



Instituto de Desarrollo Urbano - IDU

Observatorio Ciudadano Local

Localidad Bosa

Informe de Ejecución 2025

Tabla de contenido

1	PRESENTACIÓN.....	3
2	INVENTARIO DE MALLA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO DE LA LOCALIDAD	4
2.1	ESTADO DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD BOSA	5
2.2	ESTADO DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA LOCALIDAD	11
	ESTADO DE CICLOINFRAESTRUCTURA DE LA LOCALIDAD	20
	<i>Estado de la infraestructura.....</i>	<i>22</i>
3	PROYECTOS EJECUTADOS EN LA VIGENCIA 2025	23
4	OBRAS ENTREGADAS 2025	30

1 Presentación

En atención a la solicitud del Observatorio Ciudadano, se presenta el siguiente informe, que registra la ejecución de obras y recursos en la Localidad de Bosa, durante la vigencia 2025.

El informe presenta inicialmente el inventario de vías y espacio público de la ciudad y luego está organizado de acuerdo con la distribución de las áreas funcionales de la entidad: Proyectos, construcciones y conservación.

Es importante destacar que toda la información aquí contenida se puede consultar en la página web del Instituto: <https://www.idu.gov.co> y la información sobre el estado de las vías en el geoportal: <https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>

2 Inventario de malla vial y espacio público de la localidad

La malla vial de la ciudad de Bogotá se clasifica en 3 tipos: malla vial arterial (troncal y no troncal), malla vial intermedia y malla vial local. A continuación, se presenta el estado y extensión de cada una de estas para la localidad de Bosa.

A efectos de identificar la Entidad Distrital competente para la intervención de las diferentes categorías de la malla vial en la ciudad de Bogotá D.C., se deben tener en cuenta las siguientes normas:

TIPO DE INTERVENCION	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
1. Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias. 2. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 2o del Acuerdo 19 de 1972, por el cual se crea el IDU y se establece objeto y funciones
Se asigna al IDU el "el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, separadores viales y obras complementarias, estarán a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, así como la recepción e interventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos". El mantenimiento, reparación, reconstrucción y rehabilitación de los monumentos públicos no corresponde al IDU sino al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, por virtud de lo establecido en el Decreto 185 del 2011.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 3o del Decreto Distrital 980 de 1997, modificado por los artículos 1o del Decreto 759 de 1998 y 4 del Decreto 185 de 2011
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Acuerdo 2 de 1999 (<i>Sistema de información de la malla vial</i>)
Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad. Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – (<i>Plan de Ordenamiento Territorial</i>)

TIPO DE INTERVENCION	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)
Construcción y mantenimiento vías locales.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Acuerdo 6 de 1992: “Artículo 3º (Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.)
<i>3. 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. Así mismo, podrán coordinar con las entidades del sector movilidad su participación en la conservación de la malla vial y espacio público arterial, sin transporte masivo.</i>	ALCALDES LOCALES	Acuerdo 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.)
Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad. -Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Con el fin de mejorar la gestión en las intervenciones, las entidades que por competencia desarrollen las mismas, coordinarán la planeación, programación, seguimiento e información de estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Artículo 156 del el Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)
a. Programar, ejecutar y realizar el seguimiento a la programación e información de los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial intermedia, local y rural construidas y ejecutar las acciones de mantenimiento que se requieran para atender situaciones que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Acuerdo 761 de 2020 (Artículo 95 que modifica el artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006).

2.1 Estado de la malla vial de la localidad Bosa

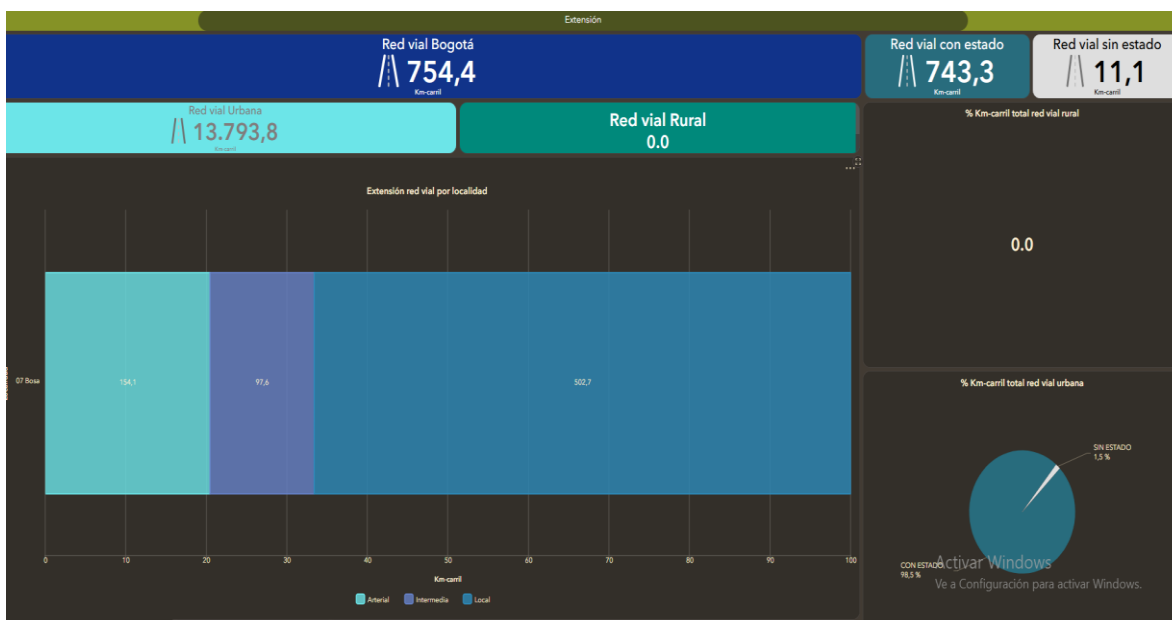
Extensión red vial

La extensión inventariada de la malla vial de la ciudad a corte de junio de 2025 es de 15.138,6 km-carril¹ aproximadamente, para la localidad de Bosa es de 754.4 km-

¹ El kilómetro-carril es una medida estándar representada por un área equivalente a un carril tipo de 3,5 metros de ancho en una longitud de 1 kilómetro (3,5 m x 1000 m).

carril, de los cuales 743.3 km-carril se encuentran con estado y 11.1 km-carril de red vial sin estado (no se encuentra construido o identificado con un código de identificación vial -CIV), los cuales se encuentran desagregados en función del tipo de malla vial, acorde al POT – Decreto 555 de 2021, como se presenta a continuación:

Troncal	Arterial	Intermedia	Local	Rural principal	Rural no principal	Total
0	154.1	97.6	502.7	0	0	754.4



Fuente <https://experience.arcgis.com/experience/65dc286e35714f4093bd50382c0bc744/page/MVBogot%C3%A1>

A continuación, se presenta de manera gráfica la extensión para cada tipo de malla vial para la localidad:

Extensión malla vial arterial



Fuente <https://experience.arcgis.com/experience/65dc286e357f4f4093bd50382c0bc744/page/MVBogot%C3%A1>

Extensión malla vial intermedia



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/65dc286e357f4f4093bd50382c0bc744/page/MVBogot%C3%A1>

Extensión malla vial local



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/65dc286e357f4f4093bd50382c0bc744/page/MVBogot%C3%A11>

Estado malla vial

El estado de la red vial² se determina mediante el cálculo del indicador PCI (Índice de Condición de pavimento) el cual se rige bajo las normas internacionales ASTM-D-6433 para pavimentos en superficie flexible y rígido, ASTM-E-2840 para pavimentos de superficie articulada, y por el indicador URCI (Índice de condición de vías sin superficie) basado en el Manual Técnico TM 5-626 aplicable para vías en afirmado. Estos indicadores se presentan en una escala de clasificación compuesta por siete (7) categorías cuyo valor oscila entre 0 y 100, donde 0 es un pavimento totalmente fallado y 100 un pavimento en buen estado.

