



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., octubre 04 de 2022

Doctor

DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO

Secretario General de Organismo de Control

CONCEJO DE BOGOTÁsecretariageneral@concejobogota.gov.cocorrespondencia@concejobogota.gov.co

Calle 36 No. 28 A 41

Bogotá D.C.

REF: Respuesta oficio Concejo de Bogotá No. 2022EE14311- Proposición 543 de 2022.

Radicado IDU 20225261722402 del 29/09/2022. Tema: "Movilidad, tráfico y malla vial."

Respetado doctor García:

En atención a la comunicación de la referencia, relacionada con el cuestionario de la Proposición 543 de 2022, presentada por la Bancada Partido Político CENTRO DEMOCRÁTICO, a continuación, brindamos respuesta a los interrogantes de competencia del IDU, con base en la información preparada por la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación, Dirección Técnica de Construcciones y la Dirección Técnica de Conservación de Infraestructura de esta Entidad, según las funciones y competencias que a ellas les corresponde, en los siguientes términos:

Inicialmente es oportuno informar, que con relación a la competencia que tienen las diferentes Entidades Distritales que realizan intervención en la malla vial, conforme a lo dispuesto en el Decreto 555 de 2021- 2021 Plan de Ordenamiento de Bogotá- POT, quedó definida de la siguiente manera:

“Artículo 156. Cualificación del Sistema Vial. Todas las vías del sistema vial que lo requieran deberán ser objeto de cualificación de sus condiciones estructurales, urbanísticas y ambientales por parte de las entidades del sector movilidad, que se repartirán las funciones así:

1

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

ENTIDAD	INTERVENCIÓN SOBRE COMPONENTE
Instituto de Desarrollo Urbano	Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de la malla 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.
Fondos de Desarrollo Local	Elaborar proyectos de 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.
Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	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

Todas las intervenciones que se desarrollen en las mallas del espacio público para la movilidad deberán respetar los trazados y determinaciones urbanísticas contenidas en el presente plan y en los instrumentos de planeación y actos administrativos que lo reglamenten. (...)

Lo anterior, en armonía con las competencias establecidas en los Acuerdos Distritales 740 de 2019 y 761 de 2020, para las alcaldías locales y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV, respectivamente.

Es así como le asiste a los Alcaldes Locales y a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial la competencia para 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, según lo estipulado en el Artículo 5 del Acuerdo 740 de 2019 y en el Artículo 95 del Acuerdo 761 de 2020, los cuales se transcriben:



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

“Artículo 5 del Acuerdo Distrital 740 de 2019. Competencias de los alcaldes locales.

En consonancia con los principios de concurrencia, subsidiariedad, complementariedad y coordinación los Alcaldes Locales tienen las siguientes competencias que se desarrollarán en el ámbito local:

...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”...

“Artículo 95. Naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. El artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006 quedará así:

“Artículo 109. Naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad.

Tiene por objeto 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...”

Ahora bien, 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 de acuerdo a lo dispuesto en el SIGIDU actualmente).

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 (perfiles viales de acuerdo a lo dispuesto en el SIGIDU actualmente).



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

De la norma señalada se deduce que estas competencias están dadas según el perfil vial, sin tener en cuenta el uso. La siguiente tabla resume las competencias señaladas:

Tabla 1–Competencias para la atención de la malla vial de la ciudad

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> 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. CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES DE LA MALLA INTERMEDIA Y LOCAL, LA RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA Y LA RED DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL. 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	DECRETO 555 DE 2021, ARTÍCULO 156 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (vigente)
<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. 	ALCALDES LOCALES	ACUERDO 740 DE 2019 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTÍCULO 5
<ul style="list-style-type: none"> PODRÁN COORDINAR CON LAS ENTIDADES DEL SECTOR MOVILIDAD SU PARTICIPACIÓN EN LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO ARTERIAL, SIN TRANSPORTE MASIVO. 		"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"> 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. 	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 761 DE 2020 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTÍCULO 95
<ul style="list-style-type: none"> 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. 		"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"
<ul style="list-style-type: none"> 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. 		
<ul style="list-style-type: none"> 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 (INTERVENCIÓN SUPERFICIALES O PROFUNDAS). 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	ACUERDO 02 DE 1999 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ (Sistema de información de la malla vial)
<ul style="list-style-type: none"> INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD. 		



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

FUENTE: CREACIÓN PROPIA

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.

Conforme a lo anterior, a continuación, se da respuesta a los interrogantes de competencia del IDU:

1. “Indique con corte al 31 de septiembre ¿Cuántos huecos han sido identificados en Bogotá?”

Respuesta: Con respecto a la información solicitada sobre el censo o datos técnicos del número de huecos en Bogotá, se informa que a la fecha el IDU no cuenta con un inventario actualizado de huecos en la malla vial.

2. “¿Cuáles planes y programas existen actualmente para el mejoramiento de la malla vial de Bogotá?”

Respuesta: Actualmente se encuentran en ejecución los siguientes contratos y convenios de obra, que realizan actividades de conservación en la infraestructura vial y de espacio público de la ciudad, donde se discrimina entre otros el valor del contrato, plazo y localidades de intervención, dichos contratos ejecutarán actividades de obra hasta el primer trimestre de 2024 como se aprecia en las fechas de terminación.

Es importante indicar, que estos contratos son a monto agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.

El alcance de este tipo de contratos contempla la ejecución de actividades de diagnósticos, diseños de alternativas de intervención (en caso de requerirse según tipo de intervención), productos elaborados por el contratista y debidamente aprobados por la interventoría, y la ejecución de estrategias de intervención para la conservación las cuales son mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación y reconstrucción; así como actividades especiales (reparaciones puntuales, atención de emergencia, mejoramientos geométricos y complementariedad de proyectos IDU):

