



DTP

20212250143701

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., enero 29 de 2021

Señor:
ANÓNIMO
No Registra

Bogotá - D.C.

REF: ENVIO RESPUESTA AL RADICADO 20205261163822

Cordial saludo,

Con el propósito de atender el derecho de petición trasladado a este Instituto con el número de la referencia por medio del cual solicita la pavimentación de la vía identificada como Calle 73 Sur entre Carrera 95 y Carrera 94 A, amablemente informamos 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).

Las Alcaldías Locales 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.

1

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



DTP

20212250143701

Información Pública

Al responder cite este número

La siguiente tabla resume las competencias señaladas:

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> CONSTRUCCIÓN DE MALLA ARTERIAL PRINCIPAL Y MALLA ARTERIAL COMPLEMENTARIA EN SECTORES URBANOS DESARROLLADOS PODRÁ ADELANTAR 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
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>FONDOS DE DESARROLLO LOCAL</p> <p>ALCALDES LOCALES</p>	<p>ACUERDO 6 DE 1992: "ARTÍCULO 3º (REPARTO DE COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS LOCALIDADES EN EL D.C.)</p> <p>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."</p>
<ul style="list-style-type: none"> REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIODICO 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	<p>ACUERDO 257 DE 2006 Artículo 109 (Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.)</p>
<ul style="list-style-type: none"> INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUÍDOS EN LA CIUDAD. 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	<p>ACUERDO 02 DE 1999 (Sistema de información de la malla vial)</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

20212250143701

Información Pública

Al responder cite este número

En cuanto al programa de conservación:

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.

Con este propósito, el IDU estructuró el Programa para la Conservación de la Malla Vial para la ciudad de Bogotá, el cual tiene como estrategia realizar intervenciones 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.

En cuanto al corredor vial de su interés:

Consultado el Sistema de Información Geográfica de la Entidad (SIGIDU) se estableció que el tramo vial su interés hace parte de la malla vial intermedia 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, una vez corrido el modelo matemático se pudo establecer que las vías no se encuentran priorizadas para su intervención, toda vez que el modelo matemático asignó a otros corredores de la localidad de Bosa un mayor factor de prioridad, siendo éstos los preseleccionados para su atención a través de los contratos suscritos por el IDU para tal fin.



DTP

20212250143701

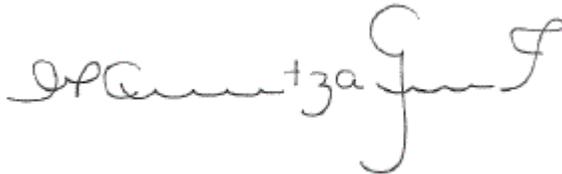
Información Pública

Al responder cite este número

No obstante lo anterior, le informamos que este segmento vial, será considerado dentro del modelo de priorización para su posible preselección dentro de los programas de conservación que se estructuraran y desarrollaran en esta y las próximas vigencias.

Finalmente, reiteramos que les asiste a los Alcaldes Locales la competencia de 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 1473 de 2011, (modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015), copia de esta comunicación será remitida a la Alcaldía Local de Bosa, para que ofrezca respuesta directa del tema de su competencia.

Cordialmente,



Maria Constanza Garcia Alicastro

Directora Técnica de Proyectos

Firma mecánica generada en 29-01-2021 01:32 PM

Cc Alcaldía Local De Bosa Lizeth Jahira González Vargas - Alcaldia.bosa@gobiernobogota.gov.co Cp: (Bogota-D.C.)

Revisó: Wilson Renán Montañez - Dirección Técnica De Proyectos
Elaboró: Manuel Eduardo Vanegas-Dirección Técnica De Proyectos