

		AREA (M2)	AREA (HA)	%
PARQUES ZONALES NUEVOS (BASE DE DATOS DECRETO 469 DE 2003)	VERTIENTE N° 1y2			
	VERTIENTE N° 3	149537,203	14,954	0,516
	VERTIENTE N° 4			
	VERTIENTE N° 5	47280,012	4,728	0,163
	VERTIENTE N° 6			
	VERTIENTE N° 7	93041,962	9,304	0,321
	TOTAL	289.859,18	28,99	100,00%
		AREA (M2)	AREA (HA)	%
PARQUES URBANOS (BASE DE DATOS DECRETO 469 DE 2003)	VERTIENTE N° 1y2			
	VERTIENTE N° 3	51.536,22	5,15	2,70%
	VERTIENTE N° 4	-	-	0,00%
	VERTIENTE N° 5	533.857,00	53,39	28,01%
	VERTIENTE N° 6	856.585,67	85,66	44,95%
	VERTIENTE N° 7	463.643,92	46,36	24,33%
	TOTAL	1.905.622,82	190,56	100,00%
		AREA (M2)	AREA (HA)	%
PARQUES METROPOLITANOS (BASE DE DATOS DECRETO 469 DE 2003)	VERTIENTE N° 1y2	80.004,33	8,00	1,04%
	VERTIENTE N° 3	235.415,81	23,54	3,07%
	VERTIENTE N° 4			
	VERTIENTE N° 5	5.913.781,99	591,38	77,11%
	VERTIENTE N° 6	1.381.668,40	138,17	18,02%
	VERTIENTE N° 7	58.451,11	5,85	0,76%
	TOTAL	7.669.321,64	766,93	100,00%
		AREA (M2)	AREA (HA)	%
PARQUES METROPOLITANOS NUEVOS (BASE DE DATOS DECRETO 469 DE 2003)	VERTIENTE N° 1y2			
	VERTIENTE N° 3			
	VERTIENTE N° 4			
	VERTIENTE N° 5			
	VERTIENTE N° 6	86335,007	8,634	100%
	VERTIENTE N° 7			
	TOTAL	86.335,01	8,63	100,00%

Plan Maestro de Espacio Público de Bogotá

ANEXOS



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

Departamento Administrativo
PLANEACIÓN DISTRITAL

ANEXO No 3

GLOSARIO.

El presente glosario sólo aplica para el Plan Maestro de Espacio Público y complementa el Glosario del Decreto Distrital 190 de 2004 -POT:

Alamedas. El subsistema de Alamedas está conformado por los elementos dedicados a la circulación exclusiva de peatones, como medio alternativo de transporte y recreación ciudadana, conforman el subsistema de alamedas. Las alamedas forman parte o comparten, en algunos casos, los espacios públicos de algunas avenidas, ciclorutas, rondas de ríos y cuerpos de agua y parques metropolitanos o zonales. Los recorridos longitudinales se encuentran pausados a nivel zonal (unidades geográficas) por los nodos ambientales, que se constituyen en partes específicas del diseño de espacio público de las alamedas. Las Cartillas de Mobiliario y Andenes contienen las normas específicas sobre su construcción y condiciones de trazado.

Alamedas perimetrales. Espacios peatonales en torno de los equipamientos extensivos de la ciudad, Parques Zonales y Metropolitanos, cuyo objetivo es la articulación de los espacios libres privados con el entorno urbano y el consecuente aprovechamiento de los jardines y espacios libres como grandes estabilizadores del paisaje.

En los planes de regularización y manejo o en los planes de reordenamiento o inserción, los equipamientos extensivos, públicos o privados, debe proponer la construcción de una alameda perimetral arborizada en los bordes del espacio público, de acuerdo con los preceptos y condiciones de construcción y trazado de las Cartillas de Mobiliario y Andenes. La alameda debe contemplar las pautas de diseño urbano propuestas para la construcción de los demás elementos de la estructura transversal de Espacio Público.