5

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Tipo de contrato	No. Contrato	Objeto	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Valor actual	Plazo actual (meses)	Localidades
CONVENIO	IDU-1554-2018	AUNAR ESFUERZOS, TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS, PARA REALIZAR LA INTERVENCIÓN DE LA TRONCAL BOLIVARIANA - MALLA VIAL RURAL DE LA LOCALIDAD DE SUMAPAZ, EN DESARROLLO DEL CONVENIO MARCO DE COOPERACIÓN NO. 1529 DE 2017	9/03/2020	29-12-2022	3.500.000.000	21	SUMAPAZ
CONVENIO	IDU-1374-2021	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, FINANCIEROS, ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN POR REACCIÓN EN LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL (MVANT) Y DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA QUE SOPORTA RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (RUTAS SITP) DETERMINADAS POR EL IDU Y EL ACOPIO Y TRASIEGO MECÁNICO DE MATERIAL DE FRESADO EN EL SATPAF (SITIO DE ALMACENAMIENTO TRANSITORIO DE PAVIMENTO ASFÁLTICO FRESADO) DEL IDU, CON PLENA AUTONOMÍA DE LAS PARTES EN EL MARCO DE SUS COMPETENCIAS	13/08/2021	12/03/2023	25.500.000.000	19	METROPOLITANO
OBRA	IDU-1712-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	17/01/2022	16/04/2024	45.340.809.899	27	FONTIBÓN ENGATIVÁ
OBRA	IDU-1713-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO	6/12/2021	5/03/2024	41.104.436.934	27	CHAPINERO PUENTE ARANDA TEUSAQUILLO



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Tipo de contrato	No. Contrato	Objeto	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Valor actual	Plazo actual (meses)	Localidades
		TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2					
OBRA	IDU-1714-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	3/12/2021	2/03/2024	41.670.996.759	27	CIUDAD BOLÍVAR KENNEDY RAFAEL URIBE TUNJUELITO USME
OBRA	IDU-1718-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	24/12/2021	23/03/2024	41.310.427.316	27	METROPOLITANO
OBRA	IDU-1719-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	17/12/2021	16/03/2024	44.232.339.529	27	METROPOLITANO
OBRA	IDU-1721-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	21/01/2022	20/04/2024	42.412.637.743	27	METROPOLITANO
OBRA	IDU-1732-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	17/12/2021	16/03/2024	25.220.271.655	27	SUMAPAZ
OBRA	IDU-1738-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2.	20/12/2021	19/12/2023	17.599.990.223	24	SUMAPAZ

7

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Tipo de contrato	No. Contrato	Objeto	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Valor actual	Plazo actual (meses)	Localidades
OBRA	IDU-1742-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3.	17/05/2022	16/05/2024	17.840.112.189	24	USME CIUDAD BOLIVAR SUBA USAQUEN CHAPINERO SANTA FE
OBRA	IDU-1746-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPOS 3	23/12/2021	22/03/2024	35.437.342.710	27	BOSA CANDELARIA CIUDAD BOLIVAR SAN CRISTÓBAL SANTAFE USME
OBRA	IDU-1751-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	22/12/2021	21/03/2024	35.287.480.245	27	ANTONIO NARIÑO FONTIBÓN KENNEDY LOS MÁRTIRES PUENTE ARANDA RAFAEL URIBE TUNJUELITO
OBRA	IDU-1759-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	20/12/2021	19/03/2024	36.329.992.124	27	BARRIOS UNIDOS CHAPINERO ENGATIVA SUBA TEUSAQUILLO USAQUEN
OBRA	IDU-1775-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES PEATONALES EN BOGOTÁ D.C., INCLUYE SUPERESTRUCTURA, SUBESTRUCTURA Y ACCESOS	16/12/2021	15/03/2024	48.971.461.437	27	METROPOLITANO
OBRA	IDU-1776-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS	1/02/2022	31/03/2024	43.298.283.877	26	METROPOLITANO



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Tipo de contrato	No. Contrato	Objeto	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Valor actual	Plazo actual (meses)	Localidades
		PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES VEHICULARES EN BOGOTÁ D. C., INCLUYE SUPERESTRUCTURA, SUBESTRUCTURA Y ACCESOS					
OBRA	IDU-1782-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORRUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	24/01/2022	23/04/2024	26.993.820.320	27	BARRIOS UNIDOS ENGATIVA
OBRA	IDU-1786-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORRUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	30/12/2021	29/03/2024	26.994.000.990	27	USAQUEN CHAPINERO
OBRA	IDU-1787-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 5	28/12/2021	27/03/2024	35.527.195.214	27	RAFAEL URIBE ANTONIO NARIÑO SAN CRISTOBAL LOS MARTIRES PUENTE ARANDA USME
OBRA	IDU-1791-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORRUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	5/01/2022	4/04/2024	26.993.716.503	27	SUBA
OBRA	IDU-1792-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORRUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 6	3/01/2022	2/04/2024	24.123.738.608	27	FONTIBON RAFAEL URIBE CIUDAD BOLIVAR TUNJUELITO KENNEDY ENGATIVA
OBRA	IDU-1794-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORRUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 4	21/01/2022	20/04/2024	27.086.194.236	27	TEUSAQUILLO SANTAFE LA CANDELARIA



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Por último, se informa que se encuentran en proceso de estructuración y adjudicación nuevos procesos licitatorios para conservación de malla vial arterial, brigada de reacción inmediata y conservación de puentes peatonales y vehiculares por un monto aproximado de 96.000.000.000 (obra e interventoría), los cuales iniciarán obra en la vigencia 2023.

3. “En lo corrido del 2022 ¿cuantos huecos han sido tapados?”

Respuesta: de acuerdo con lo solicitado se remite archivo excel, se adjunta listado de Excel titulado “intervenciones daños puntuales” con el inventario de las intervenciones desarrolladas por parte de los contratos de conservación de la entidad en lo corrido del año.

4. “Actualmente, ¿Cuál o cuáles son los mecanismos para tapar huecos en Bogotá?”

Respuesta: Conforme a las competencias indicadas al inicio del presente comunicado es pertinente informar que a través de la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura del IDU se coordina y controla la debida ejecución de los proyectos de conservación de los sistemas de movilidad y espacio público y se cuenta actualmente con los siguientes programas de conservación:

- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ:** este programa se compone de:
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL RURAL
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL QUE SOPORTA RUTAS SITP
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL
- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA RED DE CICLORRUTAS PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ**
- **PROGRAMA DE CONSERVACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CONSTRUIDO EN BOGOTÁ - PUENTES VEHICULARES**
- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA RED DE CICLORRUTAS PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ - PUENTES PEATONALES**

10

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

A través de estos programas se ejecutan estrategias de intervención para la conservación, las cuales son:

Mantenimiento Rutinario: Conjunto de técnicas (acciones de obra) que se ejecutan para reparar la capa de rodadura, cuando ocurra la aparición de los primeros deterioros a nivel superficial (valor estimativo aproximado, hasta un 15% de área afectada en la calzada, en severidades baja o media); la aplicación de estas técnicas permite retardar el desarrollo acelerado de deterioros de mayor afectación al pavimento y mantener los niveles de servicio para los que fue diseñado, constituyéndose así en una práctica preventiva y/o correctiva.

