



DTP

20202250296901

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., abril 01 de 2020

Señor
ANÓNIMO

No registra dirección

Email: No registra

Bogotá - D.C.

REF: ENVÍO RESPUESTA AL RADICADO 20201250300502

PETICIÓN DEL SISTEMA DISTRITAL DE QUEJAS Y SOLUCIONES SDQS
614902020

Cordial Saludo:

Con el propósito de atender el derecho de petición remitido mediante el Sistema Distrital de Quejas y Soluciones, radicado en este Instituto con el número de la referencia, donde solicita la intervención de varias vías aledañas al barrio Nueva Delhi, amablemente se informa lo siguiente:

En cuanto a las competencias que tienen las diferentes Entidades para la atención de la malla vial:

éstas se encuentran establecidas en el Acuerdo 06 de 1992, Acuerdo 02 de 1999, Decreto 190 de 2004 Plan de Ordenamiento de Bogotá, POT, el Acuerdo 257 de 2006 y el Acuerdo 740 de 2019:

INTERVENCION Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
- CONSTRUCCIÓN DE MALLA ARTERIAL PRINCIPAL Y MALLA ARTERIAL COMPLEMENTARIA - EN SECTORES URBANOS DESARROLLADOS PODRÁ ADELANSTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – Decreto 190 de 2004 Artículo 172



DTP

20202250296901

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
- CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO VÍAS LOCALES E INTERMEDIAS. - ADELANTAR EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, DEL ESPACIO PÚBLICO Y PEATONAL LOCAL E INTERMEDIO; ASÍ COMO DE LOS PUENTES PEATONALES Y/O VEHICULARES QUE PERTENEZCAN A LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, INCLUYENDO LOS UBICADOS SOBRE CUERPOS DE AGUA. - PODRÁN COORDINAR CON LAS ENTIDADES DEL SECTOR MOVILIDAD SU PARTICIPACIÓN EN LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO ARTERIAL, SIN TRANSPORTE MASIVO.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL ALCALDES LOCALES	ACUERDO 6 DE 1992: "ARTÍCULO 3º (REPARTO DE COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS LOCALIDADES EN EL D.C.) ACUERDO No. 740 DE 2019 ARTÍCULO 5 "POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS EN RELACIÓN CON LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LOCALIDADES DE BOGOTÁ, D.C."
- REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL. - ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES IMPREVISTAS QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 257 DE 2006 Artículo 109 (Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.)
INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	ACUERDO 02 DE 1999 (Sistema de información de la malla vial)

Adicionalmente, basados en la necesidad de priorizar lo público, el IDU colabora con la atención de los corredores de movilidad que soportan el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP–, en proporción a los recursos dispuestos por la Secretaría Distrital de Hacienda. Sobre éstos estructura los modelos de priorización e intervención, en articulación con las políticas del Plan de Desarrollo vigente para la ciudad.

Por tanto, le es competente a las Alcaldías Locales formular, programar y ejecutar acciones de intervención sobre los corredores de la malla vial local e intermedia, en los cuales se encuentran incluidos aquellos que soportan las rutas SITP.

En cuanto al programa de conservación de la malla vial:

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015



DTP

20202250296901

Información Pública

Al responder cite este número

En un escenario óptimo, se deberían realizar actividades de conservación a la totalidad de la infraestructura existente; sin embargo, dado que los recursos económicos destinados para la conservación no alcanzan a cubrir la totalidad de las necesidades de la malla vial, es indispensable estructurar esquemas de conservación que permitan a lo largo del tiempo distribuir estos recursos de manera tal que se logre el mayor índice de cobertura posible.

Dichos esquemas de conservación tienen como objetivo fundamental garantizar que la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público existente cumpla el período de vida útil para el cual fue diseñada y construida, o ampliar este período, con el desarrollo y control de acciones de obra aplicadas en el tiempo.

Con este propósito, el IDU estructuró el Programa para la Conservación de la Malla Vial y Espacio Público Asociado para la ciudad de Bogotá, el cual tiene como estrategia realizar intervenciones en la malla vial arterial (Troncal y No Troncal), malla vial que soporta rutas del SITP y malla vial rural principal, optimizando la aplicación de los recursos disponibles, para elevar el nivel de servicio de las vías, evitar el deterioro, prolongar la vida útil y mejorar las condiciones de movilidad de los peatones, los ciclistas, el transporte masivo y el transporte particular.

