



DTP

20212250033181

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., enero 07 de 2021

Señor(a)

ANONIMO

Anonimo Anonimo Anonimo

No Registra

Bogotá - D.C.

REF: ENVIO RESPUESTA AL RADICADO IDU 20205261064972, ALCALDIA LOCAL DE TUNJUELITO 20204602100992-20205620803561, SDQS 3025202020.

Cordial saludo,

En atención a la comunicación de la referencia, la cual fue allegada a este Instituto por la Alcaldía Local de Tunjuelito, cuyo asunto está relacionado con el deterioro de la vía Carrera 11 A entre las Calle 53 y Calle 53 Bis A Sur, amablemente precisamos lo siguiente.

En primer lugar, nos permitimos informar sobre las competencias que tienen las diferentes entidades para la atención de la malla vial en la ciudad. Estas 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 Alcaldes 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 observa 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:

1

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



DTP

20212250033181

Información Pública

Al responder cite este número

| 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 <i>Artículo 172</i> |
| <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. | FONDOS DE DESARROLLO LOCAL ALCALDES LOCALES | ACUERDO 6 DE 1992: “ <i>ARTÍCULO 3º</i> <i>(REPARTO DE COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS LOCALIDADES EN EL D.C.)</i> ” 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.” |
| <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 | ACUERDO 257 DE 2006 <i>Artículo 109</i> <i>(Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.)</i> |
| <ul style="list-style-type: none"> INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD. | INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO | ACUERDO 02 DE 1999 <i>(Sistema de información de la malla vial)</i> |

Ahora bien, basados en la necesidad de priorizar lo público, el IDU participa en 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

20212250033181

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.

Expuesto lo anterior, y una vez consultada la información contenida en el Sistema de Información Geográfica de la Entidad –SIGIDU–, se estableció que la vía en cuestión (CIV: 6001696), hace parte de los circuitos de movilidad de la ciudad que soportan 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, en la actualidad estas vías no se encuentran priorizadas para su intervención con los contratos IDU actualmente en ejecución, toda vez que el modelo matemático asignó a otros corredores viales de la localidad de Tunjuelito un mayor factor de prioridad, siendo éstos los preseleccionados para su atención. Adicionalmente se aclara que la vía fue intervenida por el IDU mediante el Cto. IDU-1119-2016, con actividades de mantenimiento rutinario, las cuales no generan póliza de estabilidad y el contrato en mención ya se encuentra terminado, puesto que correspondía a la vigencia 2016.

3

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





DTP

20212250033181

Información Pública

Al responder cite este número

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 Tunjuelito, para que ofrezca respuesta directa, del tema de su competencia.

Cordialmente,

Luz Stella Diaz Ortiz

Directora Técnica de Proyectos (e)

Firma mecánica generada en 07-01-2021 12:18 PM

Cc Alcaldía Local De Tunjuelito - Alcalde.tunjuelito@gobiernobogota.gov.co -
Atencionalaciudadania@gobiernobogota.gov.co Cp: (Bogota-D.C.)

Elaboró: Jorge Armando Cortes Cruz-Dirección Técnica De Proyectos
Revisó: Paula Andrea Tamayo – Dirección Técnica de Proyectos