura urbana, dejando aun menos recursos para atender la infraestructura localizada en suelos rurales pertenecientes al Distrito Capital
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL								De manera paralela al problema anteriormente expuesto, se determinó, con base en los datos actualmente registrados en el inventario de la malla vial rural - IDU, las necesidades que para mantenimiento y construcción requiere el territorio rural del distrito Capital.
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL								. En Bogotá se generan alrededor de ocho millones de viajes diarios los cuales son atendidos en un 78% por el transporte público colectivo. El parque automotor que transita por la ciudad es cerca de 600.000 vehículos de los cuales el 10% corresponde a equipo de servicio público. Situación está que ha tendido a agravarse con el gran crecimiento del parque automotor privado, producto de las reducciones arancelarias recientes para la importación de vehículos
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL	Puentes Peatonales							. El incremento del parque automotor con el crecimiento poblacional, estimado en un 26% anual por la década de los noventa causa una inmensa presión sobre la red vial y sobre el espacio público, lo cual se ve reflejado en graves problemas de congestión con los consiguientes incrementos en costos económicos, tiempos de viaje y ambientales para la sociedad, mientras que el parque automotor se ha quintuplicado en los últimos veinte años, la red vial solo se ha duplicado.
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio							. En el Plan de Desarrollo "Por la Bogotá que Queremos" se inició con la construcción de la primera etapa de las troncales de la ciudad. En esta Administración 2004 - 2008, se requiere continuar con la construcción de este proyecto.
								La organización del Sistema Integrado de Transporte Público requiere del complemento de una infraestructura que permita de forma segura y accesible para los usuarios, las maniobras de acceso y descenso así como también de servicios de estacionamiento temporal, de maniobra del parque automotor.
		Igualmente la infraestructura complementaria contempla facilidades para los usuarios, conductores, empresas y demás entes administrativos, incluyendo la construcción de terminales, paraderos y estaciones de transferencia, de maniobra y atención del parque						

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD (S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004). Subsistema y Componente)		ENTIDAD	PDD	EJE ESTRUCTURAL / OBJETIVO	PROGRAMA S/n SEGPLAN		PROYECTO DE INVERSIÓN - SEGÚN FICHA EBI-D	
					Identific	RecursoS en Mill de \$ Ctes	Identific	Problemas a Resolver S/n Ficha EBI - D
								automotor.
SUBSISTEMA VIAL	M V Arterial	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFFERENCIA BSI	EJE URBANO REGIONAL	12. Red de Centralidades Distritales	\$1.634.124	220 Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades.	La necesidad de movilización de los habitantes de Bogotá se ha restringido, en múltiples ocasiones por la actual disposición de la malla vial, en la cual la carencia de vías y la falta de continuidad de algunas de ellas ha sido manifiesta, obligando a que los flujos vehiculares tengan que desviarse de la ruta más corta, ocasionando mayores costos de operación vehicular y tiempos de desplazamiento, Es por ello que se requiere dar respuesta a otra alternativa de desplazamiento en la ciudad, mediante un sistema que aumente y consolide el espacio público a través de actuaciones relacionadas con construcción, sostenibilidad, defensa, pertenencia, disfrute y uso del sistema, teniendo en cuenta las políticas de priorización de la inversión, la generación de puntos de encuentro, en centralidades, y en los cruces de transferencia del sistema intermodal y a su vez mejorar la accesibilidad de los ciudadanos a bienes y servicios, equipamientos e información, para lo cual se fortalecerán los centros de vivienda en aspectos de equipamiento comunal y servicios de escala vecinal.
	M Intermedia V							Con la finalidad de disminuir el número de desplazamientos de las personas en la ciudad. Esto implica conectividad física y virtual que permita reducir los viajes que se traducen en economía y calidad de vida.
	Puentes peatonales							El marco del Plan de Ordenamiento Territorial -POT-, adoptado para la ciudad a través del decreto 619/2000 y su decreto modificatorio 469/2003, establece que los parques y equipamientos de recreación y deporte corresponden a los sistemas de espacio público construido y de equipamientos urbanos. Estos espacios deben desarrollarse y articularse con otros equipamientos de acuerdo con el mandato de la ley 388 de 1997 y el POT de Bogotá D.C.
	M V Intermedia							
	Puentes peatonales							
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL								
SUBSISTEMA VIAL								
SUBSISTEMA VIAL PEATONAL								
SUBSISTEMA VIAL	MALLA VIAL ARTERIAL	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFFERENCIA BSI	EJE URBANO REGIONAL	14. Región Integrada para el desarrollo	\$114.217	7260 Construcción de vías regionales.	Las vías de acceso a la capital del país continúan siendo el cuello de botella para el flujo vehicular que se moviliza desde y hacia Bogotá D.C., a pesar de las diferentes obras de rehabilitación que el IDU ha realizado en algunos sectores.
								Los corredores de comunicación de Bogotá con otras ciudades y municipios son ineficientes, lo que impide a la capital su articulación con redes de ciudades a nivel nacional e internacional.
								Debido a la acelerada expansión de Bogotá y a la concentración del desarrollo en las capitales de la región, se requiere la ejecución de proyectos viales de impacto regional diseñados para asegurar la conectividad en una región integrada para el desarrollo. Las vías objeto del proyecto se encuentran incluidas en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Decreto 619 de 2000 y su Decreto Modificatorio 469 de diciembre de 2003, Ejecución de proyectos de corto plazo (2004-2007), Subsistema de Integración Ciudad Región.
	La ciudad requiere una solución definitiva, garantizando accesos con especificaciones adecuadas que hagan posible una movilidad eficiente para interconectar la capital con las demás regiones del país y de esta manera contribuir al aumento de la productividad de las zonas de influencia.							
Subsistema Vial Peatonal	Red de Ciclorutas							El mejoramiento del acceso permitirá optimizar la continuidad de varios corredores de integración nacional e internacional, indispensables para el desarrollo de las relaciones comerciales en el marco del subsistema Ciudad Región y la integración económica con los países vecinos de la Región Andina.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD (S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004). Subsistema y Componente)	ENTIDAD	PDD	EJE ESTRUCTURAL / OBJETIVO	PROGRAMA S/n SEGPLAN		PROYECTO DE INVERSIÓN - SEGÚN FICHA EBI-D	
				Identific	RecursoS en Mill de \$ Ctes	Identific	Problemas a Resolver S/n Ficha EBI - D
Andenes, Plazas, Plazoletas Puentes Peatonales	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA BSI	02. EJE URBANO REGIONAL	12. Red de Centralidades Distritales	\$1.634.124	7262 Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad.	El proyecto se formula como un elemento de planeación regional urbana, importante no solo para el Distrito Capital sino para la región Bogotá - Cundinamarca.
							La ejecución del proyecto además de ser una estrategia de optimización de la malla vial regional, generará desarrollo y permitirá de manera directa el crecimiento de la población vinculada en las áreas de influencia.
Malla Vial Arterial, Intermedia o Local Red de Ciclorutas	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA BSI	02. EJE URBANO REGIONAL	12. Red de Centralidades Distritales	\$1.634.124	7262 Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad.	Las leyes y políticas nacionales han centrado su atención y promoción hacia la vivienda de interés social, reconociendo que el mercado por sí solo no produce las cantidades socialmente requeridas. Aunque se han realizado esfuerzos importantes, los resultados han sido insuficientes frente al tamaño de las necesidades de la ciudad de Bogotá.
Malla Vial Art, Int y Local							Como consecuencia de esto surgen las urbanizaciones informales en las modalidades de invasión, urbanización pirata, clandestina o espontánea. Al operar por fuera de las normas los urbanizadores informales rebajan costos y compiten entre sí disminuyendo progresivamente las áreas de espacio público y para equipamiento social. Las vías, los desarrollos clandestinos son generalmente de ancho mínimo, pocas veces construyen las vías señaladas en el Plan Vial.
Sistema Vial Peatonal	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA BSI	02. EJE URBANO REGIONAL	12. Red de Centralidades Distritales		7193 Gestión de actuaciones urbanísticas.	Las densidades y los índices de ocupación de las urbanizaciones informales son mayores a las permitidas por las normas, en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos.
Subsistemas: Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA BSI	OBJETIVO GESTION HUMANA \$166.302 Mill de \$ Ctes	30. Administración Moderna y Humana	\$166.302	232 Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU. \$166.302 Mill de \$ ctes	Los procesos de expansión de la ciudad y renovación de sus zonas antiguas han estado caracterizadas por la desarticulación física y temporal entre lo que hacen libremente los propietarios de predios con sus resultados negativos de diseño y calidad urbana. Estos requieren para su superación la gestión coordinada de grupos de predios tanto urbanos como periféricos. La definición de zonas en donde el reciclaje de edificaciones actúa como semillas de transformación fundamental.
Malla Vial: Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	IDU	BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA BSI	OBJETIVO GESTION HUMANA \$166.302 Mill de \$ Ctes	30. Administración Moderna y Humana	\$166.302	232 Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU. \$166.302 Mill de \$ ctes	El I.D.U., debe contar con herramientas y planes estratégicos que ayuden a la Entidad a lograr eficiencia interna y mayor productividad, ya que los procesos que administra son eminentemente de información (diseños, licitaciones, evaluación de propuestas, contratos, créditos, pagos, trámites, contribuciones, reclamaciones, juicios fiscales, informes, seguimiento físico a las obras que se ejecutan, etc.), En este sentido, es de vital importancia elevar los niveles de desempeño de los funcionarios y mejorar el talento humano junto con la prestación de servicios tanto al cliente interno como externo, para esto se requiere, ajustar a las necesidades, los puestos de trabajo, implementar el sistema de administración documental, capacitar a los funcionarios, contar con las asesorías adecuadas y realizar el recaudo de la valorización como principal fuente de financiación, ésta debe contar con los recursos necesarios tanto físicos, humanos, tecnológicos y logísticos que son necesarios para adelantar actividades de planeación, diseño, implementación, mantenimiento y mejoras al sistema de valorización, entendido éste como el conjunto de reglas, procesos y procedimientos necesarios para proporcionar la financiación de las obras, plan o conjunto de obras autorizadas a construir mediante el cobro de valorización, tanto para cobros ya asignados como para la generación de nuevos proyectos que serán sometidos a consideración de la comunidad o de sus representantes legislativos.

