



Instituto de
Desarrollo Urbano



DTGJ

20204250231571

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., marzo 06 de 2020

Doctor

NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO

Subsecretario Comisión del Plan de Desarrollo

CONCEJO DE BOGOTÁ

Calle 36 No. 28 A 41

Bogotá D.C.

REF: Respuesta oficio Concejo 2020EE3843. Rad. IDU 20205260228362 del 03-marzo-2020. Proposición 297-2020. Tema: Estado de la Malla Vial en Bogotá.

Respetado doctor Vanegas:

En atención a la comunicación de la referencia, mediante la cual nos remite el cuestionario de la Proposición 297 de 2020, a continuación damos respuesta, de conformidad con la información suministrada por las Direcciones Técnicas de Gestión Judicial, Proyectos y la Oficina Asesora de Planeación, de esta Entidad, según las funciones y competencias que a ellas les corresponde, en los siguientes términos:

1. "Sírvasse especificar, ¿a qué monto ascienden las demandas contra la Administración Distrital por cuenta de los accidentes causados por huecos y alcantarillas sin tapa?"

Respuesta: Una vez revisado el Sistema de Información de Procesos Judiciales del IDU - SIPROJWEB, se estableció que a la fecha se encuentran activos 109 procesos de reparación directa por accidentes causados por mal estado de la malla vial. El valor de las pretensiones iniciales asciende a la suma de \$45.132.015.0782.

2. "Sírvasse informar, ¿en los últimos 4 años la Administración Distrital ha efectuado pagos por concepto de demandas relacionadas con accidentes o muertes por huecos, alcantarillas sin tapa o mal estado de las vías?"

1

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Código Postal 110311
Tel: 3386660
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195



ISO 22301
LT-C (Certification)
571147



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



DTGJ

20204250231571

Información Pública

Al responder cite este número

Respuesta: En los últimos cuatro (4) años, la Entidad realizó catorce (14) pagos por concepto de condenas en procesos de Reparación Directa por mal estado de la malla vial.

3. "De ser afirmativa la respuesta anterior, ¿a cuánto ascendieron dichos pagos?"

Respuesta: El valor pagado por concepto de condenas por mal estado de la malla vial en los últimos 4 años asciende a la suma de \$1.417.324.302

4. "Sírvese informar, ¿cuál es el número de lesionados y muertos en accidentes por cuenta de huecos y alcantarillas sin tapa en los últimos 4 años?"

Respuesta: De los procesos radicados en la Entidad y con la información suministrada por los demandantes, se estableció que, de los 109 procesos que se encuentran activos, 86 procesos estuvieron relacionados con lesiones personales y 23 solicitaron reparación por muerte.

5. "Sírvese informar, ¿cuál es el presupuesto que destinará la nueva administración para tapar huecos y poner tapas a las alcantarillas, y cuál fue el presupuesto de los últimos 4 años destinado para esto mismo?"

Respuesta: El nuevo Plan de Desarrollo del IDU tiene proyectado invertir en la conservación de la malla vial de la ciudad \$1.050.000 millones de pesos. Sin embargo, estas cifras son susceptible de modificaciones, hasta tanto no sea armonizado y aprobado dicho Plan por parte del Concejo de Bogotá.

Al respecto, es necesario precisar que el presupuesto que se asigna corresponde a la conservación general de la malla vial de la ciudad y el mismo no se encuentra destinado específicamente para atender "huecos". Por otra parte, la reposición de las tapas de las alcantarillas son competencia de la EAAB.





DTGJ

20204250231571

Información Pública

Al responder cite este número

Por otra parte, informamos que en los últimos cuatro años, el IDU ha destinado recursos por valor de \$422.965 millones de pesos para dicho componente.

6. Sírvasse informar, ¿dentro del plan de movilidad qué lugar ocupa y cómo está articulado el mantenimiento de la malla vial (tapar huecos y poner tapas a las alcantarillas) para el mejoramiento de la movilidad en Bogotá?

Respuesta: En primer lugar, consideramos importante realizar las siguientes precisiones:

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).

Los Fondos de Desarrollo Local (FDL) 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:



DTGJ

20204250231571

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> CONSTRUCCIÓN DE MALLA ARTERIAL PRINCIPAL Y MALLA ARTERIAL COMPLEMENTARIA EN SECTORES URBANOS DESARROLLADOS PODRÁ ADELANSTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL. 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - Decreto 190 de 2004 Artículo 172
<ul style="list-style-type: none"> CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO VÍAS LOCALES E INTERMEDIAS. 	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	ACUERDO 6 DE 1992 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTÍCULO 3º (REPARTO DE COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS LOCALIDADES EN EL D.C.)
<ul style="list-style-type: none"> ADELANSTAR 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	ACUERDO 740 DE 2019 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, 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"> REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL. ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES IMPREVISTAS QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL. 	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 257 DE 2006 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, artículo 109 (Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.)
<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	ACUERDO 02 DE 1999 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ (Sistema de información de la malla vial)

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.