Mantenimiento Periódico en malla vial: Conjunto de técnicas (acciones de obra) que se ejecutan para reparar la capa de rodadura, cuando los deterioros existentes han presentado una propagación de más del 15% (valor estimativo aproximado) del área de la calzada, principalmente en severidades media o alta, pudiendo afectar capas inferiores de la estructura; la aplicación de estas técnicas permite que por lo menos se alcance el período de diseño, manteniendo los niveles de servicio para los que fue diseñado, y se constituye como una práctica preventiva y/o correctiva.

Rehabilitación en malla vial: Conjunto de técnicas (acciones de obra) que se ejecutan para mejorar o recuperar la condición funcional y estructural del pavimento, cuando los deterioros existentes han presentado una propagación de más del 50% (valor estimativo aproximado) del área de la calzada, y compromete las capas inferiores de la estructura del pavimento; la aplicación de estas técnicas permite prolongar la vida útil del mismo por un mayor tiempo que el de su periodo de diseño manteniendo los niveles de servicio, a partir del diseño de la intervención a ejecutar sobre el perfil transversal de la calzada existente.

Reconstrucción en malla vial: Consiste en la demolición total de la estructura de pavimento existente, una vez que esta ha perdido la totalidad de su capacidad estructural, para ser reemplazada por una nueva estructura a partir de un nuevo diseño a ejecutar sobre el perfil transversal de la calzada existente.

Adicionalmente a lo mencionado, a través de los contratos de conservación pueden adelantarse las siguientes actividades especiales sobre cualquiera de los segmentos viales que hagan parte de la malla vial de las localidades que conforman cada contrato:

- Reparaciones puntuales
- Mejoramientos geométricos y



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

- Actividades de atención inmediata: La Atención Inmediata es la actividad tendiente para mitigar de manera puntual, problemas que afecten la seguridad y la movilidad en la infraestructura de la ciudad. Dentro de esta actividad podrán corregirse fallas localizadas mediante la aplicación de actividades de obra asociadas a conservación por reacción. Así mismo, podrán realizar actividades de mitigación inmediata ante eventos externos tales como inundaciones y derrumbes, o realizar actividades para atender otro tipo de factores que generen problemas de movilidad, tales como: implementación de señalización, instalación de defensas metálicas, reposición de una sección de baranda en un puente, instalación de bolardos, instalación de rejillas de sumideros, tapas de pozos, instalación y/o retiro de otro tipo de elementos de infraestructura, que afecten la seguridad y movilidad vehicular y/o peatonal, entre otros.

Para estas actividades se destinan unos porcentajes máximos dentro del presupuesto del contrato, es así que para los contratos de conservación de malla vial en ejecución se presentan los siguientes porcentajes:

- El 15% del presupuesto asignado a los contratos de conservación de malla vial arterial troncal.
- El 15% del presupuesto asignado a los contratos de conservación de malla vial rural.
- El 20% del presupuesto asignado a los contratos de conservación de malla vial arterial no troncal.
- El 20% del presupuesto asignado a los contratos de conservación de malla vial intermedia – SITP.

En consecuencia, la atención de daños puntuales se realiza mediante la reparación de aquellos puntos que por su avanzado estado de deterioro están afectando la seguridad vial, la movilidad de los usuarios y la operación del Sistema Transmilenio. La atención de los daños puntuales se realiza mediante actividades puntuales tales como parcheo, bacheo, y de requerirse, fresado y reposición de carpeta en pavimentos flexibles y en pavimentos rígidos, reposición total o parcial de losas, previamente aprobados por la interventoría, aclarando que los recursos de los contratos en mención son a monto agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.

5. “¿En promedio cuanto tiempo se requiere para intervenir la malla vial, después de una solicitud para que se realice una intervención?”

12

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Respuesta: los requerimientos para intervención de la malla vial, son respondidos brindando al ciudadano la información solicitada de acuerdo con la competencia del Instituto (indicada al inicio del presente comunicado) o según sea el requerimiento se evalúa la información brindada con el fin de realizar la atención respectiva, efectuando la verificación si en los contratos en ejecución se encuentra priorizado el tramo vial o si es factible su atención a través de actividades de atención inmediata, lo anterior aclarando que los contratos de conservación son a monto agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.

Si el segmento vial está priorizado o es factible ejecutarlo a través de alguno de los contratos de conservación en ejecución, los tiempos para su intervención dependen de los plazos establecidos en el cronograma de obra aprobado por la interventoría y de factores como ejecución de diagnóstico y diseños (en caso de que apliquen por el tipo de intervención a ejecutar), permisos por parte de entidades ambientales o distritales, suscripción de actas de competencia con empresas de servicios públicos, aprobación de planes de manejo de tráfico por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre otros.

6. “¿De qué depende que efectivamente se haga una intervención sobre la malla vial de la ciudad?”

Respuesta: Conforme a las competencias indicadas al inicio del presente comunicado y tal como se manifiesta en el documento **IDU GU-FP-02**, Guía “*Estructuración de programas de conservación para los Sistemas de Movilidad y Espacio público peatonal construido, en Bogotá D.C.*”, 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.

La conservación de la red vial debe ser una actividad recurrente. Sin embargo, los recursos con que cuenta el Instituto de Desarrollo Urbano para la atención de la malla vial de la ciudad son insuficientes y a pesar de las labores realizadas a través de los programas de conservación desarrollados, 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.