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI - D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en el Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ - Ctes SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
Proyecto 234 Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local												
				0, del 9 Junio de 2004	\$1.071.744,02	3, del 16 Junio de 2004	\$1.071.744,02	66, del 4 junio de 2004	\$1.383.103,70	\$705.768	\$677.336	Construir 220 Km-Carril De Vías Locales Mantener 1.700 Km-Carril De Vías Locales Adquirir 52 Predios Para La Construcción De Obras Construir 478000 M2 De Espacio Público Realizar 355 Asistencias Técnicas, Logísticas Y Operativas Para El Desarrollo Del Proyecto Rehabilitar 128 Km-Carril De Vías Locales Realizar 47 Unidades De Gestión Social En Los Predios Adquiridos Para Las Obras Mantener 41000 M2 De Espacio Público * Hacer Seguimiento 100 Por Ciento A Los Contratos Con Pólizas De Estabilidad Realizar 7,5 Estudios Y Diseños En La Ciudad * Atender 100 Por Ciento De Los Imprevistos Relacionados Con Las Obras De Infraestructura Local *Atender 100 Por Ciento Las Solicitudes De Las Alcaldías Locales A Través De La UEL Construir 4 Puentes Peatonales En La Ciudad Actualizar 9322 Segmentos Del

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ - Ctes SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												Inventario Y Diagnóstico De La Malla Vial Construir 240 MI Construir MI De Taludes
Proyecto Inversión 247 Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura rural.												
						0 , del 16 jun de 2004	\$29.955,53	47 del 4 jun de 2008	\$44.206	\$49.019	-\$4.813	Construir 8,18 Km-Carril De Vías Rurales Mantener 740 Km-Carril De Vías Rurales Realizar 7 Estudios Y Diseños Para El Proyecto Realizar 6 Asistencias Técnicas Y Logísticas De Apoyo Al Proyecto Rehabilitar 10,6 Km-Carril De Vías Rurales Construir 2 Puentes Vehiculares En La Ciudad Adquirir 1 Predios Para La Construcción De Obras, Suspendida Construir 1 Puente Peatonal
Proyecto Inv 7041 Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio.												
0, del 12 de sept/01 PDD BPVTML	1.313.027	1, del 3 de octubre de 2001				56 del 7 de junio de 2004	\$765.679,27	110 del 4 de Junio de 2013 (ultima con recursos en pesos de 2005). Pero la última Ficha EBI -D es la 138 del 16 enero de 2009, en la cual no aparece información de recursos	\$913.048,87	187.724,00	\$725.325	Construir 750000 M2 De Espacio Público Adquirir 149 Predios Para La Construcción Del Sistema Transmilenio Construir 190 Km-Carril de Troncal Construir 15 Estaciones Para El Sistema Transmilenio Construir 43 Puentes Peatonales Para El Sistema Transmilenio Construir 3 Portales Para El Sistema Transmilenio Construir 3 Patios Para El

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ Ctes - SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												Sistema Transmilenio Construir 9,7 Km-Carril De Vías Realizar 667 Asistencias Técnica Y Operativamente Respecto A Seguimiento Ambiental, Estructuración Legal, Trámites Administrativos, Coordinaciones De Contratos De Estudios Y Diseños, Obras Y Señalización, etc, Mantener 195000 M2 De Vías Realizar 1.145 Unidades De Gestión Social Rehabilitar 95 Km-Carril De Vías Realizar 8 Estudios Y Diseños Para Construcción De Troncal Mantener 1,011949 M2 De Espacio Público Construir 2 Parqueaderos Para Buses Transmilenio Mantener 1581,24 Km-Carril De Troncal Construir 10 Puntos de Encuentro en la Ciudad, Realizar En Un 100 Por ciento El Seguimiento Ambiental, La Estructuración Legal, Las Coordinaciones De Los Estudios Y Diseños Y La Realización De Las Obras, Suspendida Construir 26 Puentes Vehiculares En La Ciudad Construir 14 Km De Cicloruta En La Ciudad

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ Ctes - SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												Mantenimiento Rutinario De 74 Puentes Peatonales Para El Sistema Transmilenio
												Construir 2 Ciclopunte
												Mantener 1 Puente Vehicular en Bogotá D,C
Proyecto Inversión 220 Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades												
				0, del 8 de junio de 2004	\$2.593.636,47	3, del 16 de jun de 2004	\$2.520.046,27	La última versión Ficha EBI-D con recursos es la Versión 126 del 25 de julio /08. Pero la última Ficha EBI del PDD BSI es la 147 del 20 de abril de 2012, la cual está sin información respecto a los recursos.	\$2.391.793,60	\$1.429.818	\$961.976	Construir 100 Km-Carril de Vías Arterias
												Rehabilitar 100 Km-Carril de Vías Arterias
												Mantener 3200 Km-Carril de Vías Arterias
												Construir 13 Km-carril de vías Intermedias
												Mantener 270 Km-Carril De Vías Intermedias
												Construir 600000 M2 De Espacio Público (Andenes Alamedas, Separadores)
												Mantener 7100000 M2 De Espacio Público (Andenes, Alamedas, Separadores)
												Construir 40 Km De Ciclo rutas
												Construir 29 Puentes Peatonales En Bogotá D,C,
												Adquirir 3.528 Predios Para Construcción De Obras

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ Ctes - SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												<p>Construir 1 Ciclo puentes En La Ciudad, Suspendida</p> <p>Construir 10 MI De Pantalla (Muro De Contención), Suspendida</p> <p>Construir 18 Puentes Vehiculares En La Ciudad</p> <p>Instalar Y Mantener 24845,4 MI De Defensas Viales En La Ciudad</p> <p>Mantener 606 MI De Barandas En La Ciudad</p> <p>Mantener 5 Monumentos En La Ciudad</p> <p>Realizar 2.832 Unidades De Gestión Social En La Ciudad En Los Predios Adquiridos Para Las Obras</p> <p>Acompañar A 962 Unidades de Gestión Social en la adquisición de predios necesarios para la ejecución de Las obras Viales programadas</p> <p>* Atender 100 Por ciento De Los Imprevistos Relacionados Con Las Obras De Infraestructura Asociada A La Red De Centralidades</p> <p>* Involucrar 100 Porcentaje La Participación De La Comunidad A Través De Reuniones Y Debates Para La Mitigación Del Impacto Generado Por Las Obras</p> <p>Realizar 60 Estudios Y Diseños En La Ciudad</p> <p>Realizar 676 Asistencias</p>

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ Ctes - SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												<p>Técnicas, Logísticas Y Operativas Para El Desarrollo Del Proyecto</p> <p>* Hacer Seguimiento 100 Por Ciento A Los Contratos Con Pólizas De Estabilidad</p> <p>* Administrar Y Monitorear 34 Puentes Vehiculares En La Ciudad</p> <p>* Realizar 100 Por Ciento De Las Interventorias A Las Obras Construidas Por Las Urbanizaciones</p> <p>Mantener 6 Puentes Peatonales En La Ciudad,</p> <p>Realizar 50 Reasentamientos En El Proyecto</p> <p>Mantener 6 Puentes Vehiculares En La Ciudad</p> <p>* Administrar 100 Por Ciento Predios Adquiridos</p> <p>Pagar 51 Sentencias A Procesos Judiciales Fallados En Contra Del IDU Ocasionados En Los Proyectos</p> <p>Mantener 300 Km De Cicloruta</p> <p>Construcción 1 De Unidad De Mejoramientos Geométricos En La Ciudad, Suspendida</p> <p>Rehabilitar 30,84 Km-Carril De Vías Intermedias</p> <p>Construir 1 Equipamiento En La Ciudad</p> <p>Actualizar 14451 Segmentos Del Inventario Y Diagnóstico De La Malla Vial</p>

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ Ctes - SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												Construir 1 Punto de Encuentro en La Ciudad, Suspendida Construir 341 Parquaderos Mantenimiento Rutinario 35 Puentes Peatonales En Bogotá DC Mantenimiento Rutinario 35 Puentes Vehiculares En Bogotá DC Construir 1 Paso Peatonal Semaforizado a Nivel Fabricar E Instalar 150 Módulos De Venta En La Ciudad
Proyecto Inversión 7260 Construcción de vías regionales.												
		0, del 3 de octubre de 2001	296598,5			27, del 7 de junio de 2004	\$414.102,87	71, del 17 junio de 2008	\$363.914,22	\$114.217	\$249.697	Adquirir 611 Predios Para La Construcción De Vías Regionales Realizar 1 Estudios Y Diseños Para La Construcción De Vías Regionales Construir 35 Km-Carril De Vías Regionales Realizar 352 Unidades De Gestión Social Construir 4 Km De Ciclorruta En La Ciudad Construir 77000 M2 De Espacio Público Construir 3 Puentes Peatonales En La Ciudad
Proyecto Inversión 7262 Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad.												
		0, del 3 de octubre de 2001	44.000,00			18, del 7 de junio de 2004	\$32.938,59	50, del 17 de junio de 2004	\$38.687,38	\$11.646	\$27.041	Adquirir 6 Predios Para Construir Vías En Zonas De Expansión

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ Ctes - SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												Diseñar Y Construir 8 Km-Carril De Vías En Zonas De Expansión Realizar 2 Estudios Y Diseños Para La Construcción De Vías En Zonas De Expansión Construir 1,3 Km De Cicloruta En La Ciudad Construir 7300 M2 De Espacio Público Construcción 1 Km Carril De Vías En Zonas De Expansión Realizar 2 Asistencias Técnicas Y Logísticas
Proyecto de Inversión 7193 Gestión de actuaciones urbanísticas.												
0 sin fecha. PDD BPVTML	\$130.245,10	1, del 3 de octubre de 2001				25, 7 jun de 2004	\$142.067,28	43, del 4 de junio de 2008	\$153.037,41	\$4.937	\$148.100	Construir 108.481 M2 De Espacio Público (Incluye Parque Tercer Milenio) (Renovación Urbana) Adquirir 127 Predios Para La Construcción De La Fase III Del Parque Tercer Milenio Realizar 6 Unidades De Gestión Social Realizar 11 Asistencias

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ Ctes - SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												Técnicas, Logísticas Y Operativas Para El Desarrollo Del Proyecto
Proyecto Inversión 232 Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU. \$166.302 Mill de \$ ctes												
				1, del 11 de julio de 2004	\$66.984,59	3, del 16 de junio de 2004	\$66.984,59	53, del 4 de junio de 2008	\$142.410	\$16.602	\$125.808	<ul style="list-style-type: none"> * Mejorar 50 Por Ciento La Capacidad Operativa De La Entidad Capacitar 4.960,5 Funcionarios del Instituto * Mejorar 100 por ciento el cobro de la Valorización * Fortalecer E Implementar 100 Por Ciento Los Puestos De Trabajo Para Los Funcionarios Implementar 1 Sistema De Información Geográfica Con Varios Casos De Uso * Asegurar 100 Por Ciento Obras Civiles Terminadas O De Responsabilidad Del Instituto Contra Todo Riesgo * Actualizar 100 Por Ciento Diagnóstico De La Malla Vial * Acompañar 100 Por Ciento Los Proyectos De Inversión Del Idu De Infraestructura Ambientalmente Desarrollar 17 Proyectos Viales Y De Espacio Público Realizar 5.954 Debates Y Reuniones Sobre El Impacto De Las Obras Ejecutadas Por El IDU

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

PROYECTOS DE INVERSIÓN S/N FICHA EBI – D												
No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción en PDD anteriores	Recursos en inscripción en PDD anteriores Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Registro en PDD anteriores	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2001	No. Versión Ficha EBI - D y fecha Inscripción presente PDD BSI	Recursos al inicio del presente PDD BSI en Mill de \$ de 2004	No. Versión Ficha EBI -D y fecha Registro en el inicio del PDD BSI	Recursos en Registro en Mill de \$ de 2004	No. de la última versión Ficha EBI-D en el presente PDD BSI y fecha	Recursos en inscripción en Mill de \$ de 2008	Recursos en Mill de \$ Ctes - SEGPLAN a 30 May 2008	Diferencia entre Recursos registrados en la última Ficha EBI-D de este Plan de Desarrollo y los recursos del PDD al 30 May 2008	METAS DE PROYECTO DE INVERSIÓN
												<p>* Diseñar e Implementar 100 por ciento las Estrategias, Piezas y Herramientas de comunicación que requiera el Instituto para informar a la comunidad y a los funcionarios de los proyectos que requieren difusión.</p> <p>Cubrir 4 Garantías De Cobertura De Ingresos Mínimos En Parqueaderos Por Concesión</p> <p>Realizar 2 Inventarios De Espacio Público, Puentes Peatonales, Vehiculares, Pontones, etc., En La Ciudad</p> <p>* Apoyar 100 Por Ciento Administrativamente Al Instituto (Personal Para El Funcionamiento Normal Del IDU)</p> <p>Realizar 1 Estudio Y Diseño Para La Construcción De Una Sede</p>

Corresponde al Sistema de Movilidad en el Subsistema Vial Peatonal; pero también hace parte del Plan maestro de Espacio Público

Corresponde a Puentes Peatonales – Sistema Vial Peatonal y a la vez se incluye en el Plan maestro de espacio Público

