



DTCI

20233850054421

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., enero 17 de 2023

Señor@
ANÓNIMO

Correo electrónico: No registra

Dirección: No registra

Bogotá D.C.

REF: Respuesta de radicado No. 20231850037722 del 11/01/2023 – Respuesta a Derecho de petición priorización de vías - Bogotá te escucha 123672023 - Localidad de Usaquén.

Respetad@ 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: “(...) Podrían decir cómo se escogen las calles a intervenir? (...)”, amablemente le informamos que:

En primera instancia es importante señalar que son varias las Entidades encargadas de atender la infraestructura vial del Distrito Capital, conforme a las competencias señaladas a continuación:

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
• ELABORAR LOS PROYECTOS DE INTERVENCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES DE LA MALLA DE INTEGRACIÓN REGIONAL, DE LA MALLA VIAL ARTERIAL Y DE LAS MALLA POR DONDE CIRCULE EL COMPONENTE FLEXIBLE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	DECRETO 555 DE 2021, ARTÍCULO 156 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (vigente)

1

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



DTCI

20233850054421

Información Pública

Al responder cite este número

<ul style="list-style-type: none"> CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES DE LA MALLA INTERMEDIA Y LOCAL, LA RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA Y LA RED DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL. 		
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	ALCALDES LOCALES	<p>ACUERDO 740 DE 2019 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTÍCULO 5</p> <p><i>"POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS EN RELACIÓN CON LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LOCALIDADES DE BOGOTÁ, D.C."</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> PROGRAMAR Y EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA REHABILITACIÓN Y EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL, INTERMEDIA Y RURAL; ASÍ COMO LA ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL. EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA EL MANEJO DEL TRÁFICO, EL CONTROL DE LA VELOCIDAD, SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y LA SEGURIDAD VIAL, PARA OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL, CUANDO SE LE REQUIERA. EJECUTAR LAS ACCIONES DE ADECUACIÓN Y DESARROLLO DE LAS OBRAS NECESARIAS PARA LA CIRCULACIÓN PEATONAL, RAMPAS Y ANDENES, ALAMEDAS, SEPARADORES VIALES, ZONAS PEATONALES, PASOS PEATONALES SEGUROS Y TRAMOS DE CICLORRUTAS CUANDO SE LE REQUIERA. EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y METODOLOGÍAS VIGENTES Y SU CLASIFICACIÓN DE ACUERDO CON EL TIPO DE INTERVENCIÓN Y TRATAMIENTO REQUERIDO (INTERVENCIONES SUPERFICIALES O PROFUNDAS). 	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	<p>ACUERDO 761 DE 2020 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTICULO 95</p> <p><i>"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"</i></p>
<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	<p>ACUERDO 02 DE 1999 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ</p> <p><i>(Sistema de información de la malla vial)</i></p>



DTCI

20233850054421

Información Pública

Al responder cite este número

De acuerdo a lo anterior, 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.

Los Alcaldes Locales y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial tienen a su cargo la intervención de la malla vial local e intermedia.

Adicionalmente, basados en la necesidad de priorizar lo público, el IDU ha venido apoyando 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 Secretaría Distrital de Hacienda. Sobre éstos se estructura los modelos de priorización e intervención, en articulación con las políticas del Plan de Desarrollo vigente para la ciudad.

Es así, como de acuerdo con el Documento Técnico de Soporte-DTS *Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá VIGENCIA 2022*” disponible en el Centro de Documentación mediante memorando DTIC 20223850119333 del 04 abril de 2022, para el caso particular del programa de Conservación para la Malla Vial Arterial No Troncal para el año 2022, de manera general se extrae lo correspondiente a la Priorización para el esquema de Conservación Programada lo siguiente, ya que el detalle del mismo se encuentra en el DTS disponible en el centro de documentación de la Entidad:

El Modelo de Priorización para el Programa de Conservación de la Malla Vial Vigencia 2022 considera criterios significativos acorde con el alcance del componente conservación, según los recursos asignados, garantizando transparencia y equidad.

Para la definición de los criterios a utilizar en el modelo de priorización para el componente Conservación de Malla Vial Arterial No Troncal, se toman como base las políticas definidas para la conservación de la malla vial dentro del Plan de Desarrollo 2020-2024. Los principales criterios definidos son:

- Índice de condición del pavimento
- Solicitudes de Entidades y comunidad
- Red Vital
- Movilidad



DTCI

20233850054421

Información Pública

Al responder cite este número

1. **Índice de condición del pavimento:** Corresponde a determinar el valor de PCI y de acuerdo con el valor obtenido se establece el tipo de intervención así: Reconstrucción ($PCI \leq 25$ vías en mal estado), rehabilitación ($25 < PCI \leq 55$ vías en mal estado), mantenimiento periodo ($55 < PCI \leq 90$ vías en regular estado), y manteniendo rutinario ($PCI > 90$ vías en buen estado).
2. **Solicitudes de Entidades y comunidad:** Este criterio reúne los requerimientos de intervenciones en vías que han sido radicados por Transmilenio S.A, Secretaría Distrital de Movilidad-SDM y comunidad en general. Adicionalmente, solicitudes reportadas por la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura del IDU, relacionadas con daños de terceros no imputables a contratistas.
3. **Red Vital:** Se evalúa conforme al sistema vial de la ciudad teniendo en cuenta las prioridades institucionales de salud, de gobierno, de servicios, económicas y de obra urbana y consolidó de esta forma la red vial de emergencias principal y secundaria. Este sistema de vías debe estar activo en la ocurrencia de la emergencia o con prioridad alta para el restablecimiento oportuno de la movilidad y de esta forma el servicio.
4. **Movilidad:** Este criterio es el resultado de la combinación de dos (2) parámetros:
 - **Parámetro Oferta de Pasajeros en rutas del SITP:** Este parámetro tiene en cuenta la información de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP– de la Secretaría Distrital de Movilidad, su frecuencia y tipo de bus, expresada en oferta de pasajeros.
 - **Parámetro Capacidad:** Los principales criterios que el Plan de Ordenamiento Territorial tomó en cuenta cuando realizó la clasificación de las vías de la ciudad en arteriales principales, complementarias e intermedias fue el factor geométrico, en función del ancho de vías. Dicho factor es altamente importante en el momento de realizar una jerarquización ya que las vías que presenten mayor ancho vial tendrán mayor capacidad de movilidad en un momento determinado.

Cuando se cuenta con recursos para la conservación de la malla vial que soporta rutas del SITP, también se corre un modelo matemático para la priorización, que involucra los criterios ya mencionados y se incluyen los siguientes:

- **Oferta de pasajeros en rutas del SITP:** Este criterio tiene en cuenta la información de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP– de la Secretaría Distrital de Movilidad, su frecuencia y tipo de bus, expresada en oferta de pasajeros
- **Territorios Priorizados de Mejoramiento Integral de Barrios:** corresponden a las zonas que son de interés para la aplicación particular de las metas y proyectos de

4

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



DTCI

20233850054421

Información Pública

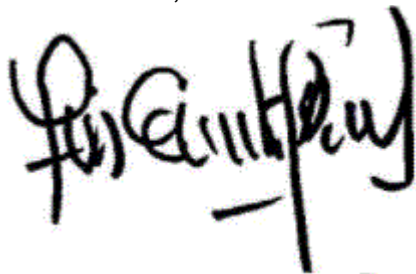
Al responder cite este número

inversión de la Secretaría Distrital del Hábitat, determinados por la sumatoria de uno o más Micro-Teritorios que tengan altos déficits, Micro-Teritorios con estudios o diseños y Micro-teritorios que se encuentran dentro o en áreas aferentes de proyectos de ciudad, definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, Plan de Desarrollo Distrital u otros instrumentos de planeación.

- **Proximidad a equipamientos:** El índice representa la localización del segmento respecto a los equipamientos de Salud, Educación e Infraestructura Pública. Se califica de acuerdo con la ubicación geográfica del segmento evaluado respecto a la localización del equipamiento en una franja de 40 metros.

Por último, y considerando que lo expuesto inicialmente, con relación a que la competencia en la intervención de la malla vial de Bogotá también le atañe a la Unidad Administrativa de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV y a las diferentes alcaldías locales, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se da traslado de su petición a la UAERMV y a la Secretaría de Gobierno, para que esta última a su vez direcciona su petición a las alcaldías locales; Entidades en las cuales usted podrá hacer seguimiento de su petición.

Cordialmente,



Luis Ernesto Bernal Rivera

Director Técnico de Conservación de la Infraestructura

Firma mecánica generada en 17-01-2023 05:20 PM

Cc Alcaldía Mayor De Bogotá Claudia López Hernández Bogotá Te Escucha - Sdqssoporte@alcaldiabogota.gov.co Cp: (Bogotá-D.C.)
cc Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial (uaermv) Director General Uaermv Alvaro Sandoval Reyes -
Ventanillaelectronica@umv.gov.co CP: (BOGOTÁ-D.C.)
cc Secretaría De Gobierno Distrital - Calle 11 No. 8 - 17 CP: 111711 (BOGOTÁ-D.C.)

Elaboró: Sandra Lizeth Abril Zuleta-Dirección Técnica De Conservación De La Infraestructura
Revisó: Anny Yirlesa Arias Salazar - Dirección Técnica de la Conservación de la Infraestructura

5

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



DTCI

20233850054421

Información Pública

Al responder cite este número