PCI	Índice de Condición de Pavimento	100-86	85 - 71	70 - 56	55 -41	40 - 26	25 - 11	10 - 0
URCI	Índice de condición de vías sin superficie	BUENO	SATISFACTORIO	ACEPTABLE	POBRE	MUY POBRE	GRAVE	FALLADO

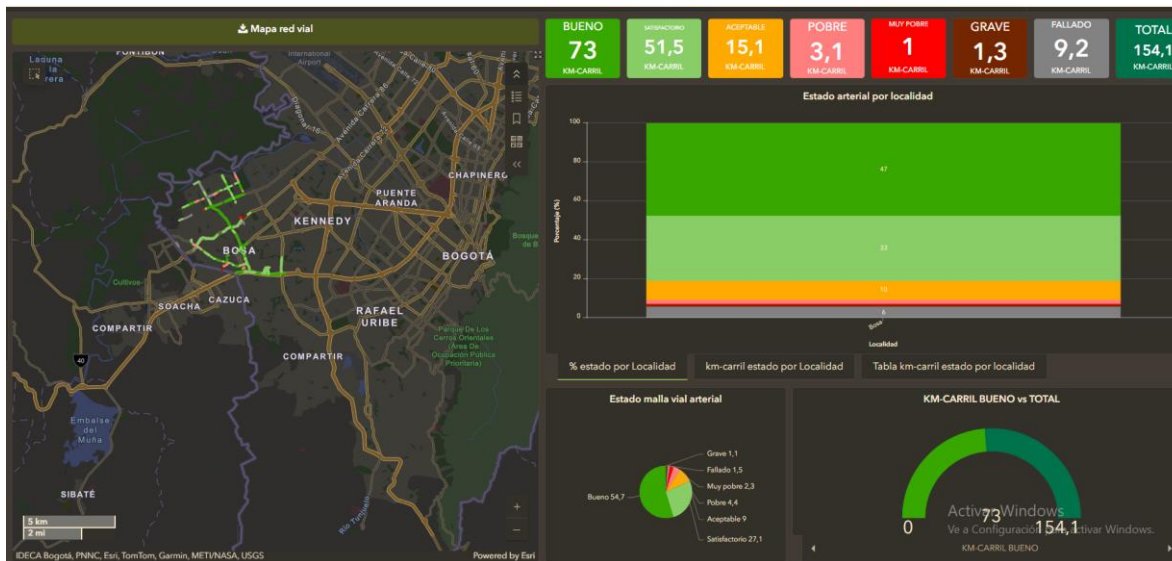
² Para obtener y actualizar los indicadores de estado de la infraestructura de la red vial se tiene en cuenta tres fuentes de información:

- Calzadas que cuentan con diagnóstico de información capturada en campo durante el periodo de análisis.
- Reportes de intervención sobre la red vial.
- Aplicación de modelos de deterioro teóricos que permiten estimar su condición.

Para la localidad de Bosa, se tienen 301.1 km-carril en buen estado, 199.9 en estado satisfactorio, 82.7 en estado aceptable, 45 en estado pobre y 29.2 en estado muy pobre, 19.5 en estado grave y 66 km-carril en estado fallado.



Estado malla vial arterial



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/65dc286e357f4f4093bd50382c0bc744/page/MVUrbana?views=Malla-vial-arterial>

De los 154.1 km-carril de la malla vial arterial de la localidad de Bosa, el 47.3% se encuentra en buen estado, el 33.4% en estado satisfactorio, 9.8% en estado aceptable, 2.0% en estado pobre, 0,6% en estado muy pobre y 0,8% en estado grave.

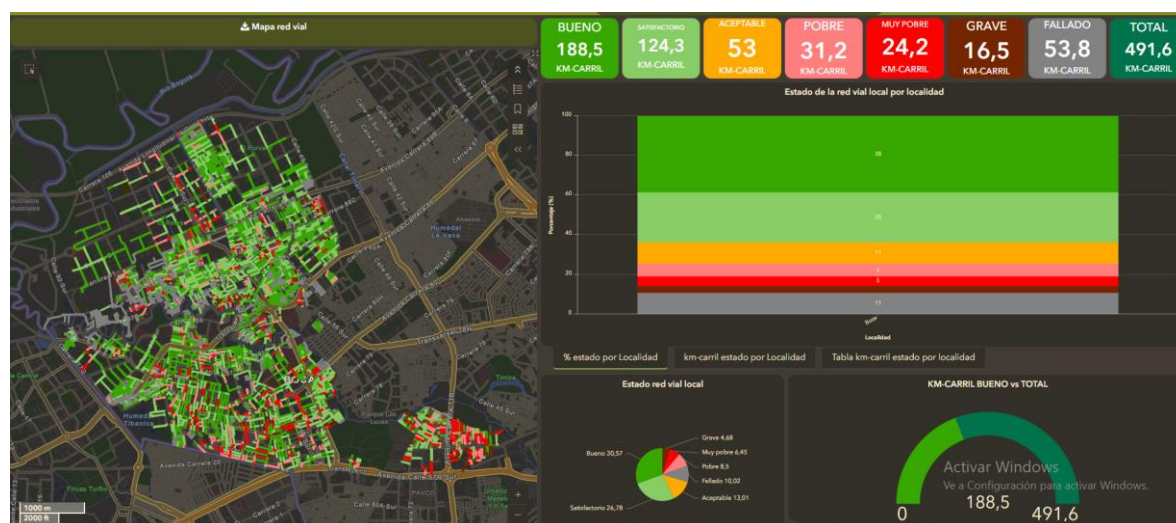
Estado malla vial intermedia



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/65dc286e357f4f4093bd50382c0bc744/page/MVUrbana?views=Malla-vial-intermedia>

De los 97.6 km-carril de la malla vial arterial de la localidad de Bosa, 39.6 km-carril se encuentra en buen estado, 24.1 en estado satisfactorio, 14.6 en estado aceptable, 10,7 en estado pobre, 4 en estado muy pobre y 1.7 en estado grave.

Estado malla vial local



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/65dc286e357f4f4093bd50382c0bc744/page/MVUrbana?views=Malla-vial-local>

De los 491.6 km-carril de la malla vial arterial de la localidad de Bosa, 188,5 km-carril se encuentra en buen estado, 124.3 en estado satisfactorio, 53 en estado aceptable, 31.2 en estado pobre, 24.2 en estado muy pobre, 16.5 en estado grave y 53.8 km-carril en estado fallado.