Por tanto, **le es competente a los Alcaldes Locales 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.**

4

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015



DTGJ

20204250231571

Información Pública

Al responder cite este número

2. En cuanto a la conservación de la malla vial:

La **conservación** es el conjunto de actividades que se ejecutan sobre la infraestructura de los Sistemas de movilidad y espacio público peatonal construido, orientadas a garantizar que se cumpla en período de vida útil considerado en el diseño, o a ampliarlo.

En un escenario óptimo, se debería realizar actividades de conservación a la totalidad de la infraestructura existe; sin embargo, ante la baja asignación de recursos presupuestales para programas de conservación de la malla vial, este Instituto no puede satisfacer las necesidades de inversión requeridas, acorde con las condiciones de uso. Por tanto, 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. Dichos esquemas de conservación tienen como objetivo fundamental garantizar que la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público existente cumpla el período de vida útil para el cual fue diseñada y construida, o ampliar este período, con el desarrollo y control de acciones de obra aplicadas en el tiempo.

También es importante acotar que mediante las Políticas de Conservación se definen y establecen cómo se van a aplicar en el tiempo las estrategias o técnicas de conservación, las cuales pueden obedecer a una **intervención programada** o a una **intervención por condición de respuesta, o de reacción ante la aparición de fallas**.

En ese sentido, la priorización para la intervención de la malla vial de la ciudad se realiza teniendo en cuenta las estrategias del Plan Maestro de Movilidad, y el Plan de Desarrollo vigente, privilegiando las vías pertenecientes a la malla vial arterial, intermedia y local que generan mayor conectividad y movilidad y que soportan el Sistema Integrado de Transporte Público; por tanto, al movilizar más personas, su intervención ocasiona mayor beneficio colectivo, lo que redundará en mejoramiento de la calidad de vida de la ciudadanía.

Para tal fin, el IDU estructuró el programa de conservación para la infraestructura de los Subsistemas Vial y de Transporte existentes, a través de un modelo de

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015



DTGJ

20204250231571

Información Pública

Al responder cite este número

gestión de mantenimiento, rehabilitación y/o reconstrucción (Intervención programada), con el fin de garantizar el desarrollo de las acciones de intervención en los Subsistemas Vial y de Transporte, 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 la ciudad, acorde con el tipo de intervención que éstas requieran, (mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación, reconstrucción).

Esta herramienta es el modelo matemático de priorización para el programa de conservación programada 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. Los criterios que se están teniendo en cuenta en los modelos de priorización son: Sistema Integrado de Transporte Público, Movilidad (Oferta de pasajeros en rutas SITP, Capacidad), Índice de condición del pavimento (estado de la vía), Zonas de intervención integral (territorios de oportunidad, definidos por la Secretaría del Hábitat), Proximidad a equipamientos (zonas atractoras de viaje), Red vital.

Adicionalmente, y con el fin de complementar y articular las estrategias de conservación adelantadas a través del programa de conservación programada, acorde con las restricciones presupuestales del Distrito, el Instituto periódicamente estructura programas para **intervención por reacción** –Brigadas de reacción–, con el propósito de atender daños puntuales en la malla vial local e intermedia que soporta rutas del SITP y en la malla vial arterial troncal y no troncal, que afecten la seguridad y la movilidad de los usuarios, lo que se traduce en una mejor calidad de vida. Dichas intervenciones no pretenden resolver alguna patología en particular de la estructura de pavimento; por tanto, estas actividades son de carácter temporal.

Con relación a la reposición de tapas de alcantarillas, precisamos que esta actividad no es competencia de este Instituto, ya que de acuerdo con lo establecido en el Capítulo III de la Ley 142 de 1994, las Empresas Prestadoras de Servicios Públicos tienen la obligación de efectuar el mantenimiento y reparación de las redes, cuyos costos serán a cargo de ellas.

7. “Sírvese informar, ¿Cuál es plan durante esta administración para mejorar la malla vial, específicamente tapar huecos y alcantarillas sin tapa?”

6

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015





DTGJ

20204250231571

Información Pública

Al responder cite este número

Respuesta: Para dar cumplimiento al mencionado programa para la conservación de la malla vial de la ciudad, en la actualidad se encuentran en ejecución siete (7) contratos basados en un modelo de gestión de mantenimiento, rehabilitación y/o reconstrucción: cinco (5) de ellos están sustentados en la ejecución de vigencias futuras, es decir, amparados con recursos de las vigencias fiscales 2017, 2018 y 2019 (contratos IDU 1383-2017, 1386-2017, 1387-2017, 1384-2017 y 1385-2017). Los dos (2) restantes (IDU-1576-2019 y 1619-2019) están amparados con presupuesto de la anualidad 2019.

De igual forma, contamos con dos (2) contratos en ejecución, amparados con recursos de la vigencia 2019 (IDU 1591-2019 y 1614-2019) tipo Brigadas de Reacción para la atención de daños puntuales (intervenciones por reacción) sobre la malla vial de la ciudad.

Sin perjuicio de lo anterior, actualmente nos encontramos estructurando el nuevo Programa para la Conservación de la Malla Vial vigencia 2020, basado en un esquema de conservación programada, el cual se espera adjudicar en el mes de julio de 2020.

