



DTP

20212250582641

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., abril 14 de 2021

Señor
CARLOS ARTURO SOTO

No Registra
Email: no registra
Bogotá - D.C.

REF: ENVIO RESPUESTA AL RADICADO IDU 20211250371452, BOGOTA TE ESCUCHA 652142021.

Cordial saludo,

En atención a la comunicación de la referencia, cuyo asunto está relacionado con la reparación urgente de la vía Calle 22 (Av. Ferrocarril con Cra. 96G), 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. 400 de marzo 11 de 2021



DTP

20212250582641

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 <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 CONSTRUÍDOS EN LA CIUDAD. 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	ACUERDO 02 DE 1999 <i>(Sistema de información de la malla vial)</i>

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. 400 de marzo 11 de 2021



DTP

20212250582641

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 Geográfico del Instituto –SIGIDU–, se estableció que la vía en cuestión; Av. Ferrocarril de Occidente, en el tramo 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.

La atención puntual de daños en estos corredores se ha realizado a través de los contratos de conservación actualmente en ejecución. Sin embargo, es pertinente aclarar que toda vez que los contratos señalados fueron suscritos bajo la modalidad de monto agotable, ya no se cuenta con recursos disponibles para la atención inmediata de los daños.



DTP

20212250582641

Información Pública

Al responder cite este número

No obstante, se indica que dichos corredores nuevamente serán considerados dentro de los ejercicios de modelación que se efectúen para la priorización de los recursos de próximas vigencias (no implica su inclusión), acorde con la asignación y distribución presupuestal determinados por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Planeación, en el marco de la Proyección del Plan de Inversión - PPI.

Cordialmente,

Maria Constanza Garcia Alicastro

Directora Técnica de Proyectos

Firma mecánica generada en 14-04-2021 06:18 PM

Elaboró: Jorge Armando Cortes Cruz-Dirección Técnica De Proyectos