2.2 Estado del espacio Público de la localidad

En cuanto al estado de la infraestructura del espacio público de Bogotá D. C., con corte al 30 de junio de 2025, se encuentra desagregado por tipo de elemento, tipología de malla vial, por estructura y/o estado.

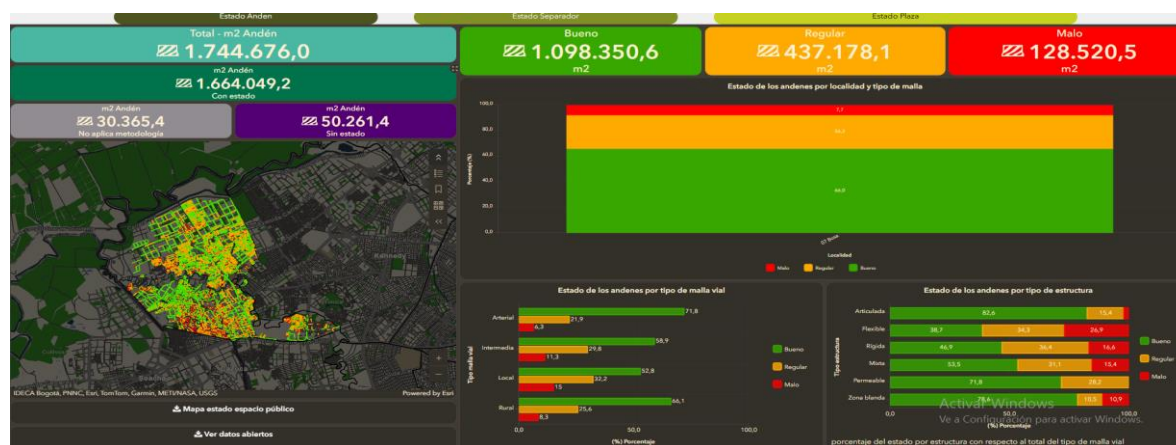
A partir de lo establecido en el Decreto Distrital 555 de 2021 se asoció la caracterización de la infraestructura de espacio público, desagregada en dos sistemas de la estructura funcional y del cuidado de la ciudad:

- Espacio Público Peatonal para el Encuentro: plazas

- Espacio Público del Sistema de Movilidad, conformados por: andenes, separadores.

La información de los registros administrativos de inventario y estado de los elementos que conforman la infraestructura de espacio público es dinámica y susceptible de variar en el tiempo, por los diferentes proyectos, obras e intervenciones de infraestructura en la ciudad, así como a las precisiones cartográficas.

Andenes

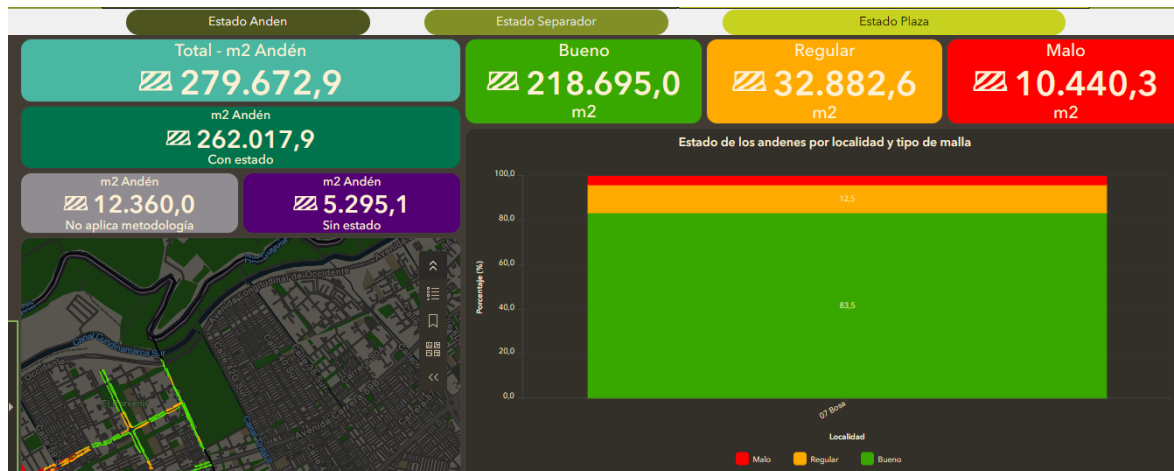


Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPEstado>

El total de área de andenes evaluada es aproximadamente 1.744.676 m². De ese total, la distribución por estado es la siguiente:

Buen estado 63 % Alrededor de 1.098.350 m² de andenes están en buenas condiciones. Esto significa que casi dos tercios de la infraestructura peatonal es funcional, segura y usable, lo que refleja una base sólida de mantenimiento. Estado regular 25 % Cerca de 437.178 m² presentan desgaste o deterioros moderados. Mal estado 7 % Unos 128.520 m² están en condiciones deficientes. Aunque es la menor proporción, representa zonas donde el tránsito peatonal puede ser incómodo o riesgoso, por lo que son prioridad de intervención.

Andenes malla vial arterial



Fuente:

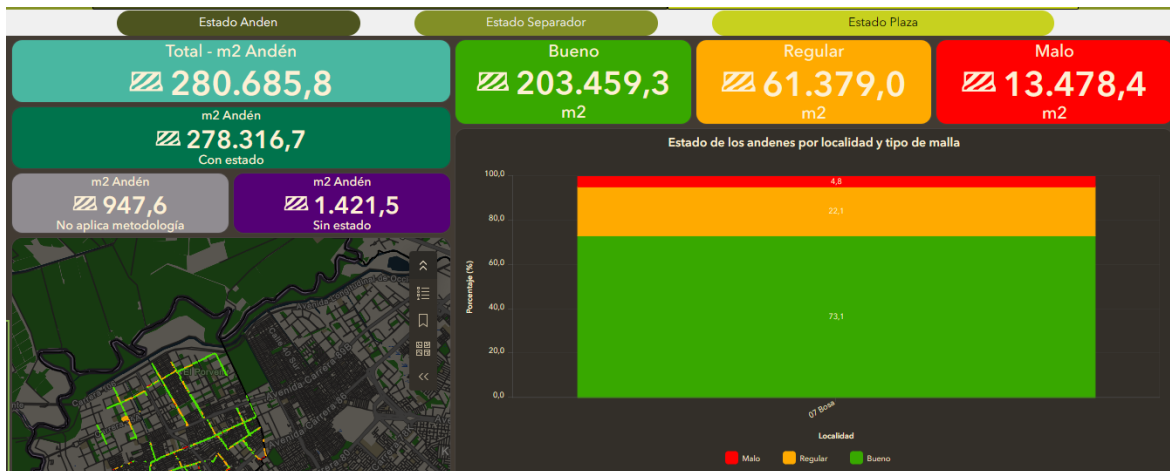
<https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPInventario?views=Estad%C3%ADsticas-Anden>

El diagnóstico del estado de los andenes de la malla vial arterial de la localidad de Bosa, en Bogotá, muestra una condición predominantemente favorable, aunque con sectores que requieren intervención.

