



DTP

**20202250460051**

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., julio 17 de 2020

Señor(a)  
**Anonimo Anonimo**  
Bogotá - D.C.

**REF: ENVÍO RESPUESTA AL RADICADO 20201250510612- SDQS 1632702020**

Cordial saludo

Con el propósito de atender el requerimiento remitido por la Alcaldía Mayor, radicado en este Instituto con el número de la referencia, donde solicita la intervención en algunos tramos de la Calle 76 entre Carrera 7 y Carrera 15, amablemente informamos lo siguiente:

Las competencias que tienen las diferentes Entidades para la atención de la malla vial 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:

INTERVENCION 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</li> </ul>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – Decreto 190 de 2004 Artículo 172

1

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





DTP

**20202250460051**

Información Pública

Al responder cite este número

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.

Consultado el Sistema de Información Geográfica de la Entidad (SIGIDU) se estableció que el tramo vial de su petición pertenece a un circuito de movilidad que hace parte de la malla vial local de la ciudad que soporta rutas del SITP, por tanto, es considerado dentro del ejercicio de modelación para la priorización de las intervenciones a realizar por parte del IDU.

Sin embargo, en la actualidad esta vía 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 Chapinero un mayor factor de prioridad, siendo éstos los preseleccionados para su atención.



DTP

**20202250460051**

Información Pública

Al responder cite este número

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 anterior y en cumplimiento de lo descrito en el artículo 21 de la Ley 1473 de 2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, copia de su solicitud y de esta comunicación será remitida al Fondo de Desarrollo Local de Chapinero, para que ofrezca respuesta directa, dada su competencia.

Cordialmente,

**Maria Constanza Garcia Alicastro**

Directora Técnica de Proyectos

Firma mecánica generada en 17-07-2020 09:28 PM

Anexos: COPIA RADICADO 20201250510612

Cc Alcaldía Local De Chapinero - Alcalde\_chapinero@gobiernobogota.gov.co Cp: (Bogota-D.C.)

cc Alcaldía Mayor - Sdqssoporte@alcadiabogota.gov.co CP: (BOGOTA-D.C.)

Elaboró: Delio Hernan Chaparro Quijano-Dirección Técnica De Proyectos