



DTP

**20202250375031**

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., junio 01 de 2020

Señor:

**TITO ROVIRA**

Email: [rovitito@yahoo.es](mailto:rovitito@yahoo.es)

Bogotá D. C.

**REF:** Derecho de Petición 20201250336402 del 24-abr-2020

Cordial saludo:

Con el propósito de atender la solicitud radicada en este Instituto con el número de referencia, donde solicita la intervención de la vía ubicada en la “*KR 53 entre CL 100 y CL 116 y la AC 100 cerca a la 68*”, amablemente precisamos 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. Con el propósito de articular de forma eficiente el Sistema Vial de la ciudad a fin de lograr que las obras se realicen coordinada e integralmente, el IDU se centra en la atención de los proyectos de mayor complejidad e impacto, correspondientes a la malla vial arterial (perfiles viales V-0, V-1, V-2 y V-3).

Los Fondos de Desarrollo Local (FDL) tienen a su cargo la intervención de la malla vial local e intermedia (perfiles viales entre V-4 y V-9).

De la norma señalada se deduce que estas competencias están dadas según el perfil vial, sin tener en cuenta el uso. De igual forma, y de conformidad con el Acuerdo 257 de 2006, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) debe programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.

La siguiente tabla resume las competencias señaladas:

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

1



DTP

**20202250375031**

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> <li>CONSTRUCCIÓN DE MALLA ARTERIAL PRINCIPAL Y MALLA ARTERIAL COMPLEMENTARIA</li> <li>EN SECTORES URBANOS DESARROLLADOS <b>PODRÁ</b> ADELANTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL.</li> </ul>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – Decreto 190 de 2004 <i>Artículo 172</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO VÍAS LOCALES E INTERMEDIAS.</li> <li>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.</li> <li>PODRÁN COORDINAR CON LAS ENTIDADES DEL SECTOR MOVILIDAD SU PARTICIPACIÓN EN LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO ARTERIAL, SIN TRANSPORTE MASIVO.</li> </ul>	<p>FONDOS DE DESARROLLO LOCAL</p> <p>ALCALDES LOCALES</p>	<p>ACUERDO 6 DE 1992: “<i>ARTÍCULO 3º</i> (REPARTO DE COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS LOCALIDADES EN EL D.C.)</p> <p>ACUERDO No. 740 DE 2019 ARTÍCULO 5</p> <p>“POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS EN RELACIÓN CON LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LOCALIDADES DE BOGOTÁ, D.C.”</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIODICO DE LA MALLA VIAL LOCAL.</li> <li>ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES IMPREVISTAS QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL.</li> </ul>	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	<p>ACUERDO 257 DE 2006 <i>Artículo 109</i></p> <p>(<i>Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.</i>)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD.</li> </ul>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	<p>ACUERDO 02 DE 1999</p> <p>(<i>Sistema de información de la malla vial</i>)</p>

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 Secretaria 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.

2

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



DTP

**20202250375031**

Información Pública

Al responder cite este número

Por tanto, le es competente a los Fondos de Desarrollo Local –FDL, 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 un escenario óptimo, se debería 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.

3

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



DTP

**20202250375031**

Información Pública

Al responder cite este número

Consultada la información contenida en el Sistema de Información Geográfica de la Entidad, la vía Avenida CL 100, en el sector de su interés hace parte de la malla vial arterial no troncal de la ciudad; por tanto, es considerada dentro del ejercicio de modelación para la priorización de las intervenciones a realizar por parte del IDU.

Adicionalmente, informamos que el IDU adelantó el proceso licitatorio IDU-LP-SGI-031-2019, cuyo objeto es *“La Construcción para la Adecuación al Sistema Transmilenio de la Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Carrera 9 hasta la Autopista Sur y Obras Complementarias en Bogotá, D.C.”*, el cual ya fue adjudicado en nueve tramos; actualmente estamos en etapa de legalización de los contratos y en proceso de selección y adjudicación de las respectivas interventorías. De acuerdo con lo establecido en los documentos contractuales, el cronograma de estas obras comprende, una vez iniciados los contratos, 8 meses de pre-construcción y 60 meses de construcción.

No obstante, dada la importancia de este corredor vial, la Administración se ha comprometido a garantizar su intervención constante para mantenerlo en un buen nivel de servicio, mientras se ejecutan las obras de adecuación al Sistema Transmilenio. Para ello, el IDU cuenta con el apoyo interinstitucional de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial –UAERMV- entidad que está atendiendo los daños puntuales que se presenten en la AK 68 (Avenida Congreso Eucarístico), que afecten la seguridad de los usuarios y la movilidad del sector.

Por tanto, en cumplimiento de lo descrito en el artículo 21 de la Ley 1473, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, copia de esta comunicación y de su solicitud serán remitidas a dicha entidad, para que ofrezca respuesta directa sobre el tema de su interés.

Así mismo, consultado el Sistema de Información Geográfica de este Instituto, la vía KR 53 entre CL 100 y CL 116 hace parte de la malla vial 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.

4

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



DTP

**20202250375031**

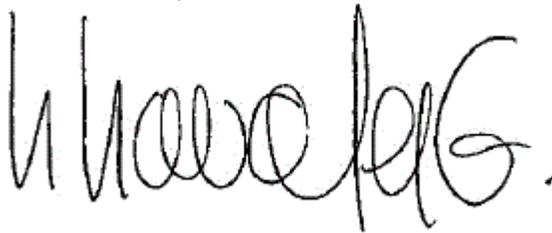
Información Pública

Al responder cite este número

Sin embargo, una vez corrido el modelo matemático se pudo establecer que dicho corredor, aunque soporta rutas del SITP, no se encuentra priorizado para su intervención por parte del IDU con los contratos actualmente en ejecución, toda vez que el modelo matemático asignó a otros corredores viales de la localidad de Suba un mayor factor de prioridad, siendo éstos los preseleccionados para su atención.

Finalmente, reiteramos lo ya manifestado con relación a que le es competente a los Fondos de Desarrollo Local –FDL, 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, Por lo tanto, y en cumplimiento de lo descrito en el Artículo 21 de la Ley 1437 de 2011 (modificado por el Artículo 1 de la Ley 1755 de 2015), copia de esta comunicación será remitida a dicha entidad, para que ofrezca respuesta directa sobre el tema, dada su competencia

Cordialmente,



**Liliana Eugenia Mejia Gonzalez**

Directora Técnica de Proyectos

Firma mecánica generada en 01-06-2020 04:33 PM

C.c. Ingeniera SILVIA PILAR FORERO -- Subdirectora Técnica Mejoramiento de la Malla Vial Local (E) -- UAERMV -- atencionalciudadano@umv.gov.co -- Calle 26 No. 57-41 Torre 8 Pisos 7-8 CEMSA -- Bogotá D.C

C.c. Doctor NEDIL ARNULFO SANTIAGO ROMERO - Alcalde Local de Suba - Email: alcalde.suba@gobiernobogota.gov.co - Calle 146CBIS No 90-57 CP. (BOGOTA-D.C.)

Elaboró: Henry Javier Diaz Rojas-Dirección Técnica De Proyectos