El área total evaluada de andenes asciende a **279.672,9 m²**. De esta superficie:

- **218.695,0 m² (78%)** se encuentran en **buen estado**, lo que indica que la mayor parte de la infraestructura peatonal cumple adecuadamente su función estructural y de seguridad.
- **32.882,6 m² (12%)** están clasificados en **estado regular**, evidenciando desgaste moderado que podría evolucionar hacia deterioro si no se realizan mantenimientos preventivos.
- **10.440,3 m² (4%)** se encuentran en **mal estado**, representando zonas críticas que requieren intervención prioritaria para evitar riesgos a los peatones.

Andenes malla vial intermedia



Fuente

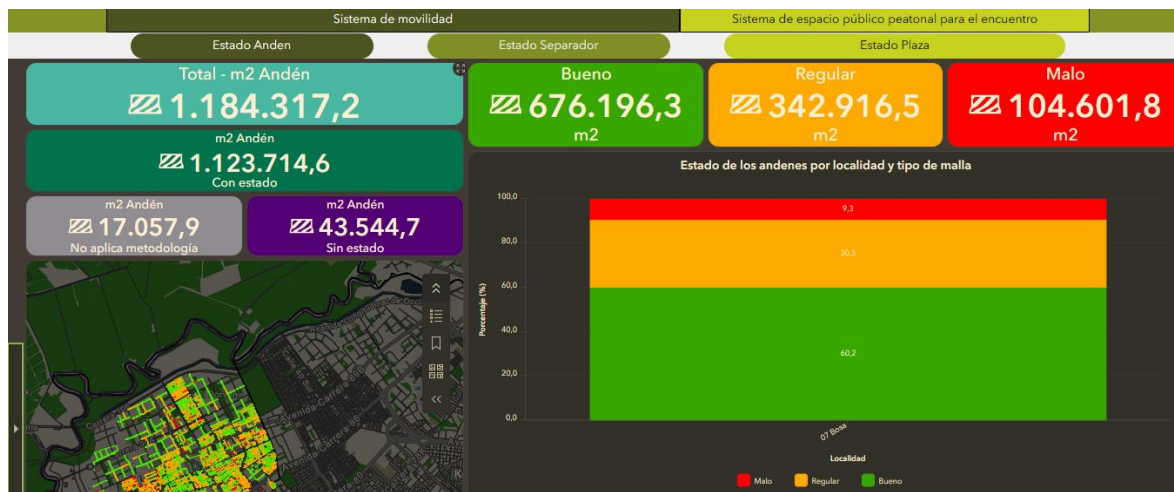
<https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPEstado?views=Estad%C3%ADsticas-Anden>

El diagnóstico de los andenes de la malla vial intermedia de la localidad de Bosa muestra una **superficie total evaluada de 280.685,8 m²**, lo que permite establecer una lectura clara sobre su condición física actual.

De acuerdo con la gráfica:

- Buen estado: 203.459,3 m²
- representa aproximadamente 72,5 % del total evaluado.
- Estado regular: 61.379,0 m²
- equivale a cerca del 21,9 %.
- Mal estado: 13.478,4 m²
- corresponde a aproximadamente 4,8 %.
- Sin clasificar / otras condiciones: porcentaje mínimo restante.

Andenes malla vial local



Fuente:

<https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPEstado?views=Estad%C3%ADsticas-Anden>

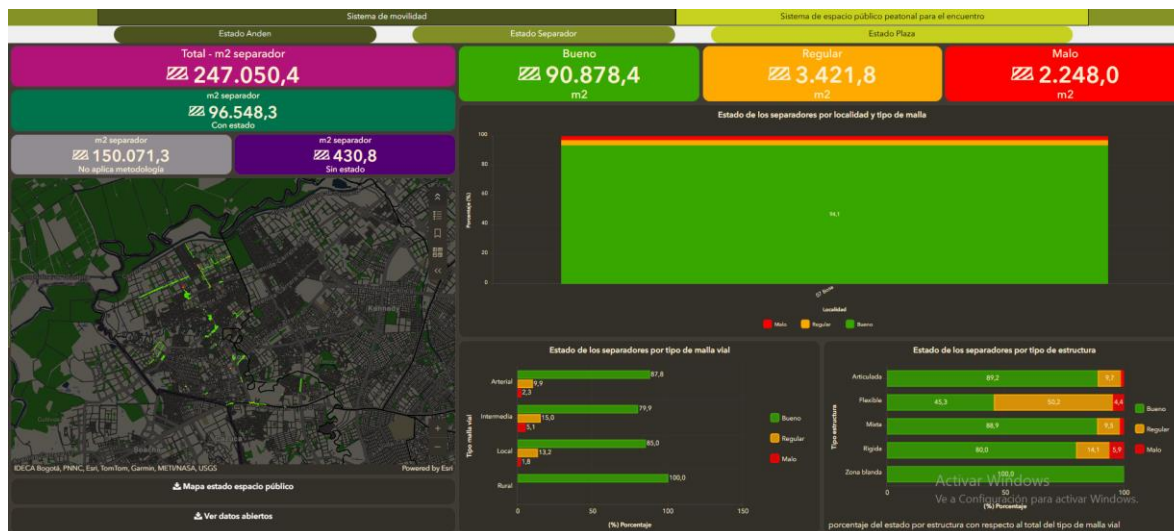
La gráfica muestra que el área total evaluada de andenes es de **1.184.317 m²**, lo que representa el universo analizado para determinar su condición física. Esta superficie se clasifica en cinco categorías de estado:

Andenes en buen estado 676.196 m² 57,1 % del total Esto indica que más de la mitad de la infraestructura peatonal se encuentra en condiciones adecuadas de uso, lo que refleja una base funcional relativamente sólida del sistema peatonal.

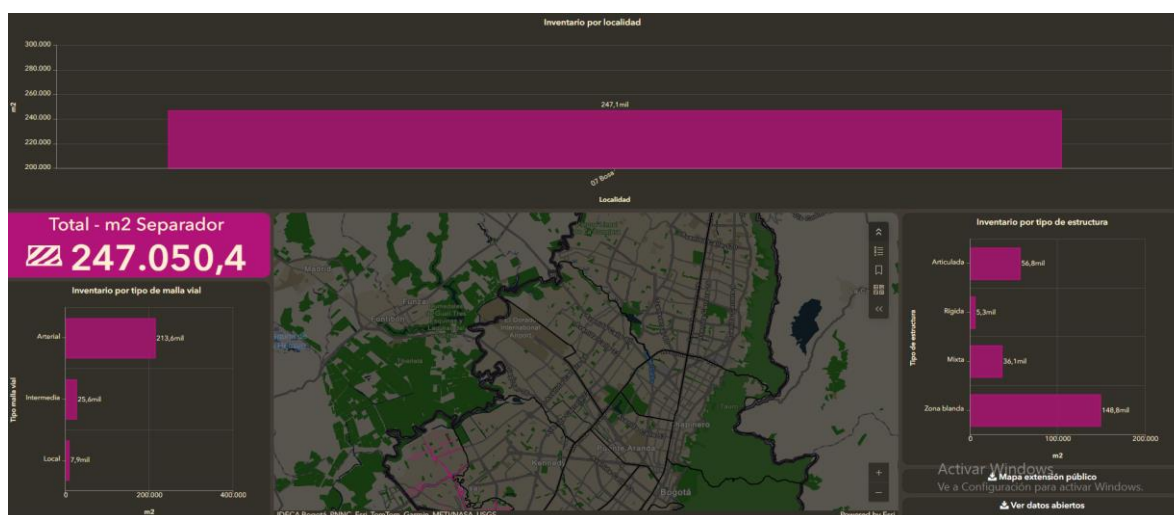
Andenes en estado regular 342.917 m² 29,0 % Casi un tercio de los andenes presenta desgaste o deterioro moderado. Aunque siguen siendo utilizables, requieren mantenimiento preventivo para evitar que pasen a estado crítico.