El Instituto ha implementado una herramienta objetiva para priorizar los recursos disponibles en esta Entidad para la conservación de la malla vial existente. Esta herramienta es el modelo matemático de priorización para el programa de conservación de



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

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 principales criterios definidos son:

- **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.
- **Índice de condición del pavimento:** evaluación del estado superficial del pavimento. El índice numérico varía desde cero (0), para un pavimento fallado o en mal estado, hasta cien (100) para un pavimento en perfecto estado.
- **Territorios priorizados de mejoramiento integral de barrios:** de acuerdo con la Resolución Distrital 1555 de 2015, la cual adoptó el reglamento interno de la Comisión Intersectorial para la Gestión Habitacional y el Mejoramiento Integral de los Asentamientos Humanos en el Distrito Capital, la Secretaría Distrital del Hábitat, a partir de los análisis técnicos, espaciales, catastrales, socioeconómicos y funcionales desarrollados, identificó y propuso un grupo de territorios priorizados para la convergencia de entidades, que aporten en la ejecución de los programas y proyectos de mejoramiento integral; así como para coordinar la territorialización de las actuaciones de las entidades Distritales y de las localidades, que participan en las Unidades de Planeamiento Zonal.
- **Proximidad a equipamientos:** con este criterio se califica la ubicación geográfica del segmento evaluado respecto a la localización de los equipamientos de Salud, Educación e Infraestructura Pública.
- **Red vital:** Criterio que evalúa la presencia del segmento evaluado dentro de la red vial de emergencias de la ciudad.
- **Movilidad:** Este criterio es el resultado de la combinación de dos (2) parámetros, los cuales se explican a continuación:
 - Oferta de Pasajeros en rutas del SITP
 - Capacidad: Parámetro que califica los corredores viales según el número de carriles de éstos, ya que las vías que presenten mayor ancho vial tendrán mayor capacidad de movilidad en un momento determinado.

14

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

- **Solicitudes de la comunidad y otras entidades:** Criterio que reúne requerimientos de intervenciones en vías que han sido radicados por Transmilenio S.A, Secretaría Distrital de Movilidad 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

De manera general, la metodología empleada en el Instituto para la estructuración del modelo matemático de priorización es la siguiente:

- Definición de corredores, con el propósito de evitar la segmentación de la intervención.
- Indicadores: a cada criterio se le asigna un sistema de calificación de 0 a 100 de las distintas posibilidades de respuesta que pueda tener cada uno.
- Calificación de elementos: con los criterios e indicadores definidos, se califica cada uno de los criterios para cada elemento.
- Calificación de corredores: Asignada la calificación de los criterios en cada uno de los elementos que conforman el corredor, se calcula la calificación promedio de cada criterio, la cual se realiza a partir del promedio ponderado de la calificación de cada elemento respecto a la longitud de la totalidad de los elementos que compongan el corredor, de acuerdo con la siguiente expresión matemática:

$$(C_1 * K_{c1} + C_2 * K_{c2} + \dots + C_n * K_{cn}) / (K_{c1} + K_{c2} + \dots + K_{cn}).$$

Donde,

C_1, \dots, C_n : Calificación de cada criterio en cada elemento.

K_{c1}, \dots, K_{cn} : Longitud en kilómetros carril de cada elemento.

- Definición de fórmula para obtener el factor de prioridad: para cada criterio se asigna un peso porcentual (número entero). La sumatoria de todos los pesos porcentuales asignados a cada criterio deberá ser 100. Todos los criterios se califican. Se realizan diversos análisis de sensibilidad en los cuales se asignan diferentes pesos porcentuales a cada uno de los criterios definidos, para establecer los pesos porcentuales óptimos según la jerarquía de malla a atender.



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

- Factor de prioridad: una vez obtenidos los pesos porcentuales se aplica la fórmula de factor de prioridad (F_p) para cada uno de los corredores, de acuerdo con la siguiente expresión matemática:

$$F_p = \sum_{i=1}^n P_i * C_i$$

Donde,

F_p : Factor de prioridad

P_i : Peso porcentual del criterio i, se expresa en %

C_i : Calificación del criterio i para el corredor

Después de obtener el factor de prioridad (F_p) de cada corredor y para efectos de identificar el orden de prioridad, estos se organizan de mayor a menor según el valor de factor obtenido. El mayor valor determina la prioridad en el programa.

9. “¿Han funcionado los planes de choque para aliviar la movilidad durante las obras en las grandes vías de la ciudad como la Avenida carrera 68?”

Respuesta: Sobre las afectaciones a la movilidad que puedan derivarse de la ejecución de los Contratos de Obra en el corredor de la Avenida Carrera 68, se resalta que, como parte de los Términos de Referencia Contractuales, de obligatorio cumplimiento para Contratistas y seguimiento de las Interventorías, se tiene el documento **APÉNDICE F – ESPECIFICACIONES PARA EL COMPONENTE MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS**, que rige para todos los nueve (09) grupos de obra para la CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C.

El citado Apéndice F define, entre otras, las siguientes consideraciones sobre el manejo del tránsito para la ejecución de las obras:

APÉNDICE F

El apéndice F, se constituye en los términos de referencia para la elaboración e implementación del Plan de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, en adelante PMT.

16

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Es responsabilidad del constructor seleccionar la mejor alternativa para el PMT y elaborar el mismo; en cualquier caso, el único responsable será el constructor y por tanto no podrá en ninguna circunstancia desconocer los criterios, condiciones, metodologías, parámetros y en general el contenido y estrategias del Plan de Manejo que se le apruebe.

Toda vez que el corredor vial de la Carrera 68 se dividió en tramos para la ejecución del proyecto, es importante que el oferente interesado en la presentación del Plan de Manejo de Tránsito – PMT, para el tramo de su interés, tenga en cuenta que su implementación no se llevará a cabo de manera aislada, debiendo tener en cuenta su armonización con el PMT que presenten otros contratistas cuyos tramos sean colindantes con el suyo, a fin de que dichos planes de manejo se hagan de manera coordinada por los contratistas, entre tramos contiguos, para facilitar el desarrollo de los trabajos y minimizar los impactos negativos que se puedan generar en el área aferente.

(...)

3. PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

3.1. Objetivo

El objetivo general del Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos, para cada uno de los tramos en que se ha dividido el corredor vial, propende por mitigar el impacto generado por la ejecución de las obras de construcción para la Adecuación al sistema transmilenio de la Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68), con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

En consideración de lo anterior, en el Apéndice F se definen manejos particulares según los modos de transporte, privilegiando los modos de transporte no motorizados como los más vulnerables, así como el transporte público como aquel de uso masivo por parte de la ciudadanía en Bogotá. A continuación, se exponen tales definiciones:

(...)

3.4.4. Manejo del Tránsito Peatonal y de Bicicletas

· El sendero a implementar debe inducir al peatón al uso de los puentes peatonales y/o cruces seguros existentes en los corredores y los que se plantee durante la etapa de obra.

· Garantizar señalización en aquellos sitios donde exista conflicto ciclo-usuario – peatón y peatón – vehículos automotores.

· La seguridad del tránsito peatonal debe ser un elemento integral y de alta prioridad.



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

· La señalización dispuesta por el Contratista debe permitir la fácil identificación por parte de los peatones de los corredores provisionales dispuestos para su circulación.