Fuente: Elaboración Propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con Información de las Fichas EBI-D de cada proyecto de Inversión y del Documento SEGPLAN –Plan de Acción “Bogotá Sin Indiferencia” 2004-2008 Componente de Gestión e Inversión. Última Versión oficial con corte al 31 de mayo de 2008

**ANEXO 9
COSTOS DE IMPLEMENTACIÓN DEL PMM EN PROYECTOS PROPUESTOS (MILLONES DE PESOS DE 2005)**

COD	PROYECTO	TOTAL	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			2006-2008	2009-2012	2013-2020
LM-01	Diseño de un sistema inteligente de transporte (SIT), el cual funcionara como un sistema de comunicaciones que garantizara el flujo de información.	33.780	27.030	6.758	
LM-02	Implementación del sistema de transporte (SIT) el cual funcionara como un sistema de comunicaciones que garantizara el flujo de información y como un sistema administrador de la información.	434.913	90.175	221.575	123.163
LM-03	Diseño de un manual de señalización para vías urbanas.(en concertación con el Ministerio de Transporte)	750	750		
LM-04	Implantar un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT (p.e. señales electrónicas que actúen en tiempo real).	5.400	300	3.700	1.400
LM-05	Sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial.	15.500	2.750	4.750	8.000
LM-06	Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación.	14.950	2.350	4.200	8.400
LM-07	Fortalecer el marco de regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad	400	400		
LM-08	Control operativo integral en campo.	10.218	1.374	3.448	5.396
LM-09	Inventario , diseño e instalación y disposición de la señalización	232.986	23.574		209.412
LM-10	Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT.	2.000	2.000		
LM-11	Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad.	500	500		
LM-12	Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas.	495	495		
AM-01	Conformación y dotación de distritos verdes.	43.050	1.575	20.125	21.350
AM-02	Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros.	800	740	20	40
AM-03	Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas.	263	263		
AM-04	Diseño e implementación de un sistema de gestión integral para el transporte de sustancias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias.	525	525		
AM-05	Implantación de un sistema de gestión ambiental (ISO- 14000) para el sistema de movilidad.	6.658		2.578	4.080
IM-01	Campañas de larga vida.	14.242	5.429	2.938	5.875
IM-02	Implementación del sistema permanente de difusión masiva	2.689	853	612	1.224
IM-03	Implementación de proyectos piloto de apaciguamiento del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad.	24.800	2.000	11.100	11.700
IM-04	Desarrollo del sistema de auditorías de seguridad vial.	7.446	2.856	1.530	3.060
IM-05	Fortalecimiento de la atención pre-hospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito, incluyendo capacitación de legos.	3.350	275	2.915	160
IM-06	Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico. Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.	1.925	1.313	204	408

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

COD	PROYECTO	TOTAL	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			2006-2008	2009-2012	2013-2020
OL-01	Desarrollo integral del sistema de educación en seguridad vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.	6.440	1.640	1.600	3.200
OL-02	Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del complejo de integración modal del norte.	101.300	7.850	85.974	7.476
OL-03	Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del complejo de integración modal del sur.(Bosa)	34.900	2.633	29.686	2.581
OL-04	Diseño y estructuración técnica, jurídica , financiera del complejo de integración modal de occidente Calle 13	99.600	7.514	84.719	7.367
SV-01	Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del complejo de integración modal calle 80	107.914	8.362	91.588	7.964
SV-02	Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del complejo de integración modal del sur oriente (USME)	35.300	2.663	30.026	2.611
SV-03	Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del complejo de integración modal interior de la carrera 7a y carrera 10 con calle 26.	131.400	10.182	111.520	9.697
SV-04	Dotar a la ciudad de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia de los puntos de integración en el área de servicio de transporte público complementario y el sistema de transporte masivo. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.	228.501	6.836	101.231	120.435
SV-05	Implementar una red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades. Alta capacidad y otros. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera	104.965	6.615	25.375	72.975
SV-06	Implementación red estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue zonas para estacionamiento de transporte publico individual.) Incluye diseño técnico y estructuración técnica, jurídica y financiera.	87.619	2.590	28.711	56.319
SV-07	Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas sectorialmente, en función de grado de congestión y de la oferta de transporte público.	525	525		
TP-01	Reglamentar la operación del fondo de estacionamientos	263	263		
TP-02	Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (Por tipo de uso) y considerando las condiciones de movilidad de la zona de influencia.	315	315		
TP-03	Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos de tal manera que la normatividad urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.	158	158		
TP-04	Actualizar las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa ETC) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes	210	210		
TP-05	formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía publica	158	158		
TN-01	formulación de proyectos de redes peatonales	327.390	41.580	86.760	199.050
TN-02	Optimización de la red de ciclo rutas	190.250	23.100	48.200	118.950
ET-01	Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana, baja capacidad (internas y externas) del SITPM. Incluye estaciones y terminales de intercambio modal.	5.040	5.040		
ET-02	Estructuración técnica, jurídica y financiera de la concesión para la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario: mediana capacidad, baja capacidad internas, baja capacidad externa.	1.995	1.995		
ET-03	Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias	3.710.891	2.286.940	713.226	710.726
ET-04	Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITPM; articulado con el CCO del actual sistema.	49.250	20.000	13.250	16.000
ET-05	Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual	5.040	5.040		

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

COD	PROYECTO	TOTAL	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			2006-2008	2009-2012	2013-2020
ET-06	Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano regional.	1.020	1.020		
ET-07	Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso del suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT	510	510		
ET-08	Promover la conformación de terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga.	510	510		
ET-09	Diseñar la estructura y funciones del grupo de trabajo para el control Distrital de la Logística Urbana del transporte de mercancías	260	260		
IV-01	Proyectos necesarios para la implementación de la jerarquización de transporte público y de los corredores especializados de carga.	3.844.003	2.898.640	588.385	356.978
IV-02	Proyectos de intersecciones	616.955	19.501	501.861	95.593
IV-03	Implementación de corredores para ciclo rutas.	261.859	8.972	230.897	21.990
IV-04	Proyectos viales, los cuales deben ser ejecutados después de terminar la implementación de la red vial de transporte público y de especialización de corredores de carga.	2.907.018	1.122.639	1.281.088	503.291
IV-05	Estudio de jerarquización vial (incluyendo la jerarquización de SITPM y la gestión de la movilidad, los usos de suelo y las condiciones geométricas requeridas en cada caso.)	550	550		
FI-01	Fortalecimiento de las capacidades institucionales de las entidades responsables de la ejecución del PPM (incluye la conformación de equipo de profesionales expertos en concesiones públicas.)	7.500	3.000	1.500	3.000
FI-02	Definición de mecanismos para la coordinación institucional entre entidades vinculadas al sistema de movilidad del nivel distrital y de entidades territoriales. Redefinición de competencias claras entre entidades vinculadas al sistema de movilidad de acuerdo con el modelo de reorganización del distrito.	700	700		
FI-03	Viabilidad y estructuración de los aspectos tributarios1	800	800		
	GRAN TOTAL PMM	13.728.754	6.666.836	4.342.047	2.719.870

Fuente: Informe Ejecutivo PMM 2006

Logística Movilidad (LM)
 Componente Ambiental (AM)
 Plan intercambiadores Modales (IM) Plan Ordenamiento Logístico (OL)
 Plan seguridad vial (SV)
 Transporte Público (TP)
 Transporte no motorizado (TN)
 Plan de Ordenamiento de Estacionamientos (ET)
 Infraestructura vial (IV)
 Componente Institucional (FI)

**ANEXO 10
MATRIZ DE IMPLEMENTACIÓN DEL PMM EN LA SDM - 2006**

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

Objetivos Generales	Objetivos Específicos	Indicadores Generales	Responsables
Concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa medio ambiente institucionalmente coordinado, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región.	1- Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región de Bogotá Cundinamarca.	1- Índice de pasajeros por kilómetro: Indica la gestión en cuanto a la reducción de sobreoferta de unidades de transporte público colectivo. El valor recomendado está entre 3 y 4, asignando un porcentaje lineal (creciente o decreciente) a valores superiores o inferiores. El IPK corresponde al IPK ponderado por tipo de vehículo de la ciudad en el año de análisis. Este dato se obtiene de la relación entre los pasajeros movilizados y los kilómetros recorridos que reporta anualmente el DANE.	responsabilidad del Distrito Capital (entidades distritales competentes para ejecutar acciones tendientes al cumplimiento del PMM
	2- Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.	2-Edad promedio de los vehículos de transporte público: Mide la gestión en calidad del servicio, al bajar la edad promedio de la flota. El ideal propuesto es de 8 años y el máximo permisible será de 12 años.	
	3- Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad y concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.	3- Porcentaje de taxis ocupadas: Mide la gestión en cuanto al rodamiento de la flota de taxis, que está asociado con el uso equitativo de la infraestructura. Se medirá el porcentaje de taxis ocupadas según el cálculo de una muestra representativa de la flota total de taxis, en los corredores principales seleccionados, en un día y hora específica de tal manera que permita su seguimiento.	
	4-Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).	4-Estado de la Malla Vial: Establece el nivel de intervención anual sobre los corredores de la malla vial que incluye: mantenimiento, rehabilitación y construcción de los corredores viales. Se deberá calcular para los diferentes tipos de vía (malla arterial, malla intermedia y malla local), el número de km-carril existentes y el número de kilómetros en buen estado.	
	5- Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.	5-Índice de accidentalidad: Mide las condiciones de seguridad vial a través del análisis estadístico de cifras. El indicador es número de accidentes por cada 100 mil habitantes.	
	6-Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.	6-Distancia promedio de viajes: Este indicador mide los esfuerzos por las estrategias urbanas de crecimiento inteligente y el fortalecimiento de centralidades y municipios vecinos.	
	7- Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.	7-Velocidad de modos motorizados: Es la velocidad promedio medida sistemáticamente en los mismos corredores, días y horarios establecidos.	
	8- Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.	8-Porcentaje de ejecución de las estrategias de ordenamiento logístico que incluye los corredores y centros logísticos: Mide la gestión en cuanto al ordenamiento del transporte de carga de la ciudad, según las estrategias planteadas en el PMM.	

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Objetivos Generales	Objetivos Específicos	Indicadores Generales	Responsables
	9- Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.	9-Participación del GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, en el total de energía consumida para el sector Transporte: El índice se define como el porcentaje de energía de GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, consumida por el sector transporte, en la ciudad.	
	10-Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.	10-Distancia promedio recorrida a pie. Mide la efectividad de los incentivos hacia modos no motorizados a través del seguimiento de la distancia promedio de caminata por habitante.	
	11-Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.	11-Distancia promedio recorrida en bicicleta: Mide la distancia promedio recorrida en bicicleta por habitante y se calcula con base en el módulo de viajes de la encuesta de movilidad.	
	12-Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas, y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.	12-Sostenibilidad financiera: Este indicador mide la sostenibilidad financiera del PMM, partiendo del hecho de que la sostenibilidad del sistema está fuertemente relacionada con la inversión total programada.	
	13-Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad.	13-Porcentaje de implementación del SIMUR y ejecutorias de la agenda de movilidad: Mide la gestión en cuanto a coordinación interinstitucional y actividades ejecutadas para cumplir agenda regional de movilidad, según las estrategias planteadas en el PMM. Se define como el porcentaje de acciones ejecutadas sobre el porcentaje de acciones programadas.	
	14-Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad.	14-Porcentaje de población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá: Se define como el porcentaje de las personas que realizan viajes que se originan en los municipios vecinos a Bogotá y que tienen como destino Bogotá y como motivo Trabajo o Estudio, del total de la población del municipio. Mide la gestión en cuanto a las políticas de crecimiento inteligente de la ciudad región.	

PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÀ SIN INDIFERENCIA” EJE URBANO REGIONAL

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
2	URBANO REGIONAL	11	Hábitat desde los Barrios y las UPZ	82	Mejoramiento Integral de Barrios			Mejoramiento Integral de barrios	SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD.	7253	Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito	9.650	Realizar 532 Concejos De Movilidad En Las Localidades.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
													Realizar 74169 Operativos Para La Difusión Masiva De Normas De Tránsito, En Tems De Transporte Público, Contaminación Ambiental, Ocupación Indebida Del Espacio Público y Seguridad Para Peatones y Ciclistas.
													Atender 282534 Ciudadanos En Los Centros Locales De Movilidad, En Tems De Tránsito Y Transporte.
													Atender 386582 Ciudadanos En Los Puntos De Atención Móviles, alcaldías En Movimiento, Encuentros De Movilidad, Concejos De Movilidad Local, Campañas Y Operativos En Tems De Tránsito y Transporte.
													Atender 80290 Ciudadanos En Las Ferias De Servicios Al Ciudadano, Centros Locales De Movilidad, Concejos Locales, Encuentros Locales
													Realizar 77 Diagnósticos participativos Con La Comunidad De Las Diferentes Localidades
		12	Red de Centralidades Distritales	257	Integración del Sistema de movilidad e intermodalidad	Sistema de troncales	Transmilenio: construcción de 20 km de troncales (incluye espacio público peatonal) a todo costo	Integración del Sistema de movilidad e intermodalidad	SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD.	339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	40.372	Formular un Plan Maestro de Movilidad.
							2 terminales satélites de transporte						Avanzar 100% en el diseño e implementación de 7 proyectos que se consideran prioritarios en el marco de la formulación del PMM.
							malla vial arterial: construcción y /o rehabilitación de 368 Km-carril						Implementar en un 34% el proyecto de reorganización del transporte público en Bogotá (en el PD anterior se implementó el 66%).
							Malla vial arterial: mantenimiento de 1.193 Km-carril						Desarrollar un estudio de factibilidad técnica y financiera, del subsistema de zonas de actividad logística para manejo de carga en Bogotá y la sabana.
							Transmilenio: democratizar gradualmente, como minino, el 30% de la fase III						Diseñar 34 % una propuesta para la conformación de Redes Ambientales Peatonales Seguras Raps En El Distrito Capital.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
													Avanzar 100 % en la Capacitación De 4.000 Propietarios de Transporte Público Colectivo En el marco de La Estrategia De Reorganización Integral.
													Avanzar 100% en La profesionalización De 6.800 Conductores De Transporte Publico. (Educación Primaria, Secundaria Y Técnica).
													Diseñar 36 % La Factibilidad Técnica Y Financiera De Un Subsistema De Zonas De Actividad Logística Y Distribución De Mercancías Para Bogotá Y La Sabana En El Marco PMM.
													Diseñar 24 % La Factibilidad Técnica, Legal Y Financiera De La Unidad De Gestión e Investigación De La Seguridad Vial Sostenible.
													Diseñar 15 % La Factibilidad Técnica Y Económica Para La Implementación De Un Programa Integral De Intercambiadores Modales Para La Ciudad De Bogotá Y Su Entorno.
													Divulgar Y Socializar 100 % del Avance En La Implementación Del Plan Maestro De Movilidad
													Estructurar 100 % El Diseño y/o Factibilidad De Proyectos De Corto Plazo Establecidos En El Plan Maestro De Movilidad.
													Realizar 9 Estudios En Cumplimiento Del Plan Maestro De Movilidad.
													Realizar 2 Campañas De Divulgación Para Ampliar El Conocimiento Del Plan Maestro De Movilidad.
													Desarrollar 100 % La Fase 0 Del Proyecto Línea Base De Diagnostico Y Rol Del Sistema Metro En Bogotá.
													Desarrollar 20 % De La Fase 1: Evaluación de Alternativas Y Prioridades De Implementación Del Sistema Metro En Bogotá.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
		12	Red de Centralidades Distritales	257	Integración del Sistema de movilidad e intermodalidad				SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD.	7254	Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito	203.982	Instalar 30308 Señales Verticales De Tránsito En La Malla Vial De La Ciudad Y Garantizar El Mantenimiento De Las Señales Existentes.
													Demarcar 346.11 Kilómetros De Corredores De La Malla Vial De La Ciudad.
													Demarcar 871 Zonas Escolares En La Malla Vial De La Ciudad.
													Instalar 358 Señales Verticales Informativas Elevadas En La Malla Vial De La Ciudad.
													Definir En 32108 Hectáreas Urbanizadas Del Distrito Capital, Cupos Potenciales De Estacionamiento En vía.
													Definir En 5880 Hectáreas Urbanizadas Del Distrito Capital, Usos, Operación Y Regulación De Zonas De Estacionamiento En Vía.
													Evaluar 40 Zonas Con Problemas De Movilidad Para Implementar Medidas De Gestión De Tránsito.
													Evaluar 7 Corredores De La Malla Vial Principal Para Recomendar Medidas De Mejoramiento Del Tránsito y/o Adecuaciones Geométricas.
													Garantizar En Un 99 % La Operación Del Sistema De Semaforización Electrónica De Bogotá D.C.
													Instalar 210 Intersecciones Semaforizadas Nuevas Para La Expansión Del Sistema De semaforización. Se ira Adicionando a La Magnitud De La Meta, Las Intersecciones Que Por Efecto De La Expansión Vial De La Ciudad Se Deban Semaforizar.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
													Actualizar Y Modernizar En Un 100 % Las Centrales De Control Del Sistema De Semaforización Electrónica De Bogotá D.C.
													Diseñar 100 % El Sistema Integrado de transporte Publico.
													Demarcar 683.92 Kilómetros Carril En Las Vías De La Ciudad
													Demarcar 887 Zonas Con dispositivos De Control De Velocidad (Zonas Escolares, Demarcaciones De Intersecciones, Cruces Peatonales, Bandas Estoperoles)
													Limpiar 60000 Señales Verticales De Tránsito Existentes
													Limpiar 100 Señales Informativas Elevadas En La Malla Vial De La Ciudad
													Mantener 30 Señales Informativas Elevadas En La Malla Vial De La Ciudad
													Modernizar 10 Por ciento El Sistema De Semaforización Electrónica De Bogotá D.C.

Fuente * Plan de desarrollo Bogotá Sin Indiferencia
** SEGPLAN 31-05-2008

PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÀ SIN INDIFERENCIA” EJE RECONCILIACIÓN

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
3	DE RECONCILIACION	19	Comunicación para la reconciliación	174	Diseño e implementación de estrategias de comunicación para la reconciliación	No disponible	Nº de medios fortalecidos	Diseño e implementación de estrategias de comunicación para la reconciliación	SDM	1165	Promoción de la movilidad segura y prevención de accidentalidad vial.	19.071	Sensibilizar 1574034 Ciudadanos En Materia De Transito, Para El Cumplimiento Autorregulado De Las Normas De Tránsito.
							Estrategia implementada						Formar 510781 Ciudadanos Y Conductores De Vehículo Automotor, En Normas De Tránsito y

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
							y funcionando						seguridad vial
													Orientar 53041 Ciudadanos Que Utilizan Medios Y Formas De Movilización No Motorizada, En El Conocimiento De Normas De Tránsito Asociadas Con Seguridad Y Movilidad.
													Instalar 604 Patrullas Escolares En Los Principales Puntos Críticos De La Ciudad, Donde Se Encuentran Ubicadas Instituciones Educativas.
													Realizar 18 Campañas Lúdico Pedagógicas Dirigidas A Los Diferentes Usuarios De La Vía, Que Promuevan El Cumplimiento Voluntario De Normas De Tránsito.
													Informar 277836 Niños A Través Del Módulo Del Museo De Los Niños, Jornadas Lúdicas Y En Parques Infantiles De Tránsito, Sobre El Funcionamiento Del Tránsito De La Ciudad.
													Formar 246129 Niños A Través Del Programa "Que En Bogotá Los Niños Y Niñas Transiten Con Seguridad", En Comportamientos Seguros En El Ejercicio De La Movilidad.
													Generar 106 Procesos Participativos En Relación Con La Movilidad Segura, A Través Del Montaje De Comités De Movilidad En Las Localidades.
													Realizar 21 Mediciones Sobre seguridad Vial Y Comportamientos Ciudadano, A Través Del Observatorio De Movilidad Urbana.
													Revisar 3000 Vehículos De Transporte Escolar (Condiciones De Operación).

Fuente * Plan de desarrollo Bogotá Sin Indiferencia
** SEGPLAN 31-05-2008

PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÀ SIN INDIFERENCIA” OBJETIVO GESTIÓN PÚBLICA

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
4	Objetivo de gestión pública humana	30	Administración moderna y humana	216	Modernización y adecuación de la administración distrital-	Estudios y proyectos de acuerdo elaborados por las administraciones anteriores	proyecto de Acuerdo presentado al Concejo Distrital sobre reforma distrital	Modernización y adecuación de la administración distrital	Secretaría Distrital de Movilidad	6094	Fortalecimiento Institucional	26054	Mejorar 100 % Las Instalaciones Locativas (Físicas e Inmobiliario) De Las Diferentes Sedes De La STT

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
							Sistema de Coordinación Implementado y operando						Avanzar 100 Por ciento En La Realización De 6 Estudios De Sismo Resistencia Para Las Diferentes Sedes De La STT
					Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos distritales	Diagnósticos y estudios existentes	Entidades y organismos distritales fortalecidos						Suministrar 100 % Los Dispositivos De Emergencia En Las Diferentes Sedes De La Entidad, El Mantenimiento De Los Mismos Y Los Elementos Que Requiera La Brigada Y El Comité de Emergencias.
													Organizar 100 % El Fondo Documental De La STT.
													Adquirir 100 % Elementos, Herramientas Y Distintivos Para Las Actividades De Servicio Al Ciudadano.
													Adecuar 100 Por ciento Las Instalaciones Locativas (Físicas E Inmobiliaria) De La Entidad
		33	Sistema Distrital de Información	259	Gestión de los ingresos no tributarios	Recaudo tributario del 2003 en pesos de 2004	monto del incremento del recaudo de ingresos tributarios	Fortalecimiento del Sistema distrital de Información	Secretaria Distrital de Movilidad	7132	Sustanciación de procesos, recudo y cobro de cartera.	9255	Recaudar 68695 Millones De Pesos De La Cartera Morosa De La Entidad
													Abrir 60 Por ciento Anualmente, De Los Procesos Que Se Encuentran En Cobro Coactivo (A Diciembre De 2004 Hay 17.000 Procesos Pendientes Por Abrir).
													Fallar 100 Por ciento De Las Investigaciones Del 2003 Y Dejar En Auto De Pruebas El 100% De Las Investigaciones Del 2004 A Empresas, Propietarios Y Conductores De Transporte Público Colectivo Por Violación A Las Normas (A Diciembre De 2004 Hay 1.708 Del 2003 Y 7.826 Del 2004).
													Iniciar 80 Por ciento Anualmente, Los Informes De Infracción A Las Normas Contra Empresas, Propietarios Y Conductores De Transporte Público Individual (A Diciembre De 2004 Hay 540 Investigaciones Por Iniciar Y 840 Por Fallar).