Andenes en mal estado 104.602 m² 8,8 % Una fracción menor pero relevante se encuentra deteriorada, lo que puede afectar la seguridad y accesibilidad peatonal. Este segmento representa la prioridad de intervención.

Separador



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPEstado?views=Estado-Separador%2CEstad%C3%ADsticas-Anden>



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPInventario?views=Estad%C3%ADsticas-Separador>

El diagnóstico muestra que la localidad cuenta con un total de 247.050,4 m² de separadores viales. De esta área, 96.548,3 m² fueron evaluados bajo criterios técnicos de estado físico, mientras que el resto corresponde a tramos donde no aplica metodología o no registran información.

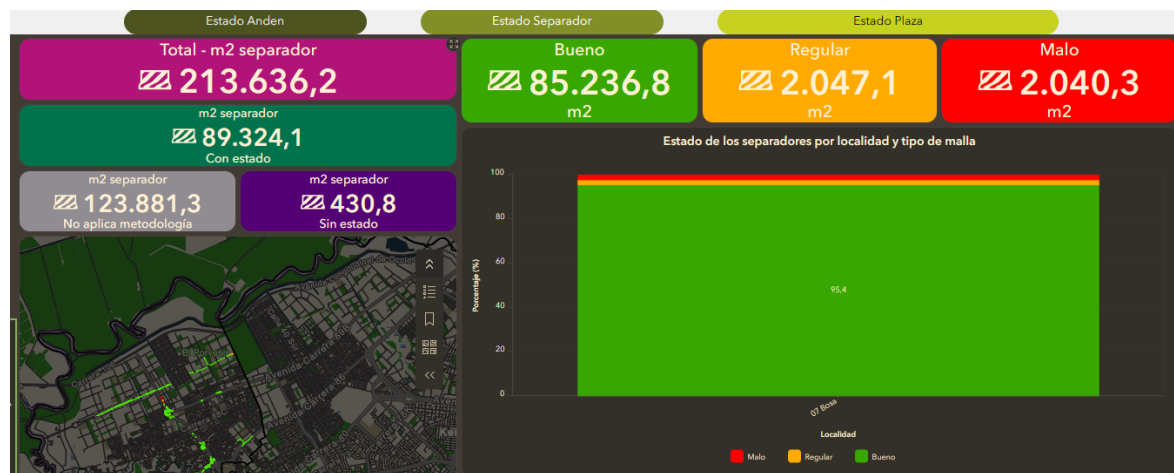
Del área evaluada, la distribución porcentual del estado de conservación es la siguiente:

Bueno: 90.878,4 m² → 94,1 %

Regular: 3.421,8 m² → 3,5 %

Malo: 2.248,0 m² → 2,3 %

Separador malla vial arterial



Fuente <https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPEstado?views=Estado-Separador%2CEstad%C3%ADsticas-Andén>

La información registrada muestra que la malla vial arterial de la localidad cuenta con un total de 213.636,2 m² de separadores, lo que representa el universo evaluado dentro del diagnóstico de infraestructura. Tomando como referencia el total evaluado:

40 % se encuentra en buen estado, lo que indica que una porción importante de los separadores cumple condiciones funcionales y estructurales adecuadas.

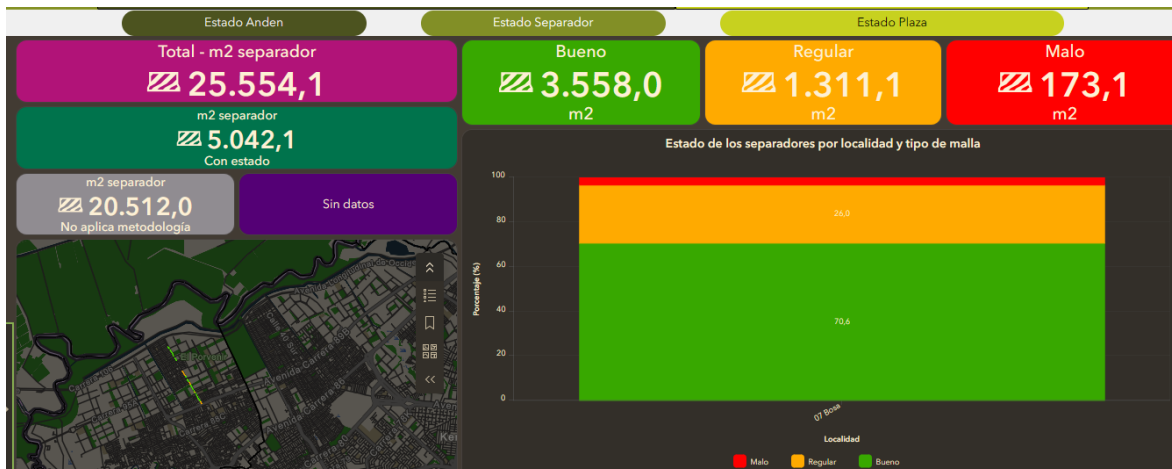
1 % está en estado regular, señalando necesidad de mantenimiento preventivo.

1 % presenta mal estado, lo que implica intervenciones prioritarias.

42 % está en proceso de consolidación, lo que sugiere información aún en actualización o verificación.

El resto corresponde a segmentos donde la metodología no aplica o no hay datos completos.

Separador malla vial intermedia



Fuente:

<https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPInventario?views=Estado-Separador%2CEstad%C3%ADsticas-Separador>

