



DTCI

**20233850083011**

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., enero 24 de 2023

Señor

**ROGER STEVEN ESPEJO**

Twitter: @rogers0212

Correo electrónico: No registra

Dirección: No registra

Bogotá D.C.

**REF:** Respuesta de radicado No. 20231850062292 del 16/01/2023 – Respuesta a Derecho de petición de intervención hueco en la Primera de Mayo entre Caracas y la Carrera 30 - Localidad de Antonio Nariño y Rafael Uribe Uribe.

Respetado Señor:

En atención a la comunicación de la referencia y de conformidad con lo previsto en el artículo 23 del Acuerdo No. 006 de 2021 del Consejo Directivo del IDU, en armonía con el artículo 16.4 de la Resolución No. 7680 de 2022, documentos en virtud de los cuales a la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura le corresponde la suscripción de las respuestas a las peticiones que se formulen ante el Instituto, de manera atenta se da respuesta a la petición formulada, de acuerdo con la información registrada en las bases de datos de la Entidad, según las competencias que le corresponden.

En virtud de lo anterior y con el propósito de atender su derecho de petición donde se solicita: “(...) *la primera de mayo entre la caracas y la carrera 30 como para cuando le tapan los huecos no alcanza toda la millonada que se recauda en impuestos (...)*”, amablemente le informamos lo siguiente:

En atención a la solicitud de intervención del tramo vial de la Av. Primero de Mayo entre Av. Caracas y Carrera 30, se informa que este tramo vial se encuentra

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



DTCI

**20233850083011**

Información Pública

Al responder cite este número

priorizado para intervención en el Contrato IDU 1714 de 2021, por lo tanto, se otorga respuesta en los siguientes términos:

El alcance contractual para el corredor vial mencionado, Avenida Primera de Mayo (AC 22 Sur) entre la Carrera 10 y la Carrera 50, corresponde a actividades de atención inmediata, consistentes en intervenciones superficiales tendientes a mitigar, de manera puntual y temporal, problemas que afecten la seguridad y la movilidad en la malla vial de la ciudad. A la fecha el contratista se encuentra adelantando el inventario de daños del corredor, con el fin de determinar las actividades y el presupuesto requerido para las reparaciones; el inicio de las actividades de obra será debidamente informado a la comunidad próxima a las áreas de intervención, a través de las actividades propias del componente social del CONSORCIO CTUPT 013 BOGOTÁ 2021.

Es indispensable tener en cuenta que el contrato de obra 1714 de 2021 es a monto agotable, razón por la cual las intervenciones se desarrollarán de acuerdo con la programación aprobada por la Interventoría, así como la disponibilidad de recursos en la fecha prevista de ejecución.

De igual manera se manifiesta que el Contrato cuenta con el punto IDU de atención al ciudadano, donde se brinda información del avance del proyecto y donde se gestionan todos los requerimientos ciudadanos, el cual se encuentra localizado en la Calle 2 No. 71D – 65, disponiendo de la línea telefónica 3232110312 y del correo electrónico: [puntoidu1714@gmail.com](mailto:puntoidu1714@gmail.com).

Y con relación a su requerimiento “(...) *no alcanza toda la millonada que se recauda en impuestos.*”, debido a que su requerimiento es para la localidad de Kennedy puntualmente a la Malla vial Arterial No Troncal de la ciudad, se informa que conforme a lo estipulado en el Documento Técnico Soporte - “Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá VIGENCIA 2022” disponible en el Centro de Documentación mediante memorando DTCI 20223850119333 del 04 abril de 2022, las necesidades por tipo de intervención, los costos estimados en función del tipo de superficie del pavimento se muestran a continuación:

2

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



DTCI

**20233850083011**

Información Pública

Al responder cite este número

**Tabla 1. COSTO APROXIMADO POR KILÓMETRO - CARRIL EN MILLONES DE PESOS**

TIPO DE MALLA	Mantenimiento Rutinario		Mantenimiento Periódico		Rehabilitación		Reconstrucción	
	Flexible	Rígido	Flexible	Rígido	Flexible	Rígido	Flexible	Rígido
Troncal	163	91	657	1417	2763	2682	3714	3759
Arterial	150	79	610	950	2721	2668	3516	3704
Intermedia	50	52	440	949	2143	2482	3368	3508
Local No SITP	62	52	383	953	1969	1666	3153	2495
Local SITP	50	52	440	949	2143	2482	3368	3508
Rural Principal	46	43	115	766	1834	1885	2531	2646
Rural NO Principal	39	74	197	750	1946	1822	2677	2570

Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación – DTINI.

DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2022: Componente Conservación programada de Malla Vial Arterial No Troncal, memorando DTCI 20223850119333 del 04/04/2022.

**Notas Técnicas:**

1. Valores estimados con la base de precios de referencia 2021-I.
2. Las necesidades de conservación de la malla vial troncal incluye carriles mixtos.
3. No tiene en cuenta aspectos de compra de predios, urbanísticos y de conservación de rdenes.
4. Los costos únicamente se refieren a intervención de la estructura de pavimento, e incluyen porcentajes de PMT, Ambiental, Social, Redes Húmedas y Secas, AIU, Diagnóstico, Diseños, Interventoría e IVA.
5. Los costos no representan en ninguna medida el reemplazo de los resultados de diseños de intervención necesarios en cualquier proyecto de conservación de malla vial.

Con la extensión y el estado de la malla vial asociado a una intervención requerida, se calcularon las necesidades sobre la malla vial arterial no troncal. Como resultado se encontró que, para llevarla a óptimas condiciones, se requiere la suma de 1.13 billones de pesos.

En virtud de lo anterior, los pavimentos tienen por propósito servir al tránsito en forma segura, confortable y eficiente. Por tal motivo, es importante realizar labores de conservación adecuadas y oportunas sobre ellos, con el fin de continuar con el constante desarrollo y transformación para la capital del país. Es así, como en



DTCI

**20233850083011**

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C, el Plan de ordenamiento Territorial –POT<sup>1</sup>–, establece que el Sistema de movilidad conformado por los subsistemas vial, de transporte, de regulación y control del tránsito, tiene como propósito atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior; sin embargo, a pesar las importantes inversiones que se han realizado a la infraestructura vial con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos y contar con un valor estimado de inversión para llevar a óptimas condiciones la Malla Vial Arterial No Troncal del Distrito Capital, la administración no cuenta con el cien por ciento (100%) de los recursos requeridos y ante este déficit presupuestal para la atención de malla vial en general, por lo que se requiere de la conservación de su infraestructura vial y del espacio público eficiente que permitan mantener en buen estado los km-carril de vías y así generar capacidades para lograr una eficiencia productiva.

Cordialmente,

**Luis Ernesto Bernal Rivera**

Director Técnico de Conservación de la Infraestructura

Firma mecánica generada en 24-01-2023 10:55 AM

Elaboró: Sandra Lizeth Abril Zuleta-Dirección Técnica De Conservación De La Infraestructura  
Elaboró: Javier Páez Villamil - Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema Vial  
Revisó: Angela Patricia Ahumada Manjarres - Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema Vial  
Revisó: Carlos Eduardo Londoño - Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura

<sup>1</sup> DECRETO 190 DE 2004, Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003. EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

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

4