Andenes. Los andenes son las franjas laterales de circulación peatonal. Deben ser franjas superficiales planas y continuas, diseñadas técnicamente de acuerdo con la Cartilla de Andenes. Los andenes están conformados por la franja de circulación, que debe quedar libre de todo obstáculo y extenderse en la longitud completa de cada tramo vial; la franja de abordamiento, localizada en el borde de la calzada, en donde se ubican la zona verde o estancia, la arborización, los elementos de iluminación y señalización y las rampas vehiculares o peatonales, cuando son necesarias. De-

ben mantener unidad de material y acabado con las franjas de circulación. El ancho mínimo del andén en las vías arteriales debe ser de 3.50 m.

Antejardines. Los antejardines son áreas que siendo de propiedad privada, están consideradas como elementos del espacio público, con restricción de uso y construcción de acuerdo con la norma específica determinada por el artículo 270 del Decreto Distrital 190 de 2004, la formulación de las Unidades de Planeamiento Zonal y su Proyecto Urbano Local o las definidas en los Planes Zonales respectivos. Están destinadas a ser usadas prioritariamente como jardines, espacios de arborización y acceso a las edificaciones. No se permite el estacionamiento privado o público en las zonas de antejardín.

No obstante lo anterior, se permite el uso temporal del antejardín en ejes comerciales definidos por el POT, en cuyo caso deberá cumplirse con el Decreto Distrital 1120 de 2000, para lo cual el Instituto de Desarrollo Urbano deberá dar la aprobación de un proyecto integral de espacio público, incluyendo el área de antejardín.

Calidad sensorial del ambiente urbano. Es la percepción que la colectividad tenga acerca del grado de bienestar y calidad de vida que le proporciona, en general, el conjunto de elementos que integran el espacio público de la ciudad.

Calzadas vehiculares. Las calzadas vehiculares son franjas destinadas y diseñadas técnicamente para la circulación de automotores. Están subdivididas en carriles de circulación demarcadas debidamente, con un ancho entre 3.0 m y 3.5 m, de acuerdo con la velocidad de diseño presupuestada en el Plan Maestro de Movilidad.

Ciclorrutas. Los elementos urbanos que conforman el subsistema de ciclorrutas permiten la circulación de bicicletas como medio alternativo de transporte entre las distintas partes de la ciudad. Las ciclorrutas forman parte o comparten los espacios públicos de algunas avenidas, alamedas, rondas de ríos y cuerpos de agua. Los recorridos longitudinales se encuentran pausados a nivel zonal (unidades geográficas) por los nodos ambientales, que se constituyen en partes específicas del diseño de espacio público de las ciclorrutas. Las Cartillas de Mobiliario y Andenes contienen las

normas específicas sobre su construcción y condiciones de trazado.

Corredores viales. Los corredores viales están conformados por las calzadas vehiculares, los andenes peatonales, los separadores centrales, la franja de control ambiental y los antejardines cuando las disposiciones normativas lo exijan. La disposición y tamaño de estos elementos determinan la sección y el tipo de vía definido en el Decreto 190 de 2004.

Franjas de control ambiental. Las franjas de control ambiental, son espacios verdes no edificables, localizadas a lado y lado de las vías arteriales, previstas con el objeto de aislar el entorno urbano del impacto generado la circulación de vehículos y complementar el paisaje urbano de la ciudad. Se deben localizar de acuerdo con lo establecido en el artículo 181 y sus parágrafos en el Decreto 190 de 2004. Las franjas de control ambiental pueden desarrollarse como Alamedas.

Nodos ambientales. Espacios urbanos que permiten la continuidad integral de los elementos naturales en su intersección con los componentes de los sistemas generales, especialmente del subsistema vial, y la articulación ambiental de la Estructura Ecológica Principal con las unidades morfológicas próximas. El diseño urbano esta condicionado por tres consideraciones:

La prioridad del paisaje natural como referente de la ciudad.

La garantía en la eficiencia técnica de los elementos sistémicos.