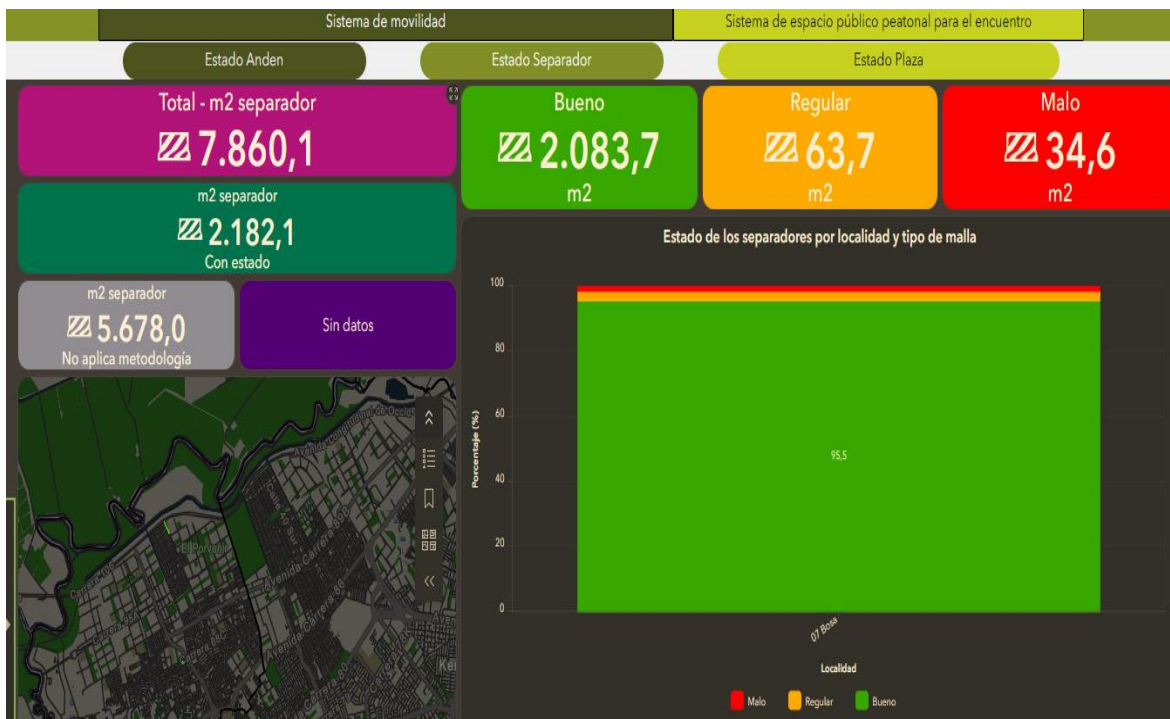
La gráfica muestra el diagnóstico del estado físico de los separadores viales de la malla intermedia de Bosa, evaluados en metros cuadrados (m²). El total inventariado corresponde a 25.554,1 m², de los cuales 5.042,1 m² cuentan con estado evaluado.

De la superficie evaluada:

- Estado bueno: 3.558,0 m² → 70,6 %
- Estado regular: 1.311,1 m² → 26,0 %
- Estado malo: 173,1 m² → 3,4 %

La mayor proporción de los separadores se encuentra en buen estado, lo que indica que más de dos tercios de la infraestructura evaluada presenta condiciones adecuadas de funcionalidad y conservación.

Separador malla vial local



Fuente:

<https://experience.arcgis.com/experience/ba43010c2ea7496a81772ada281ea936/page/EPInventario?views=Estado-Separador%2CEstad%C3%ADsticas-Separador>

Con base en la gráfica del diagnóstico del separador de la malla vial local de la localidad de Bosa para el año 2025, se observa la siguiente distribución del estado físico:

Distribución de área evaluada

- Estado bueno: 2.083,7 m² 95,5 %
- Estado regular: 63,7 m² 2,9 %
- Estado malo: 34,6 m² **1,6 %**

Esto corresponde a un total evaluado de 2.182,1 m² de separadores.

Estado de cicloinfraestructura de la localidad

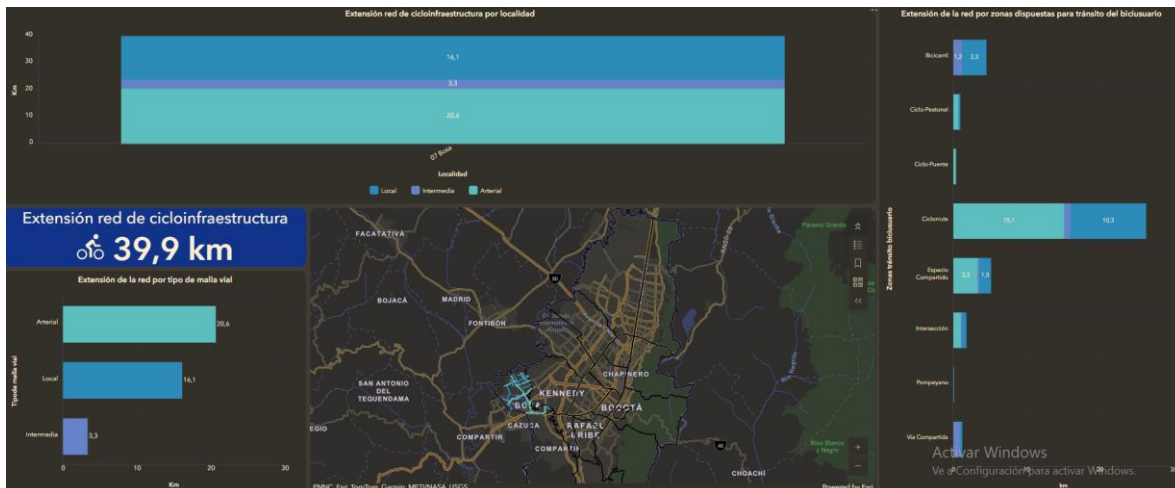


Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/48e152d9fb094ccb95e203bd46d18f35/page/EPEstado>

Al analizar proporcionalmente la red evaluada:

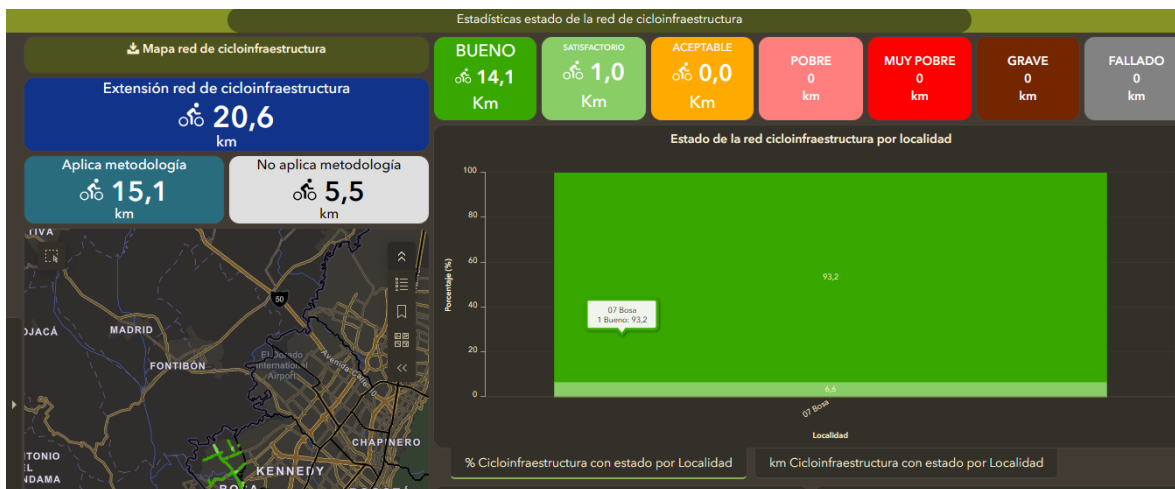
- 87 %** está en estado **bueno**
- 9 %** está en estado **satisfactorio**
- 2 %** está en estado **aceptable**
- 0 %** presenta deterioro severo

Esto indica que **la gran mayoría de la cicloinfraestructura funciona en condiciones adecuadas**, con una fracción muy pequeña que requiere intervención preventiva.