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
													Descongestionar 50 Por ciento Anualmente, Los Procesos Contravencionales A Las Normas Por Infracciones De Tránsito Radicados En Las Inspecciones De Tránsito (A Diciembre De 2004 Hay 34.425 En Reclamación Por Comparendo, 455 En Revisión Tecno mecánica. 39 En Inmovilizados Y 162 En Embriaguez).
													Fallar 80 Por ciento Anualmente, Los Procesos En Segunda Instancia (A Diciembre De 2004 Hay 1.573 Por Fallar).
													Fallar 100 Por ciento De Los 536 Expedientes Que A 31 De Diciembre De 2004 Estaban En Trámite Por Violación A Las Normas De Transporte, Tanto En Transporte Publico Individual Como Colectivo.
													Impulsar 80 Por ciento Anualmente, De Los Expedientes Relacionados Con Infracciones Al Transporte Publico, Que Se Adelanten Contra Empresas, Propietarios Y Conductores
													Recuperar 64 Por ciento De La Cartera Generada Con Corte A 31 De Octubre De 2007, A Través Del Cobro Persuasivo Y Coactivo
		35	Sistema Distrital de Información	234	Consolidar el Sistema Distrital de Información	Diagnósticos de la Comisión Distrital de Sistemas	Sistema Distrital de Información funcionando	Fortalecimiento del Sistema distrital de Información	Secretaria Distrital de Movilidad	348	Fortalecimiento a los servicios concesionados	29320	Adelantar 1 Estudio Técnico Que Nos Permita Evidenciar Las Diferentes Alternativas Que Debe Acoger La STT Para Conformar Un Sistema Integrado De Información.
					Fortalecer Integralmente la gestión institucional								Mantener 1 Sistema Eficiente De Interventorías a Los Servicios De La STT
													Implementar 1 Sistema Integrado Para Gestión Administrativa, Financiera, Operativa, Atención a Usuarios, Información Gerencial De Estadísticas e Indicadores Y Administración Documental.
													Ampliar 1 Sistema Eficiente De Control A Las Normas De Transito Y Transporte Mediante Comparenderas Electrónicas Y Otros Equipos Portátiles
													Mejorar Y Mantener 1 Infraestructura Tecnológica Para La Sostenibilidad, Crecimiento Y Mantenimiento De Red Lógica, Eléctrica, Activos de Red, Servidores, Canales y demás Elementos de La Infraestructura Tecnológica de La Entidad

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

**EJE U OBJETIVO		**PROGRAMA		**META PROGRAMA		*LINEA BASE	*INDICADOR	*PROYECTO PRIORITARIO	**Entidad	**CODIGO PROYECTO	**NOMBRE PROYECTO	**Presupuesto programado 2004-2008 millones pesos	**METAS
Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre								
													Implementar 1 Sistema De Información Dinámico de Soporte Al Plan Maestro De Movilidad.
													Mantener 100 Por ciento La Infraestructura Del Sistema Contravencional
													Mantener 100 Por ciento El Sistema De Interventorías A Los Servicios Concesionados De La Entidad

Fuente * Plan de desarrollo Bogotá Sin Indiferencia
** SEGPLAN 31-05-2008

**ANEXO 11
MATRIZ IMPLEMENTACIÓN PDD “BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA” EN EL IDU**

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO	POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO			PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	
		Nº	Nomb re	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	No.				NOMBRE	No.	Nombre	Código		NOMBRE			
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBANO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental.	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	92	Mejorar la integración de barrios con centralidades Malla vial local: construcción de 195 Km-carril	230	No. Km-carril de malla vial local construida (y / o rehabilitada)	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Construir 220 Km-Carril De Vías Locales
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBANO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental.	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	93	Mejorar la integración de barrios con centralidades Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	231	No. Km-carril de malla vial local mantenidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Mantener 1.700 Km-Carril De Vías Locales
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBANO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental.	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	95	Construir 2 nuevos parques zonales	233	No. De parques construidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Adquirir 52 Predios Para La Construcción De Obras
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBANO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental.	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	92	Mejorar la integración de barrios con centralidades Malla vial local: construcción de 195 Km-carril	230	No. Km-carril de malla vial local construida (y / o rehabilitada)	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Construir 478000 M2 De Espacio Público
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBANO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento	1, Mejoramiento Integral de barrios	93	Mejorar la integración de barrios con centralidades Malla vial local: mantenimiento de	231	No. Km-carril de malla vial local mantenidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Realizar 355 Asistencias Técnicas, Logísticas Y Operativas Para El

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO	POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRATEGIAS DEL EJE U OBJETIVO			PROGRAMA			META PROGRAM A	LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN		
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre					Nº	Nombre	No.	NOMBRE		Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE
																			No.	Nombre			
							calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .														Desarrollo Del Proyecto		
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	95	Construir 2 nuevos parques zonales	233	No. De parques construidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Rehabilitar 128 Km-Carril De Vías Locales	
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	92	Mejorar integración de centralidades	230	No. Km-carril de malla vial local construida (y / o rehabilitada)	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Realizar 47 Unidades De Gestión Social En Los Predios Adquiridos Para Obras Las	
Subsistema Vial Peatonal	MV Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	93	Mejorar integración de centralidades	231	No. Km- carril de malla vial local mantenidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Mantener 41000 M2 De Espacio Público	
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	95	Construir 2 nuevos parques zonales	233	No. De parques construidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	* Hacer Seguimiento 100 Por Ciento A Los Contratos Con Pólizas De Estabilidad	
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidades	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	92	Mejorar integración de centralidades	230	No. Km-carril de malla vial local construida (y / o rehabilitada)	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Realizar 7.5 Estudios Y Diseños En La Ciudad	

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO	POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO			PROGRAMA			META PROGRAM A	LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN		
		Nº	Nomb re	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre					Nº	Nombre	No.	NOMBRE		Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE
																			No.	Nombre			
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBA NO REGI ONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidade s	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	93	Mejorar la integración de barrios con centralidades - Malla vial local: mantenimiento de 876 Km- carril	231	No. Km- carril de malla vial local mantenidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	* Atender 100 Por Ciento De Los Imprevistos Relacionados Con Las Obras de Infraestructura Local	
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBA NO REGI ONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidade s	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	95	Construir 2 nuevos parques zonales	233	No. De parques construidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	*Atender 100 Por Ciento Las Solicitudes De Las Alcaldías Locales A Través De La UEL	
Subsistema Vial Peatonal	MV Local	02.	EJE URBA NO REGI ONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidade s	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	92	Mejorar integración de barrios con centralidades - Malla vial local: construcción de 195 Km-carril	230	No. Km-carril de malla vial construida (y / o rehabilitada)	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Construir 4 Puentes Peatonales En La Ciudad	
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBA NO REGI ONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidade s	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	93	Mejorar integración de barrios con centralidades - Malla vial local: mantenimiento de 876 Km - carril	231	No. Km- carril de malla vial local mantenidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Actualizar 9322 Segmentos Del Inventario Y Diagnóstico De La Malla Vial	
Subsistema Vial	MV Local	02.	EJE URBA NO REGI ONAL	1	Hábitat	3	Mejoramiento de las personas a sitios de trabajo y estudio, así como de bienes, servicios, equipamientos e información mediante conectividad física y virtual, que permitan mejorar la calidad de los servicios, reducir el número y distancias de viaje, así como los costos y tiempos asociados, promoviendo modos alternativos de transporte que reduzca el impacto ambiental .	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ		Mejorar la integración de barrios con centralidade s	Indicadores del diagnóstico del IDU asociado a los sistemas de Movilidad y Espacio Público	Malla vial local: Construcción de 195 Km-carril Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-carril	1, Mejoramiento Integral de barrios	95	Construir 2 nuevos parques zonales	233	No. De parques construidos	IDU	234	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local	Construir 240 MI Construir MI De Taludes	

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)		EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTIDAD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE	
																	No.	Nombre				
Subsistema Vial	Malla Arterial Vial	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	14	Región integrada para el desarrollo		Conectar la ciudad con la región	Accesos de la ciudad	Malla Vial Arterial hacia la región: Construcción de 54 Km-carril	Consolidación de la Institucionalidad regional	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	243	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7260	Construcción de vías regionales	Adquirir 611 Predios Para La Construcción De Vías Regionales
Subsistema Vial	Malla Arterial Vial	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	14	Región integrada para el desarrollo		Conectar la ciudad con la región	Planes de ordenamiento territorial de los municipios	Construcción de 2 terminales de satélites de transporte intermunicipal	Consolidación de la Institucionalidad regional	134	Conectar la ciudad con la región - Malla vial arterial hacia la región: construcción de 54 Km.-carril	301	No. De Km-carril de malla vial hacia la región construida	IDU	7260	Construcción de vías regionales	
Subsistema Vial	Malla Arterial Vial	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	14	Región integrada para el desarrollo		Conectar la ciudad con la región	Planes de ordenamiento territorial de los municipios	Urbanizar y habitar 200 hectáreas según concertación con los municipios de la región	Consolidación de la Institucionalidad regional	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	243	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7260	Construcción de vías regionales	
Subsistema Vial	Malla Arterial Vial	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	14	Región integrada para el desarrollo		Conectar la ciudad con la región	Planes de ordenamiento territorial de los municipios	Urbanizar y habitar 200 hectáreas según concertación con los municipios de la región	Consolidación de la Institucionalidad regional	134	Conectar la ciudad con la región - Malla vial arterial hacia la región: construcción de 54 Km.-carril	301	No. De Km-carril de malla vial hacia la región construida	IDU	7260	Construcción de vías regionales	Realizar 1 Estudios Y Diseños Para La Construcción De Vías Regionales
Subsistema Vial	Malla Arterial Vial	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	14	Región integrada para el desarrollo		Conectar la ciudad con la región	Planes de ordenamiento territorial de los municipios	Urbanizar y habitar 200 hectáreas según concertación con los municipios de la región	Consolidación de la Institucionalidad regional	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	243	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7260	Construcción de vías regionales	Construir 35 Km-Carril De Vías Regionales
Subsistema Vial	Malla Arterial Vial	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	14	Región integrada para el desarrollo		Conectar la ciudad con la región	Planes de ordenamiento territorial de los municipios	Urbanizar y habitar 200 hectáreas según concertación con los municipios de la región	Consolidación de la Institucionalidad regional	134	Conectar la ciudad con la región - Malla vial arterial hacia la región: construcción de 54 Km.-carril	301	No. De Km-carril de malla vial hacia la región construida	IDU	7260	Construcción de vías regionales	Realizar 352 Unidades De Gestión Social
Subsistema Vial Peatonal	Red de Ciclorutas	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento	14	Región integrada para el desarrollo		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de movilidad espacio público	Ciclo ruta: Construcción de 56 Km	Consolidación de la Institucionalidad regional	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	243	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme.	IDU	7260	Construcción de vías regionales	Construir 4 Km De Cicloruta En La Ciudad

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO	POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE	
															No.	Nombre				
Subsistema Vial Peatonal	Andenes, Plazas y Plazoletas	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	14	Región integrada para el desarrollo		Sistemas de movilidad y espacio público	Consolidación de la Institucionalidad regional	134	Conectar la ciudad con la región - Malla vial arterial hacia la región: construcción de 54 Km.-carril	301	No. De Km-carril de malla vial hacia la región construida	IDU	7260	Construcción de vías regionales	Construir 77000 M2 De Espacio Público
Subsistema Vial Peatonal	Puentes Peatonales	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2.	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	14	Región integrada para el desarrollo		Sistemas de movilidad y espacio público	Consolidación de la Institucionalidad regional	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	243	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme. Tunjuelo, Suba	IDU	7260	Construcción de vías regionales	Construir 3 Puentes Peatonales En La Ciudad
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBA NO REGIONAL	2	Ciudad Región	2.	Distribución equilibrada y potenciación de la oferta y el acceso a bienes y servicios en el territorio acorde con las necesidades de la población, las comunidades y el crecimiento organizado de la ciudad, integrando la acción Distrital con la de las empresas y entidades de servicios públicos y sociales.	12	Red de centralidades Distritales		Sistema de Troncales	Operaciones Urbanas Integrales	134	Conectar la ciudad con la región - Malla vial arterial hacia la región: construcción de 54 Km.-carril	301	No. De Km-carril de malla vial hacia la región construida	IDU	7260	Construcción de vías regionales	
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial, Intermedia o Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Sistema de Troncales	Operaciones Urbanas Integrales	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	234	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme. Tunjuelo, Suba	IDU	7262	Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad	Adquirir 6 Predios Para Construir Vías En Zonas De Expansión