La continuidad entre los elementos naturales y espaciales de los elementos de la Estructura Ecológica Principal, de los sistemas generales y de los trazados urbanísticos de las unidades morfológicas.

Los proyectos arquitectónicos de pisos, andenes, mobiliario e iluminación, así como el de paisajismo, deben dar prevalencia a la protección de ecosistemas y las dinámicas naturales, a las pautas de diseño urbano de los elementos naturales. Las Cartillas de Mobiliario y Andenes contienen las normas específicas sobre su construcción y condiciones de trazado.

Nodos viales. Son los espacios de intersección del sistema vial arterial. Tienen como objetivo crear las condiciones espaciales necesarias para resolver la intersección de los flujos vehiculares o ferroviarios de los componentes del sistema de movilidad. Son grandes espacios urbanos que permiten la inclusión de estructuras viales o ferroviarias de gran porte, como puentes, viaductos, túneles o glorietas a desnivel. El espacio libre resultante debe ser destinado a la función de jardines públicos con coberturas vegetales y

arborización (alta y densa para menguar el impacto visual de las estructuras y los vehículos) acorde con las pautas del Jardín Botánico y el DAMA, señalización y obras de arte. Los andenes o senderos peatonales deben localizarse en forma periférica y existir solamente como complemento de mantenimiento al interior de las islas no vehiculares. Las zonas bajas de las estructuras viales y ferroviarias deben ser tratadas con pavimentos o materiales pétreos. Las Cartillas de Mobiliario y Andenes contienen las normas específicas sobre su construcción y condiciones de trazado.

Las estructuras viales o ferroviarias deben considerar un aislamiento de las fachadas de las edificaciones con usos residenciales reglamentados de mínimo tres veces la altura máxima de la estructura y proponer los elementos de mengua de los impactos sonoros cuando estos superen las condiciones ambientales reglamentadas por el DAMA.

Parques viales. Son los separadores centrales de los componentes viales del subsistema vial. Tienen como objetivo ampliar la monumentalidad y el impacto urbano de las grandes avenidas de la ciudad y articular el espacio urbano de las unidades morfológicas adyacentes con los espacios de escala urbana de los sistemas generales. Son jardines lineales y como tales deben ser dedicados a esta función, con coberturas vegetales y arborización acorde con las pautas del Jardín Botánico y del DAMA, elementos peatonales como senderos o andenes, mobiliario y señalización y obras de arte urbano. Excepcionalmente y cuando los proyectos lo contemplen, se pueden localizar estructuras ligeras del subsistema de transporte, del sistema de equipamientos públicos o de los sistemas de servicios públicos domiciliarios, siempre y cuando se integren en forma adecuada como proyectos de diseño urbano y no superen un 20% de ocupación cubierta del área total de los jardines resultantes después de la intervención. En contraprestación ciudadana, la operación de mantenimiento y conservación de los parques viales incorporados, conjuntamente con las instalaciones sistémicas, quedará a cargo de la entidad o entidades públicas o privadas que los usufructúen. Las Cartillas de Mobiliario y Andenes contienen las normas específicas sobre su construcción y condiciones de trazado.

Pasajes comerciales. Corredores peatonales en espacios de propiedad privada, dispuestos transversalmente al interior de las manzanas, con actividades comerciales de ventas callejeras en su interior. Adicionalmente pueden contener estacionamientos públicos en los niveles inferiores o plazas de comidas en los niveles superiores.

Pasos peatonales. Son estructuras peatonales de Espacio Público, puentes o túneles, construidas para

separar los flujos vehiculares de los peatonales en zonas de intensidad de uso vehicular en condiciones de alta velocidad. El diseño urbano está condicionado por tres consideraciones:

El diseño de plazoletas peatonales que articulen estos elementos con los trazados urbanos de las unidades morfológicas o de los espacios peatonales de las vías adyacentes. Las plazoletas deben ser arborizadas con especies que mitiguen el impacto visual de las estructuras.