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/48e152d9fb094ccb95e203bd46d18f35/page/EPInventario>

Cicloinfraestructura malla vial arterial



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/48e152d9fb094ccb95e203bd46d18f35/page/EPInventario>

Predominio de condición favorable: Cerca de **7 de cada 10 km** se encuentran en estado *bueno*, lo que indica una red mayoritariamente funcional y segura.

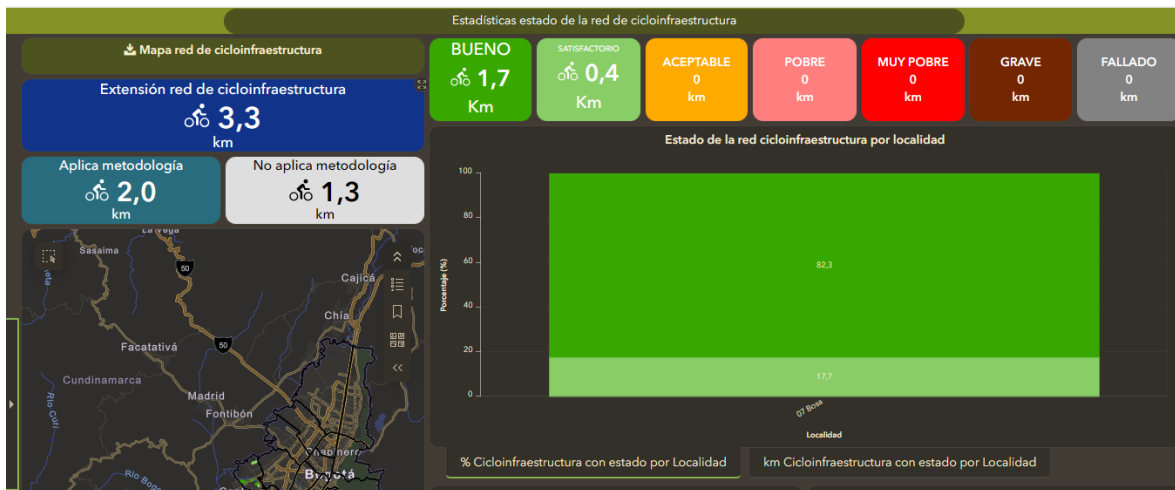
Condición intermedia: Aproximadamente **1 de cada 3 km** se clasifica como *aceptable*, lo que sugiere necesidad de mantenimiento preventivo antes de que el deterioro avance.

Ausencia de deterioro crítico: No se registran tramos en estados pobre, grave o fallado, lo que refleja **bajo riesgo estructural inmediato**.

la cicloinfraestructura arterial presenta un **estado general positivo**, con más del **70 % en condiciones óptimas o cercanas a óptimas** (bueno + satisfactorio). El reto

principal no es la rehabilitación urgente, sino el **mantenimiento preventivo** y la **completitud del diagnóstico** para garantizar sostenibilidad.

Cicloinfraestructura malla vial intermedia



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/48e152d9fb094ccb95e203bd46d18f35/page/EPInventario>

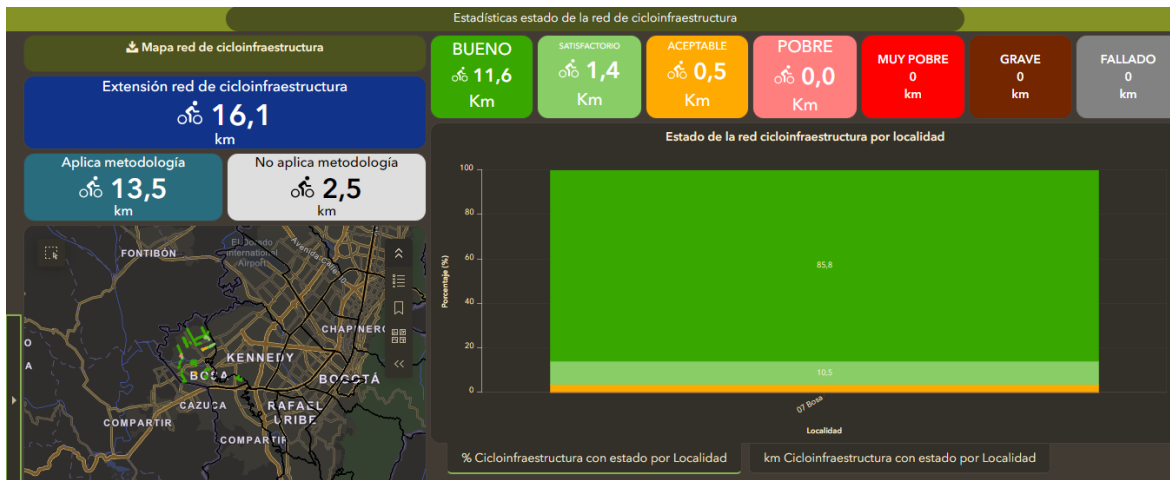
Estado de la infraestructura

La clasificación del estado físico revela:

- **Bueno:** 1,7 km → **51,5%**
- **Aceptable:** 1,6 km → **48,5%**
- **Regular, pobre, muy pobre, grave o fallado:** 0 km

Esto significa que **el 100% de la red evaluada se encuentra en condiciones funcionales**, sin tramos críticos que requieran intervención urgente.

Cicloinfraestructura malla vial local



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/48e152d9fb094ccb95e203bd46d18f35/page/EPInventario>

La clasificación del estado físico revela:

- **Bueno:** 11,6 km → **72%**
- **Aceptable:** 1,4 km → **8,7%**
- **Regular, pobre, muy pobre, grave o fallado:** 0 km

Esto significa que **el 100% de la red evaluada se encuentra en condiciones funcionales**, sin tramos críticos que requieran intervención urgente.

3 Proyectos ejecutados en la vigencia 2025

Proyectos en estructuración-estudios y diseños

Proyecto	Ubicación	Estado (Etapas y % avance) breve información del proyecto (dificultades)	Foto, render, imagen EYD.
ALO Sur (Convenio DCANI-IDU 1442 de 2018)	Avenida Longitudinal de Occidente entre Calle 13 y Río Bogotá	En preconstrucción En espera de licencia ambiental CAR	

Proyectos de construcción

Intersección NQS por Av. Bosa

Puentes Vehiculares, localizados en la Intersección de la Av. NQS por Bosa, Un Puente Peatonal, localizado en la Intersección de la Autopista Sur con Av. Bosa y la Vía localizada en la Av. Las Torres

Información Contractual

Número de contrato	IDU-1013-2022 (EN EJECUCION)
Tipo	Contrato de Obra
Etapas Proyecto	Construcción
Contratista	CONSORCIO CC INTERSECCION AV BOSA
Valor Sin Adiciones	\$ 181.740.991.864,00
Valor Adiciones	\$ 33.664.688.500,00
Mayores Cant. de Obra	\$ 0,00
Total Contrato	\$ 215.405.680.364,00
Fecha de Inicio	25/08/2022
Fecha de Finalización	18/07/2027