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO	POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA			META PROGRAM A	LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN		
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº					Nombre	No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso		Código	NOMBRE			
																No.					Nombre	
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial, Intermedia o Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales	Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	de	2 terminales satélites de transporte	Operaciones Urbanas Integrales	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	234	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7262	Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad	Diseñar Y Construir 8 Km-Carril De Vías En Zonas De Expansión
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial, Intermedia o Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales	Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	de	Malla Vial Arterial: construcción y / o rehabilitación de 368 Km - carril	Operaciones Urbanas Integrales	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	234	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7262	Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad	Realizar 2 Estudios Y Diseños Para La Construcción De Vías En Zonas De Expansión
Subsistema Vial	Red de Ciclorutas	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales	Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	de	Malla Vial Arterial: Mantenimiento de 1.193 Km - carril	Operaciones Urbanas Integrales	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	234	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7262	Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad	Construir 1,3 Km de Cicloruta en la Ciudad
Subsistema Vial Peatonal	Andenes, Plazas, Plazoletas	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales	Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	de	Transmilenio: Democratizar gradualmente como mínimo el 30% de la fase III	Operaciones Urbanas Integrales	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	234	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7262	Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad	Construir 7300 M2 De Espacio Público
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial, Intermedia o Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales	Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	de	Construcción de 10 puntos de encuentro. Espacio Público: Construcción de 1,05 millones de metros cuadrados. Espacio Público: Mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.	Operaciones Urbanas Integrales	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	234	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7262	Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad	Construcción 1 Km Carril de Vías en Zonas de Expansión
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial, Intermedia o Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales	Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	de	Malla vial Intermedia: Mantenimiento de 48 Km - carril. Ciclo ruta: Construcción 56 Km. Puentes peatonales: Construcción de 6 puentes Parques: Mantenimiento de 988 mil m2	Operaciones Urbanas Integrales	100	Gestión interinstitucional en: Nuevo Usme, Cuenca del Río Tunjuelo y Suba,	234	No. De acciones conjuntas interinstitucionales /operaciones Nuevo Usme, Tunjuelo, Suba	IDU	7262	Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad	Realizar 2 Asistencias Técnicas Y Logísticas
Subsistema Vial Peatonal	Red de Transmilenio	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales	Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	de	Construcción de 10 puntos de encuentro.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	101	Mantenimiento y consolidación del sistema Transmilenio: -	244	No. De troncales Transmilenio Construidas	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público	Construir 750000 M2 De Espacio Público

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)		EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE	
																	No.	Nombre				
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Construcción de 10 puntos de encuentro.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	101	Mantenimiento y consolidación del sistema Transmilenio: construcción de 20 km de troncales (incluye espacio público peatonal) a todo costo	244	No. De troncales Transmilenio Construidas	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Construir 9,7 Km-Carril De Vías
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Construcción de 1,05 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	101	Mantenimiento y consolidación del sistema Transmilenio: construcción de 20 km de troncales (incluye espacio público peatonal) a todo costo	244	No. De troncales Transmilenio Construidas	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Realizar 667 Asistencias Técnicas Y Operativas Respetando El Seguimiento Ambiental, Estructuración Legal, Trámites Administrativos, Coordinaciones De Contratos De Estudios Y Diseños, Obras Y Señalización, etc,
Subsistema de Transporte	Red corredores troncal	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	101	Mantenimiento y consolidación del sistema Transmilenio: construcción de 20 km de troncales (incluye espacio público peatonal) a todo costo	244	No. De troncales Transmilenio Construidas	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Mantener 195000 M2 De Vías
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Malla vial Intermedia: Mantenimiento de 48 Km - carril.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Realizar 1145 Unidades De Gestión Social
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Ciclo ruta: Construcción 56 Km.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Rehabilitar 95 Km-Carril De Vías
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Puentes peatonales: Construcción de 6 puentes Parques: Mantenimiento de 988 mil m2	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Realizar 8 Estudios Y Diseños Para Construcción De Troncal
Subsistema Vial Peatonal	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Parques: Mantenimiento de 988 mil m2	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Mantener 1011949 M2 De Espacio Público

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)		EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA			META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	No.				NOMBRE	Indicador del Compromiso		Código		NOMBRE		
																	No.	Nombre					
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Construcción de 10 puntos de encuentro.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Construir 2 Parquederos Para Buses Transmilenio	
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Construcción de 1,05 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Mantener 1581,24 Km- Carril De Troncal	
Subsistema Vial Peatonal	Plazas y Plazoletas	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Construir 10 Puntos De Encuentro en la Ciudad,	
Subsistema de transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Malla vial Intermedia: Mantenimiento de 48 Km - carril.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Realizar En Un 100 El Seguimiento Ambiental, La Estructuración Legal, Las Coordinaciones De Los Estudios Y La Realización De Las Obras, Suspendida	
Subsistema Vial	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Ciclo ruta: Construcción 56 Km.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Construir 26 Puentes Vehiculares En La Ciudad	
Subsistema Vial	Red de Ciclorutas	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Puentes peatonales: Construcción de 6 puentes Parques: Mantenimiento de 988 mil m2	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Construir 14 Km De Cicloruta En La Ciudad	
Subsistema Vial Peatonal	Puentes Peatonales	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Parques: Mantenimiento de 988 mil m2	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Mantenimiento Rutinario De 74 Puentes Peatonales Para El Sistema Transmilenio	
Subsistema Vial Peatonal	Puentes Peatonales	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Construcción de 10 puntos de encuentro. Espacio Público: Construcción de 1,05 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Construir 2 Ciclopuentes	

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	
	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE		
																No.	Nombre					
												Espacio Público: Mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.										
Subsistema de Transporte	Red de Transmilenio	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	106	Integrar el transporte Masivo con el espacio público	252	No. De puntos de encuentros construidos	IDU	7041	Infraestructura urbana integral para el transporte público - Transmilenio	Mantener 1 Puente Vehicular en Bogotá D.C.
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	Integración del sistema de movilidad intermodalidad.	103	Integrar centralidades con el sistema de transporte público - Malla vial arterial: construcción y/o rehabilitación de 368 Km.-carril	246	No. Km- carril malla vial arterial construidos o rehabilitados	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Construir 100 Km-Carril De Vías Arterias
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	Integración del sistema de movilidad intermodalidad.	104	Integrar centralidades con el sistema de transporte público - Malla vial arterial: mantenimiento de 1,193 Km.-carril	247	No.Km-carril malla vial arterial mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Rehabilitar 100 Km-Carril De Vías Arterias
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Integración del sistema de movilidad intermodalidad.	107	Integrar transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados.	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Mantener 3200 Km-Carril De Vías Arterias
Subsistema Vial	M Intermedia V	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Integración del sistema de movilidad intermodalidad.	108	Integrar transporte masivo con el espacio público - Espacio público: mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.	254	No. M2 de espacio público mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Construir 13 Km-Carril De Vías Intermedias
Subsistema Vial	M Intermedia V	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Integración del sistema de movilidad intermodalidad.	109	Integrar transporte masivo con el espacio público - Malla vial intermedia: Mantenimiento de 48 Km - carril.	255	No. Km de malla vial intermedia mantenida	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a	Mantener 270 Km-Carril De Vías Intermedias

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)		EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTIDAD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE		
																	No.	Nombre					
Subsistema Vial	Malla Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Ciclo ruta: Construcción 56 Km.	Integración del sistema de movilidad e intermodalidad.	110	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Ciclo ruta: construcción de 56 Km,	256	No. De km de cicloruta construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Construir 18 Puentes Vehiculares En La Ciudad
Subsistema Vial	Malla Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Puentes peatonales: Construcción de 6 puentes	Integración del sistema de movilidad e intermodalidad.	111	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Puentes peatonales: construcción de 6 puentes	257	No., de puentes peatonales construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Instalar Y Mantener 24845.4 Mil De Defensas Viales En La Ciudad
Subsistema Vial	Malla Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	Transmilenio: Construcción de 20Km de troncal (incluye espacio Público Peatonal) a todo costo Malla Vial arterial: construcción y / o rehabilitación de 368 Km -carril	Integración del sistema de movilidad e intermodalidad.	103	Integrar centralidades con el sistema de transporte público- Malla vial arterial: construcción y/o rehabilitación de 368 Km,-carril	246	No. Km- carril malla vial arterial construidos o rehabilitados	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Mantener 606 Mil De Barandas En La Ciudad
Subsistema Vial Peatonal	Plazas y Plazoletas	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	Malla Vial Arterial: Mantenimiento de 1.193 Km - carril	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	104	Integrar centralidades con el sistema de transporte público - Malla vial arterial: mantenimiento de 1,193 Km,-carril	247	No.Km-carril malla vial arterial mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Mantener 5 Monumentos en La Ciudad
Subsistema Vial	Malla Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Construcción de 1,05 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	107	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Realizar 2832 Unidades De Gestión Social En La Ciudad En Los Predios Adquiridos Para Las Obras
Subsistema Vial	Malla Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	108	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados	254	No. M2 de espacio público mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Acompañar A 962 Unidades De Gestión Social En La Adquisición De Predios Necesarios Para La Ejecución De Las Obras Viales Programadas
Subsistema Vial	Malla Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Malla vial Intermedia: Mantenimiento de 48 Km - carril.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	109	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Malla vial intermedia: mantenimiento de 48 Km,-carril	255	No. Km de malla vial intermedia mantenida	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	* Atender 100 Por ciento De Los Imprevistos Relacionados Con Las Obras De Infraestructura Asociada A La

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE	
																No.	Nombre				
																					Red De Centralidades
Subsistema Vial y Peatonal	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL				Red de centralidades Distritales	12		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Ciclo ruta: Construcción 56 Km.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	110	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Ciclo ruta: construcción de 56 Km,	256	No. De km de cicloruta construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	* Involucrar 100 Porciento La Participación De La Comunidad A Través De Reuniones Y Debates Para La Mitigación Del Impacto Generado Por Las Obras
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL				Red de centralidades Distritales	12		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Puentes peatonales: Construcción de 6 puentes	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	111	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Puentes peatonales: construcción de 6 puentes	257	No. de puentes peatonales construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Realizar 60 Estudios Y Diseños En La Ciudad
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL				Red de centralidades Distritales	12		Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema Troncales de	Transmilenio: Construcción de 20Km de troncal (incluye espacio Público Peatonal) a todo costo Malla Vial Arterial: construcción y / o rehabilitación de 368 Km -carril	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	103	Integrar centralidades con el sistema de transporte público- Malla vial arterial: construcción y/o rehabilitación de 368 Km,-carril	246	No. Km- carril malla vial arterial construidos o rehabilitados	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Realizar 676 Asistencias Técnicas Y Operativas Para El Desarrollo Del Proyecto
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL				Red de centralidades Distritales	12		Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema Troncales de	Malla Vial Arterial: Mantenimiento de 1.193 Km -carrol	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	104	Integrar centralidades con el sistema de transporte publico - Malla vial arterial: mantenimiento de 1,193 Km,-carril	247	No.Km-carril malla vial arterial mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	* Hacer Seguimiento 100 Por Ciento a los Contratos Con Pólizas de Estabilidad
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL				Red de centralidades Distritales	12		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Construcción de 1,05 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	107	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	* Administrar Y Monitorear 34 Puentes Vehiculares En La Ciudad