El diseño debe seguir las pautas propuestas por el IDU en el caso de estructuras en hormigón armado o metal. Para las propuestas singulares con otros materiales o disposiciones espaciales diferentes, el anteproyecto de diseño debe ser estudiado y recomendado por el DAPD a través del Taller del Espacio Público.

Las estructuras elevadas sobre el nivel del terreno deben considerar un aislamiento de las fachadas de las edificaciones con usos residenciales reglamentados, de mínimo dos veces la altura máxima de la estructura y proponer los elementos de mengua de los impactos sonoros cuando estos superen las condiciones ambientales reglamentadas por el DAMA.

Patios y espacios comerciales centros de manzana. Espacios abiertos o cubiertos de propiedad privada, localizados en el centro de manzanas y vinculados al Espacio Público mediante pasajes o portales. Adicionalmente pueden contener estacionamientos públicos en los niveles inferiores o plazas de comidas en los niveles superiores.

Plazoletas comerciales adyacentes al espacio público. Espacios abiertos de propiedad privada, vinculados al Espacio Público, con actividades comerciales de ventas callejeras.

Puntos de encuentro. Un punto de encuentro es un servicio urbano básico, entendido como un equipamiento destinado a la prestación de servicios administrativos y de atención a los ciudadanos que garantice la complementariedad del servicio del Sistema de Transporte Masivo y de la conexión del mismo con el Sistema de Espacio Público y otros subsistemas de transporte definidos en el Sistema de Movilidad de la ciudad. Dicho servicio contará con la infraestructura necesaria para atender necesidades urbanas básicas como los servicios sanitarios, el estacionamiento de bicicletas, además de espacios de divulgación e información institucional, y espacios de café y ventas que permitan la sostenibilidad y aprovechamiento económico del punto de encuentro. Los puntos de encuentro se asocian al Sistema de Espacio Público, mediante su localización anexa a alamedas, andenes y plazas,

o su implantación dentro de los parques metropolitanos o zonales de la ciudad.

Senderos para bicicletas. Son senderos perimetrales a las áreas más frágiles de la EEP, de menor dimensión que las ciclorutas y desligados intencionalmente de las grandes redes de circulación. Tiene como objetivo permitir paseos en bicicleta aprovechando la belleza escénica y evitar el impacto por alto tráfico en zonas ecológicamente vulnerables.

Separadores. Los separadores centrales son elementos urbanos diseñados en función de las necesidades técnicas de separación de los flujos vehiculares y de las características urbanísticas propuestas en los trazados geométricos de las unidades morfológicas.

ANEXO No 4

PLAN DE INVERSIONES.

Plan de Inversiones PMEP

Estrategia Financiera del Plan Maestro de Espacio Público

La estrategia financiera del PMEP se sustenta principalmente en: (i) La ejecución y adopción del marco regulatorio del aprovechamiento económico del espacio público¹; (ii) La organización y centralización de las fuentes de financiación; (iii) El desarrollo y aplicación de los diferentes instrumentos descritos la política de gestión del plan; (iv) La priorización de la inversión en la generación y mantenimiento de áreas deficitarias de espacio público y v) los demás aspectos contenidos en el Capítulo III, Título II "Estrategia de Gestión Económica del Plan Maestro de Espacio Público".

1. Costos estimados para la ejecución del Plan Maestro del Espacio Público

Los costos del Plan Maestro del Espacio Público se definieron a partir del conjunto de proyectos y metas que se programaron para el corto, mediano y largo plazo. Para un periodo de quince años el plan requiere de una inversión anual correspondiente a \$ 298.000 millones (en pesos constantes de 2005) en promedio, es decir, un total de 4.4 billones.