Para tal fin, el Instituto implementó una herramienta objetiva para priorizar los recursos disponibles en esta Entidad para la conservación de la malla vial existente. Esta herramienta es el Modelo de Priorización para el Programa de Conservación de la Malla Vial, el cual considera criterios que se articulan con el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo, garantizando transparencia y equidad. Dichos criterios son: Sistema Integrado de Transporte Público, Movilidad (Oferta de pasajeros en rutas SITP, Capacidad), Índice de condición del pavimento (estado de la vía), Zonas de intervención integral (territorios de oportunidad, definidos por la Secretaría del Hábitat), Proximidad a equipamientos (zonas atractoras de viaje), Red vital.

Efectuadas estas precisiones, a continuación, ofrecemos información relacionada con las vías de su interés:

- Avenida de los Cerros entre CL 62 SUR y CL 62A SUR

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015



DTP

20202250296901

Información Pública

Al responder cite este número

Consultado el Sistema de Información Geográfica de la Entidad, la vía de su interés hace parte de la malla vial arterial de la ciudad; por tanto, es considerada dentro del ejercicio de modelación para la priorización de las intervenciones a realizar por parte del IDU. Actualmente, dicha vía hace parte de los corredores preseleccionados para su posible intervención a través del contrato de obra correspondiente a la brigada de reacción que tiene como alcance la atención de daños puntuales en la malla vial arterial no troncal. No obstante, es pertinente aclarar que la intervención de los elementos preseleccionados dependerá de los recursos disponibles en el contrato, teniendo en cuenta que estas acciones se ejecutarán a monto agotable.

- KR 11B ESTE entre CL 61 SUR y 62B SUR

La vía en mención hace parte de la malla vial local de la ciudad que soporta rutas del SITP, por tanto, es considerada dentro del ejercicio de modelación para la priorización de las intervenciones a realizar por parte del IDU.

Sin embargo, una vez corrido el modelo matemático se pudo establecer que dicha vía, aunque soporta rutas del SITP, no se encuentra priorizada para su intervención con los contratos actualmente en ejecución, toda vez que el modelo matemático asignó a otros corredores viales de la localidad de San Cristóbal un mayor factor de prioridad, siendo éstos los preseleccionados para su atención.

- KR 14 ESTE entre CL 57 SUR y CL 62B SUR
- KR 14H ESTE entre CL 61 SUR y CL 62C SUR

Una vez consultado el Sistema de Información Geográfica de la Entidad – SIGIDU, se pudo evidenciar que los segmentos viales ubicados en la TV 14 ESTE entre CL 57 SUR y CL 62B BIS SUR, y en la KR 14H ESTE entre CL 61B SUR y CL 62B BIS SUR (CIVs 4008331 a 4006515, y 4006484 a 4006522 respectivamente) no figuran dentro de la malla vial local de la ciudad que soporta rutas del SITP. Hasta tanto el Sistema de Información Geográfica no tenga actualizada la información de rutas del SITP, la cual debe ser provista por Transmilenio S.A., la vía no puede ser considerada dentro del ejercicio de modelación para la priorización de las intervenciones a realizar por parte del IDU. Por tanto, copia de esta comunicación será remitida a Transmilenio S.A. para adelantar la actualización pertinente sobre el tramo mencionado.

4

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015



DTP

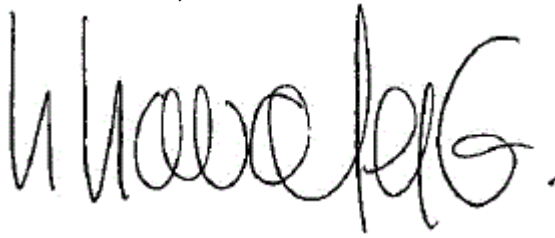
20202250296901

Información Pública

Al responder cite este número

Sin embargo, y reiterando lo ya manifestado con relación a que le es competente a los Alcaldes Locales formular, programar y ejecutar acciones de intervención sobre los corredores de la malla vial local e intermedia, en los cuales se encuentran incluidos aquellos que soportan las rutas SITP, en cumplimiento de lo descrito en el Artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, copia de esta comunicación será remitida a la Alcaldía Local de San Cristóbal, para que ofrezca respuesta directa sobre el tema, dada su competencia.

Cordialmente,



Liliana Eugenia Mejia Gonzalez

Directora Técnica de Proyectos

Firma mecánica generada en 01-04-2020 11:02 AM

Cc Alcalde Local De San Cristóbal (E) Juan Carlos Sosa Rodríguez - Alcalde.scrisobal@gobiernobogota.gov.co CP: (BOGOTÁ-D.C.)

cc Transmilenio S.a. - Radicacion@transmilenio.gov.co CP: (BOGOTÁ-D.C.)

Elaboró: Sebastian Duarte Giraldo-Dirección Técnica De Proyectos