Número de contrato	IDU-1220-2022 (EN EJECUCION)
Tipo	Consultoría (Interventoría)
Etapas Proyecto	Construcción
Contratista	CONSORCIO LAS TORRES 2022
Valor Sin Adiciones	\$ 11.731.023.116,00
Valor Adiciones	\$ 2.383.119.607,00
Mayores Cant. de Obra	\$ 0,00
Total Contrato	\$ 14.114.142.723,00
Fecha de Inicio	25/08/2022
Fecha de Finalización	18/07/2027

Estado Actual del Contrato

En ejecución- se adelantan actividades constructivas en la intersección a desnivel y en la ampliación de la Avenida Las Torres, con un avance del 40.6% con un total de 138 predios de los cuales 135 se encuentran disponibles y 3 por recibir

VIA TE 5	REDES TE 4	URBANISMO TE 4	REDES TE 18
			
Nivelación base granular del K0+500 al K0+545	Construcción en bloque de caja ETB T-14#11	Revisión y liberación de bordillos ciclorruta conectante SW	Instalación ductería Codensa desde caja CS277#198-1 a CS277#197-2
Av. Norte-Sur	Autopista Sur costado Universidad ECCI	Ciudad Bolívar	Autopista Sur costado Almagrario





Troncal Avenida Ciudad de Cali Tramo 1 - Grupo 1 - Av. Circunvalar del Sur a Av. Bosa

Construcción de la Troncal Av. Ciudad de Cali Tramo 1 - Grupo 1 - Desde la Av. Circunvalar del Sur hasta la Avenida Bosa

Información Contractual

Número de contrato IDU-1646-2020
(EN EJECUCION)
Tipo Contrato de Obra
Etapas Proyecto Mantenimiento
Contratista CONSORCIO CONEXIÓN 20
Valor Sin Adiciones \$ 141.226.481.736,00
Valor Adiciones \$ 470.756.648,00
Mayores Cant. de Obra \$ 3.053.669.674,00
Total Contrato \$ 144.750.908.058,00
Fecha de Inicio 26/01/2021
Fecha de Finalización 04/09/2029

Número de contrato IDU-1666-2020
(EN EJECUCION)
Tipo Consultoría (Interventoría)
Etapas Proyecto Mantenimiento
Contratista CONSORCIO INTER AVENIDAS
Valor Sin Adiciones \$ 11.551.228.902,00
Valor Adiciones \$ 3.642.198.816,00
Mayores Cant. de Obra \$ 0,00
Total Contrato \$ 15.193.427.718,00
Fecha de Inicio 26/01/2021
Fecha de Finalización 04/09/2029

Etapas del Contrato

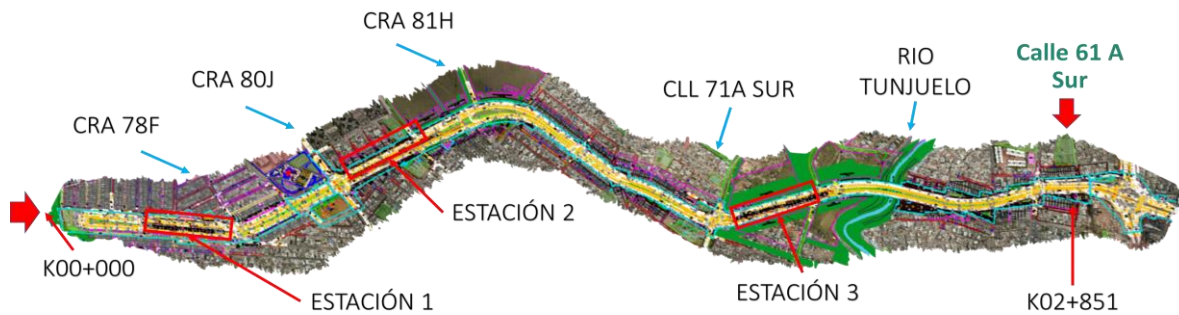
Etapas	Fecha de Inicio de la Etapa	Fecha Finalización de la Etapa	% Programado de la Etapa	% Ejecutado de la Etapa
Preconstrucción			100.0	100.0
Construcción	03/09/2021	04/09/2024	100.0	100.0
Mantenimiento	05/09/2024	04/09/2029	32.51	32.49

El contrato se encuentra en etapa de mantenimiento presentado una ejecución del 87.51%.

Gestión Social

Puntos IDU

Nombre: Punto IDU CTO-IDU 1646-2020
Dirección: KR 82 A 69 84 S
Horario de atención: Lunes a Viernes de 8:00 a.m. 5:00 p.m.
Correo electrónico: socialidu1646@gmail.com
Teléfono: 7032921 - 3162687806





Troncal Avenida Ciudad de Cali Tramo 1 - Grupo 2

Desde la Av. Villavicencio hasta la Av. Bosa. Extensión desde la calle 43B Sur (costado norte) y hasta la Calle 61 Sur (costado sur)

El contrato se encuentra con sanción de caducidad por un valor de Catorce mil Seiscientos noventa y ocho millones doscientos veinticinco mil seiscientos setenta y siete pesos (\$14.698.225.677).

4. Proyectos en ejecución conservación

Conservación brigada de reacción Malla Vial Arterial No. Troncal grupo 6 vigencia 2024

Estado: En ejecución. Avance: 58,62%. Con el objeto de conservar la malla vial no troncal e intermedia mediante diferentes tipos de alternativas mediante la modalidad de brigada de reacción

Información Contractual

Número de contrato IDU-2435-2024
(EN EJECUCION)
Tipo Contrato de Obra
Etapa Proyecto Conservación
Contratista CONSORCIO DAI 014
Valor Sin Adiciones \$ 57.332.079.201,00
Valor Adiciones \$ 24.373.988.171,00
Mayores Cant. de Obra \$ 0,00
Total Contrato \$ 81.706.067.372,00
Fecha de Inicio 23/01/2025
Fecha de Finalización 22/12/2027

Número de contrato IDU-2427-2024
(EN EJECUCION)
Tipo Consultoría (Interventoría)
Etapa Proyecto Conservación
Contratista CONSORCIO INTER IGJ
Valor Sin Adiciones \$ 9.274.070.685,00
Valor Adiciones \$ 0,00
Mayores Cant. de Obra \$ 0,00
Total Contrato \$ 9.274.070.685,00
Fecha de Inicio 23/01/2025
Fecha de Finalización 22/12/2027

4 Obras entregadas 2025

Proyectos completos de infraestructura

Proyecto de infraestructura	Descripción	Fecha de entrega	Registro fotográfico
Avenida 1 de Mayo / Calle 54 sur	Ubicación: AC 54 sur entre Carrera 88 C y Carrera 89 B	Noviembre 2025	

Hitos o entregas parciales

A continuación, se relacionan las entregas de obras o hitos de infraestructura vial que permitieron mejorar la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos en la localidad de Puente Aranda, vigencia 2025.

Proyecto de infraestructura	Descripción	Fecha de entrega	Registro fotográfico
-----------------------------	-------------	------------------	----------------------

Apertura carriles mixtos Grupo 1 av. Ciudad de Cali	Ubicación: Av. Ciudad de Cali, entre la carrera 80J y el retorno en el sector de Tibanica	29 de diciembre de 2025	
---	--	-------------------------------	---