CUADRO 1

Millones de pesos 2005

TIPO DE ESPACIO PÚBLICO	SUELO REQUERIDO (Has) (1)	COSTO DEL SUELO (\$ 2004) (2)	COSTO TOTAL DE CONSTRUCCIÓN (\$ 2004) (3)	TOTAL (2 + 3)
1. Espacio Público Local	1194	2.058.754	1.122.957	3.181.711
2. Espacio Público Metropolitano	886	462.935	833.283	1.296.218
TOTAL	2.080	2.521.689	1.956.240	4.477.929

¹ De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 9 de 1989, el Decreto Nacional 1504 de 1998 y el artículo 278 de Decreto Distrital 190 de 2004 Plan de Ordenamiento Territorial, es posible con fines de mantenimiento y generación de espacio público adelantar aprovechamientos económicos del espacio público. Para ello se propone dentro del PMEP una estrategia que regule los tipos y las formas de aprovechamiento económico.

2. Origen de los recursos para la financiación del PMEP.

Los recursos para la financiación del PMEP provienen de: (i) Las regalías y participaciones por concesiones de elementos del espacio público; (ii) Los ingresos por tarifas de usos temporales del espacio público; (iii) Los ingresos por plusvalías generadas en operaciones en espacio público; (iv) Ingresos por valorización en operaciones de espacio público, v) Ingresos por operación de inmuebles comerciales del Distrito Capital; (vi) ingresos por compensación de zonas verdes y estacionamientos; (vii) ingresos por sustitución de zonas de espacio público y (viii) en menor proporción transferencias del presupuesto general del Distrito Capital.

2.1 Recursos del Plan de Desarrollo.

La inversión programada en el Plan de Desarrollo vigente para la EEP y el SEPC corresponde al 72 % con respecto a lo estimado en el POT para el periodo 2004 - 2007, las fuentes de financiación previstas contemplan conceptos adicionales como la contribución por Valorización y la Plusvalía.

Es posible considerar como nuevas fuentes de financiación para los dos últimos años de inversión del Plan de Desarrollo, los recursos obtenidos del Aprovechamiento Económico Regulado del Espacio Público propuesto en el PMEP y los recursos de la organización de fuentes como los fondos compensatorios de zonas verdes y estacionamientos, que entraron en funcionamiento durante el segundo semestre de 2004.

2.2 La Valorización como Instrumento para la Financiación de obras e Infraestructura de Espacio Público.

La Administración Distrital, desde la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, ha planteado la necesidad de utilizar el instrumento de valorización para la ejecución de obras de espacio público, es así como el proyecto de acuerdo que actualmente se formula para autorizar el cobro de contribución de valorización local considera destinación de recursos para obras como: puentes peatonales, parques del Sistema Distrital, andenes de la malla vial arterial o de las centralidades.

El PMEP considera el conjunto de obras previstas en el proyecto de acuerdo de valorización y recomienda la aplicación más frecuente de este instrumento, en especial para favorecer la construcción de infraestructuras de espacio público de escala metropolitana y zonal.

Los costos estimados de construcción de obras de espacio público contempladas en el proyecto en mención, es posible utilizarlos para los escenarios del corto y mediano plazo del PMEP.

CUADRO No. 2

Millones de pesos 2005

Obras De Espacio Público Contempladas En El Proyecto De Valorización			
CONCEPTO	NÚMERO DE OBRAS	COSTOS ESTIMADOS (1)	% DE PARTICIPACION
Sistema Vial	71	\$ 1.841.665.383.366	89%
Espacio Público	59	\$ 237.981.731.815	11%
TOTAL	130	\$ 2.079.647.115.181	100%

(1) Incluye costos de predios, costos de las obras, costos de recaudo y costos de administración.

Fuente: IDU. Proyecto de Acuerdo de Valorización 2005

Las fases propuestas para la valorización se ajustan a la vigencia del PMEP. Se proponen cuatro fases dentro del periodo 2005 – 2019, en las cuales se estima un recaudo del 11 % de total de la valorización para el SEPC, lo que corresponde a un porcentaje de aproximado del 7 % del total estimado para la inversión del PMEP.

2.1 Análisis y evaluación de posibles recursos de aprovechamiento económico.

La estrategia de financiación definida para el PMEP, se basa entre otros, en la organización de los recursos existentes y la construcción de un marco regulatorio del aprovechamiento económico del espacio público. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital ha propuesto un periodo de transición para la implementación del PMEP, durante los primeros 18 meses después de expedido el plan, las entidades del distrito, en un equipo de trabajo deberán formular la reglamentación específica y los procedimientos legales para adelantar actividades con motivación económica en el espacio público. Durante este periodo deberán realizarse la caracterización del mercado, las proyecciones financieras y la estructuración del sistema de aprovechamiento económico del espacio público.

Los temas de aprovechamiento económico que deben analizarse y regularse en el espacio público son, entre otros:

- Sistema de Transporte Masivo. (Transmilenio y Tradicional)
- Publicidad
- Parques Distritales de Atracciones Mecánicas
- Estacionamientos en zonas de uso público
- Red Pública de Aprovechamiento Económico

De este último tema, se presentan a continuación algunos aspectos que pueden mostrar un escenario posible de ingresos de recursos con el paso a la formalidad de actividades con motivación económica en el espacio público:

CUADRO No. 3

Ventas Estimadas en Espacio Público			
Numero de Vendedores Ambulantes. ²	Ingreso bruto mensual por vendedor (\$ 2005)	Ventas brutas por mes y por vendedor (\$ 2005)	Volumen anual de ventas totales en E.P. (\$ 2005)
90.000	\$ 267.050	\$ 891.661	\$ 963.000 Millones

Fuente: Molina, Humberto. Estudio de Formulación del PMEP.

La organización de la red pública tiene como meta en el mediano plazo la organización de 5000 puntos de venta, en los cuales el Distrito Capital podía obtener una participación del 10 % y adicionalmente recaudar el valor correspondiente al Impuesto de Comercio y Aviso ICA del volumen anual de ventas. Estos recursos pueden estimarse así:

CUADRO No. 4

Recursos de Ingresos Estimados por Organización la Red Pública del PMEP.			
Volumen anual de ventas totales en E.P. (\$ 2005)	Valor obtenido del porcentaje de participación del Distrito en la Red Pública (10 %). (\$ 2005)	Valor ICA estimado sobre las ventas anuales en E.P. (\$ 2005)	Total estimado de recaudo anualmente por organización de la Red Pública. (\$ 2005)
\$ 963.000 Millones	\$ 14.445 Millones	\$ 8.445 Millones	\$ 22. 890 Millones

Fuente: Molina, Humberto. Estudio de Formulación del PMEP.

² La Encuesta de Calidad de Vida de 2004 del DAPD, calculó como la población que labora informalmente en el espacio público un total de 90.000 habitantes. Alberto Carrasquilla.

Un valor adicional que puede estimarse en cuanto al comercio informal en el espacio público, es el total de valor de impuestos evadidos por este tipo de actividad. Aplicando al total de ventas en espacio público el valor correspondiente al ICA y un porcentaje (5 %) del Impuesto al Valor Agregado IVA, el valor correspondiente a la evasión se estima en \$57.000 millones (\$ 2005) anualmente.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto y definiendo como escenario la formulación y puesta en marcha del marco regulatorio del espacio público de un solo aspecto (Red Pública) es posible prever recursos adicionales para el PMEP en \$22.890 millones anualmente.

3. Criterios para la priorización de recursos del Plan Maestro del Espacio Público. PMEP.

Para el logro de los objetivos y metas del corto, mediano y largo plazo se definen los siguientes criterios de priorización de recursos de inversión:

A. Corto Plazo.

- Orientar los recursos distritales al cubrimiento de las zonas deficitarias de espacio público señaladas en las fichas de indicadores del anexo No. 1 del PMEP a través de la construcción de los parques zonales y metropolitanos definidos en el artículo 71 del Decreto 190 de 2004 Plan de Ordenamiento Territorial.
- Orientar los recursos distritales a la recuperación del espacio público y a la eliminación de las ocupaciones indebidas de espacio público. En esta priorización se enmarcan los recursos específicos destinados al uso temporal o transitorio de aprovechamientos económicos regulados y ordenados.

B. Mediano Plazo.

- Orientar el conjunto de recursos organizados a la consolidación del Sistema Distrital de Parques y del Sistema Regional de Parques.
- Orientar los recursos por captación de aprovechamiento económico, a atender los procesos de formalización de las ventas informales mediante la construcción de redes análogas.
- Orientar los recursos distritales a la consolidación del Sistema de Espacio Público de las áreas rurales.

C. Largo Plazo.

- Orientar los recursos de participación de plusvalía por operaciones de espacio público en la consolidación de conjuntos monumentales.
- Orientar los recursos distritales al cubrimiento de escala metropolitana y al mantenimiento del espacio público urbano.

En conclusión, los escenarios de corto, mediano y largo plazo del PMEP se harán posibles gracias a los ingresos adicionales que se han descrito, lo que implica que el esfuerzo fiscal que tendrá que hacer el Distrito Capital con recursos ordinarios de inversión sea bajo, si se cumplen las estrategias y acciones definidas en el PMEP.

4. Correspondencia entre el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Espacio Público.

El Plan Maestro de espacio público, a través de los programas de Recuperación y consolidación de la Estructura Ecológica Principal - EEP y de consolidación del Sistema Distrital de Parques y de construcción del sistema transversal de espacio público, pretende responder a las políticas "sobre uso y ocupación del suelo urbano" y "sobre recuperación y manejo del espacio público"; así como ejecutar los proyectos específicos de espacio público del corto plazo del POT. Se espera que estos propósitos se logren en el corto plazo del PMEPE (2005 – 2008).

De acuerdo con la estrategia de ordenamiento territorial establecida en el POT se definió un escenario de ejecución del corto plazo, en el que se estimaron unos costos para los proyectos de la EEP y Sistema de Espacio Público Construido - SEPC. (Ver Cuadro No. 2)

La estrategia de financiación del Plan Maestro de Espacio Público propone, en un plazo de 18 meses a partir del 2005, regular el aprovechamiento económico del espacio público definido en el artículo 278 del Decreto 190 de 2004 – Plan de Ordenamiento Territorial y organizar las fuentes de recursos del Distrito en esta materia, como mecanismo de financiamiento que permita acceder indefinidamente a los recursos para la construcción y operación del Sistema de Espacio Público y de la Estructura Ecológica Principal.

CUADRO No. 5

Millones de pesos de 2005

Inversión Estimada Pot y Programada en el Plan de Desarrollo			
Estructura Funcional y de Servicios	POT 2004-2007	Plan 2004-2008	%
1. Estructura Ecológica Principal	224.512	246.486	Programado en el PD frente al POT
2. Sistema de Espacio Público Construido	285.688	121.267	
Totales	510.200	367.753	72

Fuente: Plan de Desarrollo Económico y Social 2004 – 2008. Bogotá Sin Indiferencia. Un Compromiso Social Contra la Pobreza y la Exclusión.

5. Correspondencia entre el Plan de Desarrollo y el Plan Maestro de Espacio Público.

El Plan Maestro de Espacio Público se constituye en una de las estrategias definidas en el Eje Urbano Regional del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas 2004 – 2008 "Bogotá Sin Indiferencia. Un Compromiso Social Contra la Pobreza y la Exclusión". Por otra parte, el conjunto de políticas de gestión, cubrimiento y calidad definidas en el PMEPE contribuyen al logro del objetivo del Eje Urbano Regional referido a la construcción de "una ciudad moderna, ambiental y socialmente sostenible, equilibrada en sus infraestructuras, integrada por el territorio, competitiva en su economía y participativa en su desarrollo".

El PMEPE también se puede enmarcar en el programa "Escuela Ciudad y Ciudad Escuela: La ciudad como escenario de aprendizaje" del Eje Social del Plan de Desarrollo, a través del cual se espera que los niños, niñas, jóvenes y personas adultas se apropien de los espacios públicos tanto urbanos como rurales.