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)		EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE		
																	No.	Nombre					
Subsistema Vial Peatonal	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	108	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados	254	No. M2 de espacio público mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	* Realizar 100 Por Ciento De Las Interventorías A Las Obras Construidas Por Las Urbanizaciones
Subsistema Vial	Puentes Peatonales	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Malla vial intermedia: Mantenimiento de 48 Km - carril.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	109	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Malla vial intermedia: mantenimiento de 48 Km,-carril	255	No. Km de malla vial mantenida	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Mantener 6 Puentes Peatonales En La Ciudad.
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Ciclo ruta: Construcción 56 Km.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	110	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Ciclo ruta: construcción de 56 Km.	256	No. De km de cicloruta construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Realizar 50 Reasentamientos En El Proyecto
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Puentes peatonales: Construcción de 6 puentes	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	111	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Puentes peatonales: construcción de 6 puentes	257	No. de puentes peatonales construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Mantener 6 Puentes Vehiculares En La Ciudad
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	Transmilenio: Construcción de 20Km de troncal (incluye espacio Público Peatonal) a todo costo Malla Vial Arterial: construcción y / o rehabilitación de 368 Km - carril	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	103	Integrar centralidades con el sistema de transporte público- Malla vial arterial: construcción y/o rehabilitación de 368 Km,-carril	246	No. Km- carril malla vial arterial construidos o rehabilitados	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	* Administrar 100 Por Ciento Predios Adquiridos
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	Malla Vial Arterial: Mantenimiento de 1.193 Km - carril	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	104	Integrar centralidades con el sistema de transporte público - Malla vial arterial: mantenimiento de 1,193 Km,-carril	247	No.Km-carril malla vial arterial mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Pagar 51 Sentencias A Procesos Judiciales Fallados En Contra Del IDU, Ocasionalmente En Los Proyectos
Subsistema Vial	Ciclorutas	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Construcción de 1,05 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	107	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Mantener 300 Km De Cicloruta

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)		EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE	
																	No.	Nombre				
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial, Intermedia y Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	108	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados	254	No. M2 de espacio público mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Construcción 1 De Unidad De Mejoramientos Geométricos En La Ciudad, Suspendida
Subsistema Vial	Malla Vial Intermedia	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Malla vial Intermedia: Mantenimiento de 48 Km - carril.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	109	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Malla vial intermedia: mantenimiento de 48 Km.-carril	255	No. Km de malla intermedia mantenida	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Rehabilitar 30,84 Km-Carril De Vías Intermedias
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial, Intermedia y Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Ciclo ruta: Construcción 56 Km.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	110	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Ciclo ruta: construcción de 56 Km,	256	No. De km de cicloruta construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Construir 1 Equipamiento En La Ciudad
Subsistema Vial	Malla Vial Arterial, Intermedia y Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Puentes peatonales: Construcción de 6 puentes	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	111	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Puentes peatonales: construcción de 6 puentes	257	No., de puentes peatonales construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Actualizar 14451 Segmentos Del Inventario Y Diagnóstico De La Malla Vial
Subsistema Vial	Plazas y Plazoletas	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	Transmilenio: Construcción de 20Km de troncal (incluye espacio Público Peatonal) a todo costo Malla Vial arterial: construcción y/o rehabilitación de 368 Km - carril	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	103	Integrar centralidades con el sistema de transporte público- Malla vial arterial: construcción y/o rehabilitación de 368 Km.-carril	246	No. Km- carril malla vial arterial construidos o rehabilitados	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Construir 1 Puntos De Encuentro De Puntos De Encuentro En La Ciudad, Suspendida
Subsistema de Transporte	Malla Vial Intermedia y Local	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar centralidades con el sistema de transporte público	Sistema de Troncales	Malla Vial Arterial: Mantenimiento de 1.193 Km - carril	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	104	Integrar centralidades con el sistema de transporte público - Malla vial arterial: mantenimiento de 1,193 Km.-carril	247	No.Km-carril malla vial arterial mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Construir 341 Parqueaderos
Subsistema Vial Peatonal	Puentes peatonales	02.	EJE URBA NO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales		Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Construcción de 1,05 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	107	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Mantenimiento Rutinario 35 Puentes Peatonales En Bogotá DC

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)		EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE		
																	No.	Nombre					
Subsistema Vial	Malla Arterial	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Espacio Público: Mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	108	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados	254	No. M2 de espacio público mantenidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Mantenimiento Rutinario 35 Puentes Vehiculares En Bogotá DC
Subsistema Vial Peatonal	Cruce peatonal	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Malla vial intermedia: Mantenimiento de 48 Km - carril.	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	109	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Malla vial intermedia: mantenimiento de 48 Km-carril	255	No. Km de malla vial intermedia mantenida	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Construir 1 Paso Peatonal Semaforizado a Nivel
	Andenes	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales			Integrar el transporte masivo con el espacio público	Sistemas de Movilidad y Espacio Público POT	Ciclo ruta: Construcción 56 Km. Puentes peatonales: Construcción de 6 puentes	Mantenimiento y consolidación del Sistema Transmilenio	110	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Ciclo ruta: construcción de 56 Km,	256	No. De km de cicloruta construidos	IDU	220	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades	Fabricar E 150 Módulos De Venta En La Ciudad
Sistema Vial Peatonal	Parques y Andenes	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales					Operaciones Urbanas Integrales		107	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	7193	Gestión de actuaciones urbanísticas	Construir 108481 M2 De Espacio Público (Incluye Parque Tercer Milenio) (Renovación Urbana)
Sistema Vial Peatonal	Parques y Andenes	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales					Operaciones Urbanas Integrales		107	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	7193	Gestión de actuaciones urbanísticas	Adquirir 127 Predios Para La Construcción De La Fase III Del Parque Tercer Milenio
Sistema Vial Peatonal	Parques y Andenes	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales					Operaciones Urbanas Integrales		107	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	7193	Gestión de actuaciones urbanísticas	Realizar 6 Unidades De Gestión Social
Sistema Vial Peatonal	Parques y Andenes	02.	EJE URBANO REGIONAL					12	Red de centralidades Distritales					Operaciones Urbanas Integrales		107	Integrar el transporte masivo con el espacio público - Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	253	No. De M2 de espacio público construidos	IDU	7193	Gestión de actuaciones urbanísticas	Realizar 11 Asistencias Técnicas, Logísticas Y Operativas Para El Desarrollo Del Proyecto
Subsistema Vial	MV Rural	02.	EJE URBANO REGIONAL					13	Sostenibilidad urbano - rural			Conectar el área rural con la urbana	Indicadores del Diagnóstico del IDU asociados a los sistemas de Movilidad y Espacio Público en el área rural	Vías rurales: Construcción de 16,7 Km - carril	Consolidación de la Estructura Ecológica Principal	254	Conectar el área rural con la urbana	277	No. Km-carril de vías rurales construidas	IDU	247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura rural	Construir 8,18 Km-Carril De Vías Rurales

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)		EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
		Nº	Nomb re	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE	
																	No.	Nombre				
Subsistema Vial	MV Rural	02.	EJE URBANO REGIONAL					13	Sostenibilidad urbano - rural	Conectar el área rural con la urbana		Indicadores del Diagnóstico del IDU asociados a los sistemas de Movilidad y Espacio Público en el área rural	Vías rurales: Mantenimiento de 75 Km- carril	Consolidación de la Estructura Ecológica Principal	254	Conectar el área rural con la urbana	277	No. Km-carril de vías rurales construidas	IDU	247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura a rural	Mantener 740 Km-Carril De Vías Rurales
Subsistema Vial	MV Rural	02.	EJE URBANO REGIONAL					13	Sostenibilidad urbano - rural	Conectar el área rural con la urbana		Indicadores del Diagnóstico del IDU asociados a los sistemas de Movilidad y Espacio Público en el área rural	Vías rurales: Construcción de 16,7 Km - carril	Consolidación de la Estructura Ecológica Principal	254	Conectar el área rural con la urbana	277	No. Km-carril de vías rurales construidas	IDU	247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura a rural	Realizar 7 Estudios Para El Proyecto
Subsistema Vial	MV Rural	02.	EJE URBANO REGIONAL					13	Sostenibilidad urbano - rural	Conectar el área rural con la urbana		Indicadores del Diagnóstico del IDU asociados a los sistemas de Movilidad y Espacio Público en el área rural	Vías rurales: Mantenimiento de 75 Km- carril	Consolidación de la Estructura Ecológica Principal	254	Conectar el área rural con la urbana	277	No. Km-carril de vías rurales construidas	IDU	247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura a rural	Realizar 6 Asistencias Técnicas Y De Apoyo Al Proyecto
Subsistema Vial	MV Rural	02.	EJE URBANO REGIONAL					13	Sostenibilidad urbano - rural	Conectar el área rural con la urbana		Indicadores del Diagnóstico del IDU asociados a los sistemas de Movilidad y Espacio Público en el área rural	Vías rurales: Construcción de 16,7 Km - carril	Consolidación de la Estructura Ecológica Principal	254	Conectar el área rural con la urbana	277	No. Km-carril de vías rurales construidas	IDU	247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura a rural	Rehabilitar 10,6 Km-Carril De Vías Rurales
Subsistema Vial	MV Rural	02.	EJE URBANO REGIONAL					13	Sostenibilidad urbano - rural	Conectar el área rural con la urbana		Indicadores del Diagnóstico del IDU asociados a los sistemas de Movilidad y Espacio Público en el área rural	Vías rurales: Mantenimiento de 75 Km- carril	Consolidación de la Estructura Ecológica Principal	254	Conectar el área rural con la urbana	277	No. Km-carril de vías rurales construidas	IDU	247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura a rural	Construir 2 Puentes Vehiculares En La Ciudad
Subsistema Vial	MV Rural	02.	EJE URBANO REGIONAL					13	Sostenibilidad urbano - rural	Conectar el área rural con la urbana		Indicadores del Diagnóstico del IDU asociados a los sistemas de Movilidad y Espacio Público en el área rural	Vías rurales: Construcción de 16,7 Km - carril	Consolidación de la Estructura Ecológica Principal	254	Conectar el área rural con la urbana	277	No. Km-carril de vías rurales construidas	IDU	247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura a rural	Adquirir 1 Predios Para La Construcción De Obras, Suspendida
Subsistema Vial Peatonal	MV Rural	02.	EJE URBANO REGIONAL					13	Sostenibilidad urbano - rural	Conectar el área rural con la urbana		Indicadores del Diagnóstico del IDU asociados a los sistemas de Movilidad y Espacio Público en el área rural	Vías rurales: Mantenimiento de 75 Km- carril	Consolidación de la Estructura Ecológica Principal	254	Conectar el área rural con la urbana	277	No. Km-carril de vías rurales construidas	IDU	247	Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura a rural	Construir 1 Puente Peatonal
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial: Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	04.	OBJETIVO DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA					30	Administración moderna y humana	Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad		Estudios y Proyectos de Acuerdo elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	* Mejorar 50 Por Ciento La Capacidad Operativa De La Entidad
subsistemas : Vial; de		04.	OBJETIVO					30	Administración	Adecuar la estructura		Estudios y Proyectos de	Reforma Distrital.	Modernización y adecuación de la	216	Modernización y adecuación de la	473	No. De entidades y	IDU	232	Fortalecimiento institucional	Capacitar 4.960,5

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA			META PROGRAM A	LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
	Nº	Nomb re	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE	
																No.	Nombre				
Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal		DE G E S T I O N P Ú B L I C A H U M A N A						30	Administración moderna y humana	de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Acuerdo elaborados por las administraciones anteriores	Sistema de Coordinación implementado y operando	Administración Distrital		administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,		organismos distritales con acciones de fortalecimiento			para el mejoramiento de la gestión del IDU	Funcionarios Del Instituto
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial: Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	OBJE TIVO DE G E S T I O N P Ú B L I C A H U M A N A						30	Administración moderna y humana	Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Estudios y de Proyecto de Acuerdo elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	* Mejorar 100 Por Ciento El Cobro De La Valorización
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal		OBJE TIVO DE G E S T I O N P Ú B L I C A H U M A N A						30	Administración moderna y humana	Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Estudios y de Proyecto de Acuerdo elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	* Fortalecer E Implementar 100 Por Ciento Los Puestos De Trabajo Para Los Funcionarios
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial: Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	OBJE TIVO DE G E S T I O N P Ú B L I C A H U M A N A						30	Administración moderna y humana	Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Estudios y de Proyecto de Acuerdo elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	Implementar 1 Sistema De Información Geográfica Con Varios Casos De Uso
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial: Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	OBJE TIVO DE G E S T I O N P Ú B L I C A H U M A N A						30	Administración moderna y humana	Fortalecimiento de la capacidad operativa de las entidades y organismos distritales	Diagnósticos y estudios existentes	Entidades y organismos distritales fortalecidos	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	* Asegurar 100 Por Ciento Obras Civiles Terminadas O De Responsabilidad Del Instituto Contra Todo Riesgo
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial: Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas	OBJE TIVO DE G E S T I O N P Ú B L I C A H U M A N A						30	Administración moderna y humana	Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Estudios y de Proyecto de Acuerdo elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	* Actualizar 100 Por Ciento Diagnóstico De La Malla Vial

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO	POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA		META PROGRAM A		LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE	
															No.	Nombre				
Alimentadoras																				
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	04.	OBJETIVO DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA			30	Administración moderna y humana		Fortalecimiento de la capacidad operativa de las entidades y organismos distritales	Diagnósticos y estudios existentes	Entidades y organismos distritales fortalecidos	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	* Acompañar 100 Por Ciento Los Proyectos Del IDU De Infraestructura Ambientalmente
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	04.	OBJETIVO DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA			30	Administración moderna y humana		Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Estudios y Proyectos elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	Desarrollar 17 Proyectos Viales Y De Espacio Público
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	04.	OBJETIVO DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA			30	Administración moderna y humana		Fortalecimiento de la capacidad operativa de las entidades y organismos distritales	Diagnósticos y estudios existentes	Entidades y organismos distritales fortalecidos	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	Realizar 5954 Debates Y Reuniones Sobre El Impacto De Las Obras Ejecutadas Por El IDU
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	04.	OBJETIVO DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA			30	Administración moderna y humana		Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Estudios y Proyectos elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	* Diseñar E Implementar 100 Por Ciento Las Estrategias, Piezas Y Herramientas De Comunicación Que Requiere El Instituto Para informar a la comunidad y a los funcionarios de los proyectos que requieran difusión

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

SISTEMA MOVILIDAD /S/n Art. 164 POT (Dcto D 190 de 2004)	EJE ESTRUCTURAL U OBJETIVO		POLÍTICAS DEL EJE U OBJETIVO		ESTRETEGIAS DEL EJE U OBJETIVO		PROGRAMA			META PROGRAM A	LINEA BASE	INDICADOR	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN - Compromiso PD				ENTID AD	PROYECTO DE INVERSIÓN		METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	
	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre				No.	NOMBRE	Indicador del Compromiso			Código	NOMBRE		
																No.	Nombre					
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Red de estacionamientos públicos	04.	OBJETIVO DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA					30	Administración moderna y humana		Fortalecimiento de la capacidad operativa de las entidades y organismos distritales	Diagnósticos y estudios existentes	Entidades y organismos distritales fortalecidos	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	Cubrir 4 Garantías De Cobertura De Ingresos Mínimos En Parquaderos Por Concesión
Subsistema Vial Peatonal	Andenes, Plazoletas, Puentes Peatonales	04.	DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA					30	Administración moderna y humana		Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Estudios y Proyectos elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	Realizar 2 Inventarios De Espacio Público, Puentes Peatonales, Vehiculares, Pontones, Etc. En La Ciudad
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	04.	OBJETIVO DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA					30	Administración moderna y humana		Fortalecimiento de la capacidad operativa de las entidades y organismos distritales	Diagnósticos y estudios existentes	Entidades y organismos distritales fortalecidos	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	* Apoyar 100 Por Ciento Administrativamente Al Instituto (Personal Para El Funcionamiento Normal Del IDU)
subsistemas : Vial; de Transporte; de Regulación y Control del Tráfico y Vial Peatonal	Malla Vial Arterial, Intermedia Local; Red de Transmilenio, Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras	04.	OBJETIVO DE GESTIÓN PÚBLICA HUMANA					30	Administración moderna y humana		Adecuar la estructura de la Administración para responder a las necesidades y a los retos de la ciudad	Estudios y Proyectos elaborados por las administraciones anteriores	Reforma Distrital. Sistema de Coordinación implementado y operando	Modernización y adecuación de la Administración Distrital	216	Modernización y adecuación de la administración distrital -Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos Distritales,	473	No. De entidades y organismos distritales con acciones de fortalecimiento	IDU	232	Fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU	Realizar 1 Estudio Y Diseño Para La Construcción De Una Sede

Corresponde al Sistema de Movilidad en el Subsistema Vial Peatonal; pero también hace parte del Plan maestro de Espacio Público
Corresponde a Puentes Peatonales – SISTEMA Vial Peatonal y a la vez se incluye en el Plan Maestro Maestro de Espacio Público

***El Proyecto 7193 "Gestión de actuaciones urbanísticas", el presupuesto corresponde al que tenía el proyecto a la finalización del PDD "Bogotá Sin Indiferencia que \$1.392 millones de 2012 aparece en la última Versión 95 de la Ficha EBI-D del 11 de julio de 2012

Fuente: Elaboración Propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con Información del Dcto Dtal. 190 de 1994; Plan de Desarrollo de Bogotá "Bogotá Sin Indiferencia" 2004-2008; SDP: - Documento SEGPLAN Plan de Acción 2004-2012. - última versión oficial, PDD "Bogotá Sin Indiferencia". Componente de Gestión e Inversión, corte a 31 de my-2008

ANEXO 12
MATRIZ IMPLEMENTACIÓN PDD “BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA” - EMPRESA TRANSMILENIO S.A.

Eje u Objetivo	Programa		Meta Plan		Meta programada		Indicador	Acciones de la entidad	Fecha programada	Proyecto prioritario	Entidad	Proyecto			PROGRAMADO															
	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre						por indicador	Código	NOMBRE	Meta	2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL									
1	URBANO REGIONAL	12	Red de centralidades Distritales					Construcción de 20km de troncales (incluye espacio público peatonal) a todo costo.			TM S.A.	7223	Operación y del Control Sistema transporte			8.745,47	14.571.90	16.203.14	19.256.63	37.867.70	96.644.86									
										Democratizar gradualmente, como mínimo, el 30% de la Fase III																				
-		12	Red de centralidades Distritales	93							TM S.A.	7251	Gestión de infraestructura del transporte público			132.462.37	344.080.30	479.198.61	484.477.33	1.411.550.46	2.851.769.09									
		4	Administración moderna y humana					Modernización y adecuación de la Administración Distrital		Administración moderna y humana	TM S.A.	7225	Implementar un sistema de información gerencial																	
											TM S.A.	7225	Implementar un sistema de																	

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Eje u Objetivo	Programa		Meta Plan		Meta programada		Indicador	Acciones de la entidad por indicador	Fecha programada	Proyecto prioritario	Entidad	Proyecto			PROGRAMADO						
	Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre						Código	NOMBRE	Meta	2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL	
													información gerencial	requerimientos para la puesta en marcha de la fase II del sistema de Transmilenio							
														Capacitar 5 personas en temas relacionados a la informática tecnologías y comunicaciones							0
														Implementar un sistema y disponer de la infraestructura de computo de apoyo a las tareas operativas y administrativas diarias de los funcionarios de Transmilenio S.A.							0
														Ampliar y modernizar 1 sistema de Gestión documental para Transmilenio							0
														Implantar un modelo de gestión Empresarial para la entidad, de acuerdo con los requerimientos para la puesta en marcha de cada fase del sistema de Transmilenio							0
														Adecuar 1 sede de la entidad de acuerdo con los requerimientos de la puesta en marcha de cada fase del Sistema de Transporte							0
															1.687.48	1.549.53					3.237.01
														Realizar 680 ejercicios para 1.000.000 de usuarios del sistema Transmilenio.							0
											TM S. A	7266	Capacitación del sistema Transmilenio	Capacitar 4791300 habitantes en el uso del sistema Transmilenio y las normas Básicas de conveniencia a seguir al desarrollar la actividad de transportarse							0

Fuente: Elaboración Propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con Información de la SDP: - Documento SEGPLAN Plan de Acción 2004-2012. - última versión oficial, PDD "Bogotá Sin Indiferencia". Componente de Gestión e Inversión, corte a 31 de my-2008

**ANEXO 13
MATRIZ IMPLEMENTACIÓN PDD “BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA” - UAERMV**

EJE OBJETIVO	U Nomb re	PROGRAMA		META PLAN		META PROGRAMA		INDICADOR	ACCIONES DE LA ENTIDAD POR INDICADOR	Fecha programa da	Proye cto Priorit ario	Entidad	Proyecto Inversión		Meta Proyecto	Presupuesto Programado			
		Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº	Nombre						Código	Nombre	2006	2007	2008	TOTAL	
2	URBA NO REGI ONAL	11	Hábitat desde los barrios y las UPZ	93	Mejorar la integración de barrios centralidades - Malla vial local: mantenimiento de 876 km-carril			231 km-carril de malla vial local mantenidos	Recuperar en rehabilitación y parcheo y pavimentación 470 km/carril de vías en la ciudad	31 de diciembre 2008		UAERMV	408	Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local		73.506.9	8.366.98	81.873.9	
						UAERMV	408					Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local	Ejecutar 510.21 km-carril de Rehabilitación de vías	536.00	470.0	510.21			
						UAERMV							Trasladar planta productora de mezclas 1 Unidad al predio adquirido para uso de actividad minero industrial	1	1	1			
2	GESTI ON PUBLI CA HUMA NA	30	Administración moderna y humana	21 6	Modernización y adecuación de la Administración Distrital - Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos distritales			654. % Fortalecimiento en Infraestructura física y dotación en las entidades distritales	Adecuación de instalaciones de la UAERMV, traslado de planta de asfalto y adquisición de equipos de cómputo Hardware y Software	31 de diciembre 2008		UAERMV	398	Fortalecimiento y desarrollo institucional		300.00	95.2	395.2	
						UAERMV	398					Fortalecimiento y desarrollo institucional	Diseñar una oficina para la UAERMV P16 dotadas con tecnología de punta.	5	0	0	5		
						UAERMV							Adquirir e instalar 30 puestos de trabajo dotados de los elementos y recursos logísticos, operativos y tecnológicos.	30	30	0	30		
						UAERMV							Adquirir un equipo de oficina dotado con tecnología de punta.	1	0	0	1		
						UAERMV							Adquirir 75 equipos de cómputo hardware y software dotados con tecnología de punta.	20	25	0	45		
						UAERMV							Adquirir 40 equipos de laboratorio de suelos de la SOP						

Fuente: Elaboración Propia de la Contraloría de Bogotá, Dirección de Estudios de Economía y Política Pública, Subdirección de Evaluación de Política Pública, con Información de la SDP: - Documento SEGPLAN Plan de Acción 2004-2012. - última versión oficial, PDD "Bogotá Sin Indiferencia". Componente de Gestión e Inversión, corte a 31 de my-2008