Adicionalmente, informamos que en concordancia con la Ley 152 de 1994 ("por la cual se establece la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo"), el Alcalde(sa) elegido(a) imparte las orientaciones para la elaboración del Plan de Desarrollo conforme al programa de gobierno.

A la fecha, el Plan de Desarrollo del Distrito Capital 2020-2023, se encuentra en proceso de estructuración. Sólo hasta que se surta su aprobación y adopción por parte del Concejo de Bogotá, quedarán definidos los programas para la intervención de la malla vial de la ciudad, de los cuales se derivarán los proyectos para conservación, construcción y/o ampliación de corredores viales acorde con la asignación presupuestal.

8. "Sírvese informar ¿tienen algún plan complementario que apunte a reducir los accidentes y las muertes causadas por huecos y alcantarillas sin tapa?"

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Código Postal 110311
Tel: 3386660
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195



ISO 22301
LI-C (Certification)
571147



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



DTGJ

20204250231571

Información Pública

Al responder cite este número

Respuesta: La conservación de la red vial debe ser una actividad recurrente. Es decir, que se debe adelantar periódicamente, considerando que las vías se deterioran constantemente por acción de las cargas y del medio ambiente. En un escenario óptimo, se debería realizar actividades de conservación a la totalidad de la infraestructura existente; sin embargo, como ya se indicó, los recursos con que cuenta el IDU para la atención de la malla vial de la ciudad no alcanzan a cubrir la totalidad de sus necesidades de inversión, razón por la cual, a pesar de las labores realizadas, se evidencia la dificultad para mantener un aumento constante de los Km.-carril de vías en buen estado de la malla vial de la ciudad.

Con este propósito, el IDU, a través de la Dirección Técnica de Proyectos, estructuró el Programa para la Conservación de la Malla Vial y Espacio Público Asociado para la ciudad de Bogotá, el cual tiene como estrategia realizar intervenciones en la malla vial arterial (Troncal y No Troncal), malla vial que soporta rutas del SITP y malla vial rural principal.

Para el cumplimiento del programa de conservación de la malla vial, el IDU suscribe contratos de obra, a monto agotable, con sus correspondientes interventorías y/o convenios interadministrativos, con los cuales se materializa la gestión de la Entidad para avanzar con el propósito señalados. La selección de los corredores específicos a atender en las diferentes vigencias, corresponde a los resultados arrojados por los modelos de priorización.

Las estrategias de intervención en los corredores priorizados dependen de los daños que éstos presenten (fisuras longitudinales, transversales o en bloque, piel de cocodrilo, descascaramiento, huecos, hundimientos, corrugación, subdivisión de losas, escalonamiento de losas, entre otros). Dichas estrategias corresponden a actividades de mantenimiento (rutinario o periódico), rehabilitación o reconstrucción, con las cuales se pretende dar solución a las diferentes patologías identificadas en las estructuras de los pavimentos tanto a nivel funcional como estructural, con el objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios y la movilidad de la ciudad, dependiendo de la disponibilidad de recursos.

En el caso particular en que el daño detectado corresponda a hundimientos, el IDU efectúa una evaluación preliminar, a fin de determinar si los mismos obedecen a problemas de las redes de servicios públicos existentes en la vía, y de ser así, se





DTGJ

20204250231571

Información Pública

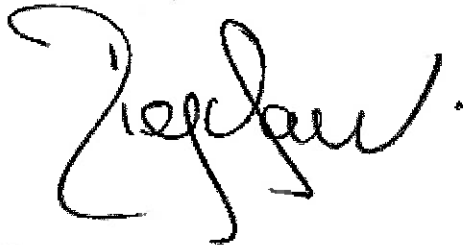
Al responder cite este número

realiza la coordinación interinstitucional pertinente con la respectiva ESP, a fin que se ejecuten las actividades requeridas y se habilite el corredor.

Como complemento a los programas de conservación adelantados por este Instituto, contamos con el apoyo interinstitucional de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial –UAERMV- Entidad que por su misionalidad y estructura orgánica, tiene la capacidad de reacción inmediata para reparar daños puntuales que se presentan en algunos corredores de la malla vial arterial, cuya atención es competencia de este Instituto, pero que no alcanzamos a cubrir dado el déficit presupuestal frente a las necesidades de inversión para traer a buen estado la malla vial de la ciudad.

Quedamos atentos ante cualquier requerimiento o aclaración adicional al respecto

Cordialmente,



Diego Sánchez Fonseca

Director General

Firma mecánica generada en 06-03-2020 07:27 PM

Aprobó: Gian Carlo Suescún Sanabria – Subdirector General Jurídico
Aprobó: Carlos Francisco Ramírez Cárdenas – Director Técnico de Gestión Judicial
Aprobó: Liliana Eugenia Mejía González – Directora Técnica de Proyectos
Aprobó: Sandra Milena Del Pilar Rueda Ordoñez – Jefe Oficina Asesora de Planeación
Elaboró: Liliana Paola Lozano Contreras – Contralora Dirección Técnica de Gestión Judicial

