

STESV

202333601306401

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., Julio 31 de 2023

**Señor:**

JUSTO GUERRERO

@justoFGuerrero

Bogotá - Bogotá DC

**REF:** Contrato IDU- 1279-2020 “*Construcción de las aceras y ciclorruta de la Calle 92 y Calle 94 desde la Carrera 7 hasta la Autopista Norte y obras complementarias, en Bogotá, D.C*” Respuesta a radicado IDU No 202318501119972 del 12/07/2023. RequerimientoTwitter BTE 3097202023 - Terminación Andenes Calle 92 y eliminación bahía.

Respetado Señor Guerrero.

En atención al requerimiento remitido a la Entidad mediante el comunicado enunciado en la referencia, con el cual manifiesta lo siguiente:

*“(….) idubogota i cuando se estima que acaben los andenes de la 92 y ii) por que en la 92x19 a 19a costado sur, este andén se metió en la vía (...)” (SIC).*



Al respecto, en cuanto a las obras que se están llevando a cabo en el marco de la ejecución del contrato de obra IDU-1279-2020, cuya fecha de finalización corresponde al 14 de agosto de 2023, sea lo primero precisar que dicho contrato



STESV

**202333601306401**

Información Pública

Al responder cite este número

se encuentra en ejecución y contempla intervenir el espacio público en cuatro tramos, a saber:

- Tramo 1: Calle 94 desde la Autopista Norte hasta la Carrera 9.
- Tramo 2: Calle 92 desde la NQS hasta la Carrera 7<sup>a</sup>.
- Tramo 3: Calle 88 desde la Carrera 7A hasta la Carrera 8.
- Tramo 4: Carrera 7A desde la Calle 92 hasta la Calle 88.

La firma interventora MAB INGENIERIA DE VALOR S.A responsable del seguimiento a la ejecución del contrato IDU-1279-2020, reportó en el informe de seguimiento semanal No. 133, con corte al 24 de julio del presente año, el avance de ejecución de obra, tal como se indica a continuación:

Tramo	Avance
TRAMO 1 Calle 94 entre la Av. NQS y Carrera 9	22.06
TRAMO 2 Calle 92 entre la Av. NQS y Carrera 7A	24.55
TRAMO 3 Calle 88 entre la Carrera 8 y Carrera 7A	100.00
TRAMO 4 Carrera 7A entre la Calle 88 y Calle 92	0.00
<b>Avance del Contrato</b>	<b>28.04</b>

Así las cosas, y en razón a que el contratista de obra ha presentado atraso en la ejecución del proyecto, con respecto al Plan Detallado de Trabajo (PDT) vigente aprobado por la interventoría, esta última ha realizado varios apremios al Consorcio Vial IDU, la solicitud de la implementación de planes de contingencia para mitigar los atrasos, e igualmente presentó al Instituto un Informe Técnico de Presunto Incumplimiento al contrato IDU-1279-2020, recomendando a la Entidad dar inicio al Proceso Administrativo Sancionatorio a lugar, por lo cual a la fecha el IDU adelanta el respectivo procedimiento sancionatorio respecto al contrato de obra de la referencia, que busca la imposición de multa al contratista de obra frente a su presunto incumplimiento en la ejecución del contrato de obra IDU-1279-2020.

En términos generales la intervención que se ha realizado para el tramo 2 en el corredor de la calle 92, acorde con lo establecido en el anexo técnico del proceso IDU-LP-SGI-010-2020, corresponde a:

### **Tramo 2. Calle 92 entre carrera 7A hasta intersección NQS:**

Este tramo corresponde a una longitud aproximada de 1.8 km, se caracteriza por tener un perfil V6 de la malla vial intermedia según POT 190 de 2004. Sector



STESV

**202333601306401**

Información Pública

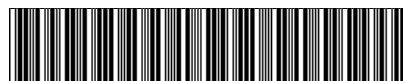
Al responder cite este número

residencial con servicios y comercio. En este corredor se encuentran varios equipamientos metropolitanos, tales como embajadas y consulados, que lo caracterizan como un nodo importante de equipamientos de escala metropolitana. La calle 92 funciona como un eje articulador con la Autopista Norte, la NQS y la futura Carrera Séptima. Actualmente cuenta con andenes entre 2.20m y 3.90m de ancho, adicional tiene una infraestructura para la bicicleta en el sector comprendido entre la Carrera 11 y la Autopista Norte, dicha Ciclorruta se encuentra sobre el separador central con una longitud de 1.2 Km y un ancho de 2.4m Para la intervención del tramo, se realizará la reconstrucción y ampliación de andenes con anchos variables a los dos costados entre 3.20m y 4.10m en el costado sur y entre 3.10m y 3.80m en el costado norte, generando una regularización en las franjas funcionales, recuperando así el espacio público que actualmente es utilizado como zona de parqueo, se genera una franja de amueblamiento y paisajismo en donde se mantienen y se implementan nuevos individuos arbóreos, se mantienen y se amplían las zonas verdes, se realiza la implementación y mejoramiento según lo determina el decreto 308 de la cartilla de andenes de espacio público de Bogotá, adoptando los criterios de accesibilidad universal y la utilización de las losetas podo táctiles.



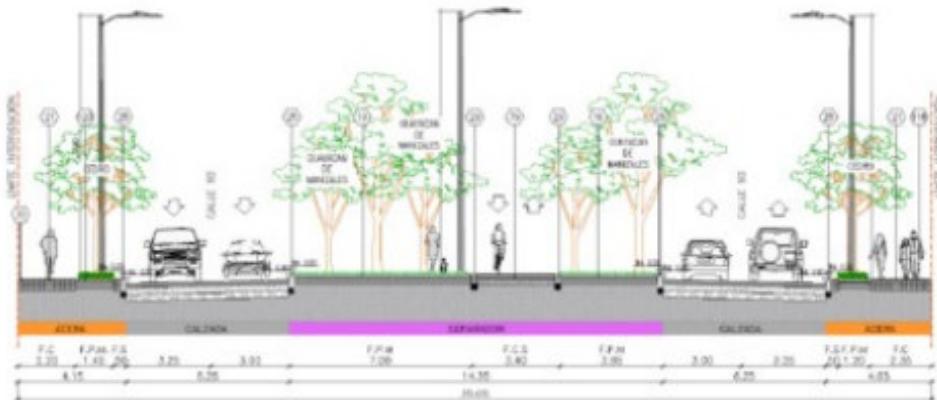
**Ilustración 41. Perfil propuesto tramo Calle 92 entre Cra.11 y NQS**

En cuanto al separador se propone como área de mantenimiento la Ciclorruta y el sendero peatonal desde la NQS hasta la carrera 11 y se propone el diseño de la Ciclorruta bidireccional desde la carrera 11 hasta la carrera 7A, articulando así el trazado existente con un ancho de 3.00m que busca conectar la Ciclorruta de la calle 92 con el bici-carril propuesto sobre la carrera 7A.



STESV  
202333601306401

Información Pública  
Al responder cite este número



*Ilustración 42. Perfil propuesto Calle 92 entre Cra. 7<sup>a</sup> y Cra. 11*

Por otra parte, con respecto a su inquietud de eliminación de las bahías existentes, se informa que desde el punto de vista del PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL se encuentra una necesidad con un enfoque urbano que demanda adoptar estrategias que permitan hacer frente al déficit de espacio público, generar condiciones para la habilitación de suelo desarollable, Dentro del artículo 13. Política sobre recuperación y manejo del espacio público (artículo 13 del Decreto 469 de 2003) cuya política de espacio público se basa en la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público tendientes a aumentar el índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre por habitante, su disfrute y su aprovechamiento económico, bajo los siguientes principios que orientan el Plan Maestro de Espacio Público:

1. El respeto por lo público.
2. El reconocimiento del beneficio que se deriva del mejoramiento del espacio público.
3. La necesidad de ofrecer lugares de convivencia y ejercicio de la democracia ciudadana y de desarrollo cultural, recreativo y comunitario.
4. El uso adecuado del espacio público en función de sus áreas y equipamientos a las diferentes escalas de cobertura regional, distrital, zonal y vecinal.
5. Responder al déficit de zonas verdes de recreación pasiva y activa en las diferentes escalas local, zonal y regional.



STESV

**202333601306401**

Información Pública  
Al responder cite este número

6. Garantizar el mantenimiento del espacio público construido, mediante formas de aprovechamiento que no atenten contra su integridad, uso común, y libre acceso.
7. La equidad en la regulación del uso y aprovechamiento por diferentes sectores sociales.
8. Orientar las inversiones de mantenimiento y producción de espacio público en las zonas que presenten un mayor déficit de zonas verdes por habitante, con especial énfasis en los sectores marginados de la sociedad.
9. Recuperar como espacio público las rondas de los cuerpos de agua privatizadas.

Desde el punto de vista del PLAN DE DESARROLLO BOGOTA 2020-2024 con el programa “Espacio Público derechos de todos”. Este programa pretende transformar e incrementar el espacio público como un escenario democrático, seguro y de calidad para la socialización, apropiación, conectividad, uso adecuado y disfrute de todas las personas, pensado desde una dimensión de ciclo vital y generacional, condición o situación.

En tal sentido, desde la Dirección Técnica de Proyectos encargada de la supervisión del contrato de consultoría 1564 de 2017 desde el cual se originaron los estudios y diseños del proyecto mediante comunicado IDU No. 20202251069231 del 18/12/2020, se indica:

*“(...) esta fue una directriz que tenía el proyecto desde su estructuración, teniendo en cuenta que dentro del marco de política pública se propende por una movilidad sostenible, incluyente y democrática que prime sobre el bien particular se debe incrementar y priorizar el espacio público disponible para los peatones y ciclistas, cambiando el paradigma que la viabilidad es solo para los vehículos privados, esto de acuerdo a la pirámide de la movilidad sostenible.”*

*Adicionalmente el Plan Maestro de Movilidad (PMM), establece entre sus objetivos la priorización de los sistemas de transporte sostenibles, como son, el transporte público y el no motorizado. Para ello, la Administración Distrital en los últimos años ha desarrollado una serie de proyectos enfocados a mejorar las condiciones físicas, operativas y de seguridad vial para estos actores, como son la generación de pacificación del tránsito, el uso de la bicicleta, y la intermodalidad. En este sentido la intención del proyecto es aumentar las áreas efectivas para el peatón eliminando las bahías existentes, que en este momento*



STESV

202333601306401

Información Pública  
Al responder cite este número

*benefician a los vehículos particulares, así que para el IDU no es procedente mantener dichas bahías. (...)"*

Finalmente, nos permitimos informar que cualquier inquietud o solicitud por parte de la comunidad, con respecto a la ejecución del contrato de obra IDU1279-2020, debe ser direccionada a través de los canales de atención dispuestos para tal fin, a saber: Punto IDU ubicado en la Carrera 19 No 93A-17, líneas de atención: móvil: 3212246333, teléfono fijo: (601) 3003468 y correo electrónico: [comunidad.cvi.1279@gmail.com](mailto:comunidad.cvi.1279@gmail.com) y con gusto serán atendidas.

En los anteriores términos se da respuesta de fondo, completa y de manera oportuna a su petición, de conformidad con la Ley 1755 de 2015, por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental de Petición y se sustituye el título correspondiente del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Cordialmente,



### MELIZA MARULANDA

Directora Técnica de Construcciones

Firma mecánica generada el 31-07-2023 07:31:52 PM autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021

Aprobó: CARMENCY ARLETH GARCIA MARTINEZ-Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial  
Revisó: CATALINA CAÑAS MARQUEZ.-Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial

Elaboró: ORLANDO ARIAS MORALES-Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial