



DTP

**20212250588691**

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., abril 15 de 2021

Señor(a):

**ANONIMO**

Dirección: NO REPORTA

Teléfono: NO REPORTA

Email: NO REPORTA

Bogotá D. C.

**REF:** Derecho de Petición IDU 20211250580812 del 07-abr-2021  
Radicado de la Alcaldía Mayor de Bogotá 839422021

Cordial saludo,

Con el propósito de atender la solicitud radicada por la Alcaldía Mayor de Bogotá con el número de referencia, donde solicita la intervención de la vía ubicada en la "KR 62 entre CL 160 y CL 164", 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).

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.

La siguiente tabla resume las competencias señaladas:

1

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021*



DTP

**20212250588691**

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>	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"> <li>REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO 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	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"> <li>INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD.</li> </ul>	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 Secretaría 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.

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

2

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021*



DTP

**20212250588691**

Información Pública

Al responder cite este número

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 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 IDU 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.

No obstante lo anterior, le informamos que este segmento vial, nuevamente será considerado dentro del modelo de priorización para su posible preselección dentro de los programas de conservación que se estructuraran y desarrollarán en ésta y las próximas vigencias acorde con la asignación presupuestal.

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 Suba, para que ofrezcan respuesta directa, del tema de su competencia.

3

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021*



DTP

**20212250588691**

Información Pública

Al responder cite este número

Cordialmente,

**Maria Constanza Garcia Alicastro**

Directora Técnica de Proyectos

Firma mecánica generada en 15-04-2021 03:25 PM

C.c. Doctor JULIAN MORENO BARON - Alcalde Local de Suba - Email: [cdi.suba@gobiernobogota.gov.co](mailto:cdi.suba@gobiernobogota.gov.co) - Calle 146CBIS No 90-57 CP: (BOGOTÁ-D.C.).

Revisó: Liliana Bedoya Acosta - Dirección Técnica De Proyectos  
Elaboró: Henry Javier Diaz Rojas-Dirección Técnica De Proyectos