· En los sitios críticos de cruce de los flujos peatonales con otras infraestructuras viales (calzadas, ciclo rutas, etc.) se deberá disponer de auxiliares de tránsito para la guía de los usuarios o implementación de fases semafóricas peatonales seguras en función de la demanda peatonal.

· En ningún caso se deben utilizar los senderos peatonales y/o zonas de ciclo ruta para el depósito de materiales, herramientas, equipos o cualquier otro elemento que alteren la capacidad de la zona.

· Para el cruce de la vía donde se considere necesario se debe prever la ubicación de auxiliares de tránsito que faciliten el paso de los ciclo-usuarios.

· Los radios de giro que se planteen, deberán garantizar una operación segura de la ciclorruta, por tanto, no se permitirán radios de giro que limiten el normal desplazamiento de los ciclo-usuarios.

· El ancho mínimo del andén y/o ciclo ruta será aquel que se determine en función de la demanda y operación confortable de la misma, los cuales deben ser independientes. El piso de los senderos peatonales como de ciclo-usuarios debe ser firme, antideslizante y sin obstáculos (zonas duras).

· Los senderos peatonales deben ser protegidos con barreras plásticas (maletines), para los casos en que se plantee trasladar al peatón a la calzada vehicular. En todo caso, se debe atender y cumplir lo que para estos casos establezca la SDM.

· Se debe separar el flujo peatonal de los trabajos propios de la obra.

· Los elementos de protección de los senderos peatonales como las lonas y cintas de seguridad deben permanecer continuas y perfectamente vertical u horizontal según el caso.

· Se deben plantear adecuaciones de manejo peatonal siguiendo los lineamientos de las características de las obras descritas, referente a las condiciones de seguridad, evitando áreas de circulación ocultas y sin iluminación.

3.4.5. Manejo del Tránsito de vehículos Particulares

· La circulación vial debe ser restringida u obstruida lo menos posible brindando condiciones de seguridad a los usuarios de las vías afectadas por la ejecución de la obra.

· La continuidad del tránsito sobre los corredores afectados se debe realizar mediante la implementación de desvíos y/u oferta de una capacidad vial mínima (corresponde al número de carriles que se definan en la implementación del PMT), en los tramos viales que se requiera, lo cual deberá ser presentado y soportado técnicamente mediante análisis de tránsito por el Contratista (modelación), avalado por la interventoría y aprobado por la SDM.

18

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

· Para los desvíos y carriles construidos y/o adecuados como parte del PMT, se deberá garantizar un ancho mínimo de carril de 3.25 m en los corredores donde existan rutas del SITP y vehículos de carga mayores a dos ejes, y un ancho mínimo de 3.0 m en los demás casos.

3.4.6. Manejo del Transporte Público (SITP)

· El transporte público tendrá prioridad sobre los demás flujos vehiculares, por lo que no podrá ser desviado sino bajo condiciones muy especiales y previa aprobación de la SDM.

· Si durante la ejecución del proyecto, llega a ser necesaria la modificación de rutas de transporte público, dicha modificación se debe realizar con base en estudios que realizará el Contratista a su costo y se entenderán incluidos en la remuneración por manejo de Tránsito Señalización y Desvíos, sin llegar a afectar sustancialmente su demanda, con desplazamientos máximos de 500 metros del corredor, con la previa aprobación de la SDM y la respectiva socialización a usuarios, conductores y demás.

· El Contratista garantizará en caso de requerirse el traslado de los paraderos que el desplazamiento de éstos no supere los 500 metros. No obstante, la separación de los mismos, corresponderá a los estudios de demanda del servicio correspondiente y a los análisis particulares de las características del espacio público y su entorno. Los paraderos deberán estar debidamente señalizados para garantizar tanto la operación vehicular como la accesibilidad de los usuarios del sistema.

· En el caso que las obras a ejecutar afecten rutas troncales, rutas alimentadoras, rutas duales, estaciones y/o paraderos del sistema Transmilenio, los PMTs correspondientes siempre deben ser coordinados con la Dirección Técnica de BRT y contar con el Vo.Bo. de su delegado.

· En caso que las obras a ejecutar afecten de manera considerable rutas SITP y/o paraderos, los PMT's correspondientes (esto sólo aplica para casos específicos), deben ser coordinados con la Dirección Técnica de Buses y contar con el VoBo de su delegado.

(...)

3.4.7. Manejo del Tránsito Pesado

· Para el tránsito de vehículos de obra, acceso y salida de los mismos, se deben proponer broches de los cuales se debe mostrar detalles. Los broches deben ser los mínimos posibles para reducir los conflictos con el Tránsito en general. En todo caso, se deberán implementar los aprobados por la SDM.

· Se debe garantizar la capacidad de las vías (geométrica y estructuralmente) para soportar esta clase de Tránsito.



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

· La seguridad de la vía en construcción y las vías de acceso aledañas (referida a condiciones de circulación y de señalización) durante el tiempo de ejecución de la Etapa de Construcción y hasta la terminación del Contrato son responsabilidad del Contratista.

· El Contratista debe indicar los recorridos para el desplazamiento de la maquinaria y equipos hasta el sitio de la obra. Desvíos (si aplica)

· El Contratista deberá mejorar las actuales condiciones operacionales de las vías. El interventor dará el visto bueno de las características de la intervención. El coordinador del IDU deberá conocer en todo momento las acciones a desarrollar.

· El Tránsito a desviar debe ser en primera instancia el particular, solo en casos especiales se desviará el transporte público y el pesado.

· Las vías a utilizar para desvíos deben adecuarse y mantenerse durante el tiempo que permanezcan los desvíos.

(...)

3.4.9. Coordinación con Otras Intervenciones

El contratista debe coordinar con las obras que se ejecuten en forma simultánea sobre el corredor y la zona de influencia cuando se presenten interferencias entre ellas en los diferentes Planes de Manejo de Tránsito implementados. En todo caso, y aún en el evento de presentarse interferencias entre los Planes de Manejo de Tránsito de otras obras y el Plan de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos del Proyecto el contratista deberá cumplir con todas las obligaciones asumidas como consecuencia de la suscripción del Contrato, para lo cual contará con el apoyo del IDU de ser necesario.

La Coordinación de las obras de la troncal debe ser permanente, en particular las referentes a la adecuación y mantenimiento de las vías utilizadas como desvíos asegurando en todo momento la continuidad necesaria para la correcta operación de las mismas.

El Contratista debe actualizar con la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura del IDU o quien haga sus veces, el reporte de obras avaladas por esta dependencia, a realizar en forma simultánea sobre el corredor y el área de influencia.

3.4.10. Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra

El Contratista debe indicar los recorridos para el desplazamiento de la maquinaria y equipos hasta el sitio de obra, cumpliendo con la normatividad vigente para trabajos eventuales en vía pública que afectan la movilidad.



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

El Contratista debe cumplir con la reglamentación para el transporte de la maquinaria y de los equipos de la obra incluyendo los vehículos de transporte para condiciones especiales por peso o dimensiones.

3.4.11. Identificación de puntos críticos y alternativas de solución.

El Contratista buscando optimizar el desempeño de la red vial existente dentro del área de influencia, podrá modificar la geometría de las vías seleccionadas como desvíos y/o las condiciones viales existentes, mediante el uso de las siguientes alternativas:

- Implementación de semáforos provisionales.
 - Adecuaciones geométricas (ampliación de calzadas, apertura de separadores, vías provisionales, etc.).
 - Auxiliares de tránsito.
 - Necesidades de apoyo por parte de la policía de tránsito (únicamente en los puntos estrictamente necesarios).
 - Adicional a lo anterior el contratista deberá contar con una grúa con el fin de optimizar la movilidad y la operación, ya sea del corredor de obra como en los desvíos, de manera que sirva de apoyo para el retiro de vehículos varados.
- (...)

3.4.15. Acciones de Contingencias

Son actividades que permiten atender en forma oportuna las diferentes alteraciones al Tránsito ocasionadas por choques y/o accidentes y/o vehículos varados, entre otros. Para ello el Contratista debe contar en forma permanente y en el sitio, como mínimo con el siguiente equipo:

- Equipos de comunicación (mínimo 2 unidades por frente de obra, por ejemplo: si el grupo considera tres frentes de obra, mínimo deberán proveerse de 6 equipos de comunicación)
- Mínimo una Grúa por grupo con capacidad para retirar vehículos pesados.

(Negrita y subrayado fuera de texto).

Como se aprecia en los contenidos citados previamente, desde los Términos de Referencia Contractuales se plantearon estrategias que, a partir de manejos en obra y la presentación y cumplimiento de los PMTs aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad, consideran los impactos sobre la movilidad que tendrán las obras y procuran su mitigación.



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Ahora, sobre la valoración respecto al funcionamiento o no de tales estrategias, se han definido unos **PARÁMETROS DE OPERACIÓN DEL TRÁNSITO** que, mediante un valor de línea base, su medición y seguimiento a la variación de los mismos a lo largo del proyecto, han permitido evaluar los impactos a la movilidad en el marco de unos límites de tolerancia también establecidos.

3.4.17. Aplicabilidad de los parámetros de operación del tránsito.

El Contratista de obra definirá una línea base destinada a mantener los parámetros de operación de tránsito dentro de los rangos que se definan como aceptables y a la cual deberá realizar monitoreo mes a mes. El Contratista de la obra responderá por el mantenimiento de los mismos y será función de la Interventoría y/o quien haga sus veces, de la verificación de su cumplimiento una vez implementados de acuerdo con los procedimientos técnicos establecidos en este capítulo; cuando el Interventor y/o quien haga sus veces verifique el incumplimiento de alguno de los parámetros, solicitará oportunamente al IDU con los debidos soportes las sanciones a lugar al Contratista.

(...)

La información que se utilice para realizar el análisis y proyección de parámetros podrá provenir de Entidades Distritales, siempre y cuando ésta haya sido tomada dentro del término de un año inmediatamente anterior y las condiciones de tránsito se mantengan, para lo cual deberá ser validada por la entidad competente. De no contarse con esta información se deberá tomar información primaria con la debida verificación de la interventoría y/o quien haga sus veces.

El Contratista deberá establecer la línea base, a partir de la información primaria o secundaria recopilada, para los parámetros e indicadores de comportamiento, análisis y evaluación del tránsito de obligatorio cumplimiento para la intervención de malla vial, tales como:

- **Velocidad de Operación: No se podrá reducir en más del 30%, o según exija la SDM.**
- **Ocupación de infraestructura vial: No podrá ser superior al 50%**
- Hora de máxima demanda (periodos pico)
- Capacidad y niveles de servicio de la infraestructura afectada (vía, anden o ciclorruta)



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

• Índices de accidentalidad: La accidentalidad no se podrá incrementar por las condiciones de obra. Para lo anterior se tendrán en cuenta las estadísticas de los tres últimos años.

• Propuestas estratégicas para reducir el Impacto de congestión a un nivel aceptable: Se entiende por propuestas estratégicas aquellas que involucran aspectos jurídicos para su implementación y por lo tanto requieren de la intervención de la SDM para la expedición de decretos y resoluciones reglamentarias para su ejecución. El Contratista deberá dejar consignado en su estudio que durante la ejecución de la obra podrá proponer las políticas que considere necesarias para aminorar el impacto urbano sobre el tránsito vehicular y peatonal y deberá someterlas a los conceptos previos de la interventoría y/o quien haga sus veces. El trámite de las políticas no podrá argumentarse como disculpa para la implementación y cumplimiento del plan de manejo de tránsito.

(Negrita y subrayado fuera de texto).

En relación a los **PARÁMETROS DE OPERACIÓN DEL TRÁNSITO** y sus límites de tolerancia establecidos, considerando un máximo del 50% para la ocupación de la infraestructura vial para cierres por frentes de obra o actividades asociadas, así como el mantenimiento de la capacidad y niveles de servicio de la infraestructura afectada, los cuales se garantizan mediante lo finalmente aprobado por la SDM para su implementación en campo bajo la aprobación de la SDM; se tienen la **Velocidad** y **Accidentalidad** como indicadores para el seguimiento a la afectación de la movilidad por las obras en ejecución. En este sentido, se presentan a continuación los valores de Línea Base y su seguimiento mensual a lo largo del año.



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Grupo 1						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	9,26	8,36	-9,69	17,87	2	-88,81
Febrero		8,28	-10,57		8	-55,23
Marzo		8,38	-9,55		5	-72,02
Abril		7,83	-15,41		2	-88,81
Mayo		8,08	-12,74		5	-72,02
Junio		7,88	-14,95		8	-55,23
Julio		8,09	-12,63		10	-44,04
Agosto		7,91	-14,53		9	-49,64

Grupo 2						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	8,30	13,46	62,17	25,54	1	-96,08
Febrero		13,91	67,58		4	-84,34
Marzo		13,68	64,80		0	-100,00
Abril		13,99	68,60		2	-92,17
Mayo		14,30	72,33		4	-84,34
Junio		13,85	66,86		0	-100,00
Julio		14,07	69,54		2	-92,17
Agosto		13,78	66,00		0	-100,00



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Grupo 3						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	17,49	13,79	-21,20	23,46	1	-95,74
Febrero		14,18	-18,92		2	-91,47
Marzo		13,40	-23,39		0	-100,00
Abril		13,97	-20,15		3	-87,21
Mayo		14,57	-16,73		2	-91,47
Junio		15,12	-13,55		0	-100,00
Julio		14,63	-16,35		2	-91,47
Agosto		14,99	-14,31		0	-100,00
Septiembre		15,59	-10,88		2	-91,47

Grupo 4						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	25,66	28,50	11,07	30,63	17	-44,49
Febrero		22,75	-11,34		10	-67,35
Marzo		23,60	-8,03		9	-70,61
Abril		24,26	-5,46		10	-67,35
Mayo		24,34	-5,14		2	-93,47
Junio		25,58	-0,31		6	-80,41
Julio		23,67	-7,76		12	-60,82
Agosto		22,97	-10,48		17	-44,49



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Grupo 5						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	27,24	30,21	10,90	35,17	7	-80,10
Febrero		30,95	13,62		5	-85,78
Marzo		29,67	8,92		18	-48,82
Abril		32,07	17,73		36	2,36
Mayo		31,35	15,09		17	-51,66
Junio		31,35	15,09		19	-45,98
Julio		33,17	21,77		16	-54,51
Agosto		33,44	22,76		17	-51,66
Septiembre		32,35	18,76			

Grupo 6						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	19,71	20,37	3,35	25,66	9	-64,93
Febrero		20,57	4,36		12	-53,23
Marzo		19,44	-1,37		26	1,33
Abril		18,21	-7,61		14	-45,44
Mayo		18,30	-7,15		17	-33,75
Junio		16,93	-14,10		11	-57,13
Julio		16,02	-18,72		9	-64,93
Agosto		16,11	-18,26		12	-53,23



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Grupo 7						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	17,18	23,29	35,56	6,40	2	-68,75
Febrero		21,87	27,32		6	-6,25
Marzo		22,60	31,58		0	-100,00
Abril		23,45	36,54		4	-37,50
Mayo		23,91	39,16		3	-53,13
Junio		23,09	34,44		6	-6,25
Julio		21,26	23,76		4	-37,50
Agosto		20,92	21,78		0	-100,00

Grupo 8						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	20,63	17,77	-13,86	12,20	12	-1,64
Febrero		22,19	7,56		2	-83,61
Marzo		21,86	5,96		10	-18,03
Abril		20,89	1,26		2	-83,61
Mayo		22,53	9,21		9	-26,23
Junio		23,87	15,71		10	-18,03
Julio		22,94	11,20		5	-59,02
Agosto		21,80	5,67		5	-59,02
Septiembre					4	-67,21



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Grupo 9						
Mes 2022	Velocidad Km/H			Accidentalidad		
	Línea Base	Medición	Variación (%)	Línea Base	Medición	Variación (%)
Enero	19,70	16,77	-14,89	4,52	0	-96,24
Febrero		17,52	-11,07		2	-63,05
Marzo		16,68	-15,34		1	-70,58
Abril		17,35	-11,92		2	-66,81
Mayo		16,21	-17,75		0	-96,24
Junio		16,02	-18,72		1	-74,12
Julio		16,33	-17,14		1	-74,12
Agosto		16,51	-16,23		1	-74,12
Septiembre		16,08	-18,40		3	-43,14

Viendo los valores expuestos anteriormente, se exponen los resultados del seguimiento que validan el cumplimiento de un máximo del 30% para la reducción de la velocidad en el corredor, así como el máximo de accidentalidad definido por la Línea Base al inicio de las obras para cada grupo.

10. “¿Qué estrategias se implementan para el mejoramiento del tráfico vehicular en las principales vías de la ciudad?”

Respuesta: el mejoramiento del estado de la malla vial y todos sus elementos asociados, es un factor que incide favorablemente en la solución de los problemas de movilidad de la ciudad, en la seguridad de los usuarios del sistema y en la disminución de accidentes viales, por lo que la entidad aporta dentro de sus competencias, con la intervención por conservación de todos los elementos que conforman la infraestructura vial, en casi todos los tipos de malla (Malla Vial Arterial Troncal, Malla Vial Arterial No Troncal, Rutas del SITP, Malla Vial Rural, Estructuras Hidráulicas, Puentes Vehiculares, Puentes Peatonales, Espacio Público y Ciclorrutas), a través de la ejecución de contratos y convenios de obra, que realizan actividades de conservación en la infraestructura vial y de espacio público de la ciudad, relacionados en el numeral 2.

11. “Desde el inicio actual periodo de gobierno y hasta el 31 de agosto de 2022, indique en un documento Excel, la cifra invertida en intervenciones en malla

28

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

vial, reparación de huecos y conceptos relacionados, especificando por cada uno dirección, fecha y valor. “

Respuesta: De acuerdo con lo solicitado, se remite archivo excel, con la relación de elementos intervenidos con actividades de conservación desde el 2020 y hasta lo corrido del 2022, con la información solicitada.

12. “Indique, para la avenida carrera 68, en promedio, ¿cuánto han aumentado los tiempos de viaje y la velocidad promedio en la vía desde que iniciaron las obras?”

Respuesta: Considerando la respuesta para el punto 9, se grafican a continuación los valores de velocidad mensual a lo largo del 2022 y su línea base.



En promedio, en el tramo del Grupo 1 la velocidad se ha llegado a disminuir un 12,5%.



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número



En promedio, en el tramo del Grupo 2 la velocidad se ha llegado a aumentar un 67,2%.



En promedio, en el tramo del Grupo 3 la velocidad se ha llegado a disminuir un 17,3%.

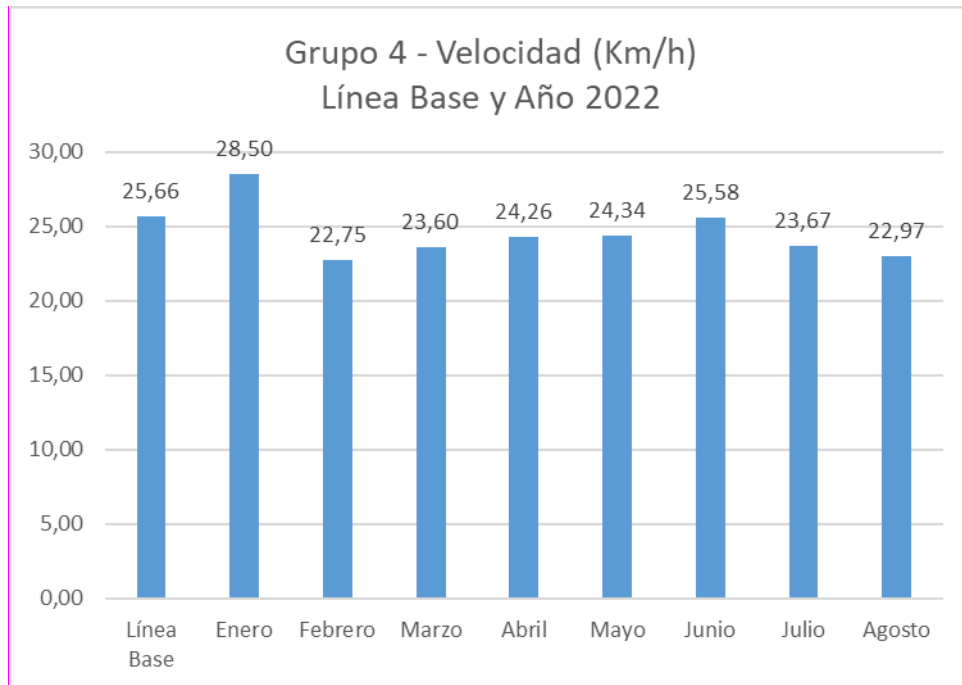


DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número



En promedio, en el tramo del Grupo 4 la velocidad se ha llegado a disminuir un 4,7%.



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número



En promedio, en el tramo del Grupo 5 la velocidad se ha llegado a aumentar un 16,1%.



En promedio, en el tramo del Grupo 6 la velocidad se ha llegado a disminuir un 7,4%.

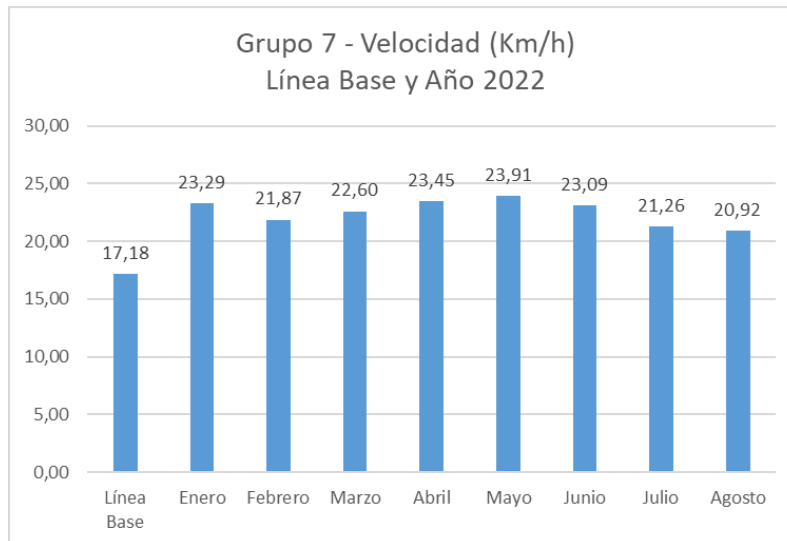


DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número



En promedio, en el tramo del Grupo 7 la velocidad se ha llegado a aumentar un 31,3%.



En promedio, en el tramo del Grupo 8 la velocidad se ha llegado a aumentar un 5,3%.

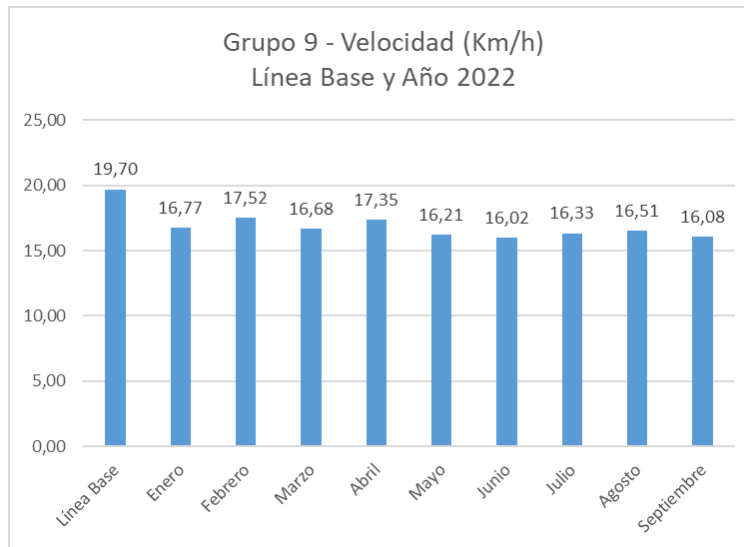


DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número



En promedio, en el tramo del Grupo 9 la velocidad se ha llegado a disminuir un -15,4%.

Esperamos de esta forma haber atendido de forma satisfactoria los interrogantes de competencia de esta Entidad, y quedamos atentos ante cualquier requerimiento o aclaración adicional al respecto.

Cordialmente,



Diego Sanchez Fonseca

Director General

Firma mecánica generada en 04-10-2022 03:38 PM

CONCEJO DE BOGOTÁ 04-10-2022 03:53:49

2022ER17035 O 1 Fol:1 Anex:1

ORIGEN: IDU/DIEGO SANCHEZ FONSECA

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/GARCIA BAQUERO DAGOBERTO

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 543 DE 2022

OBS: ---

Anexos: 1 DVD- lo anunciado en el oficio respuestas numerales No 3 y 11-

Aprobó: Claudia Tatiana Ramos Bermúdez-Subdirección General de Infraestructura

Aprobó: Gian Carlo Suescún Sanabria-Subdirección General Jurídica

Aprobó: Luis Ernesto Bernal Rivera-Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura

Aprobó: Meliza Marulanda-Dirección Técnica de Construcciones

34

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



DTCI

20223851635061

Información Pública

Al responder cite este número

Aprobó: Sully Magalis Rojas Bayona-Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación
Elaboró: Sandra Constanza Perilla Moreno-Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura