



CONCEJO DE BOGOTÁ 15-05-2025 12:11:36

2025ER13027 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: IDU/PEDRO ORLANDO MOLANO PEREZ

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA PROPO 607 DE 2025

OB\$: —



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., Mayo 14 de 2025

Doctora

**LUZ ANGÉLICA VIZCAÍNO SOLANO**

Secretaria General de Organismo de Control

**CONCEJO DE BOGOTÁ**

CL 36 28 A 41

111311

secretariageneral@concejobogota.gov.co

Bogotá - Bogotá DC

**REF:** Respuesta cuestionario Proposición 607 de 2025. Oficio Concejo No. 2025EE6803. Radicado IDU No. 202552600663012 - Tema: balance de la capacidad de la administración para resolver problemas y atender las necesidades más sentidas por la ciudadanía.

Respetada Doctora Luz Angélica,

En atención a la comunicación de la referencia, relacionada con el cuestionario de la proposición 607 de 2025, mediante la cual solicita información relacionada sobre el **“BALANCE DE LA CAPACIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN PARA RESOLVER PROBLEMAS Y ATENDER LAS NECESIDADES MÁS SENTIDAS POR LA CIUDADANÍA”**, a continuación, brindamos respuesta a las preguntas de competencia de del Instituto de Desarrollo Urbano, con base en la información preparada por la Subdirección General de Desarrollo Urbano, Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura, Dirección Técnica de Inteligencia De Negocios e Innovación, la Dirección Técnica de Construcciones de esta Entidad, en los siguientes términos:

**121. ¿Qué criterios se utilizan para priorizar las intervenciones en la malla vial, y cómo se garantiza que las obras cumplan con los plazos establecidos? Describa brevemente.**

**Respuesta:** Respecto de la priorización de proyectos de infraestructura urbana incluidas las intervenciones en la malla vial de Bogotá, éstas se fundamentan dentro de un sólido sistema de planeación regido por el Acuerdo 878 de 2023, que articula las políticas públicas, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) “Bogotá Camina Segura” 2024-2027.

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

1



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

Los criterios aplicados para la priorización de proyectos de infraestructura vial responden a una visión estratégica, técnica y sostenible, e incluyen:

- **Plan de Desarrollo Distrital (PDD):** El artículo 300 establece un conjunto de 113 proyectos de infraestructura de movilidad priorizados por su contribución a las metas de ciudad.
- **Disponibilidad presupuestal:** Se priorizan los proyectos con financiación asegurada, lo que permite mayor certidumbre y viabilidad en su ejecución.
- **Estado de madurez del proyecto:** Se favorecen aquellos que cuentan con avances significativos en estudios, diseños, licenciamiento y gestión predial.
- **Impacto social y económico:** Se valora el efecto directo de las obras sobre la movilidad, la calidad de vida, el empleo y el desarrollo económico de las zonas intervenidas.
- **Sostenibilidad ambiental:** Se consideran criterios de movilidad sostenible, eficiencia energética y mitigación del impacto ambiental.

Para garantizar el cumplimiento de los plazos establecidos en la ejecución de las obras, el IDU ha implementado un conjunto de medidas operativas y estratégicas, entre ellas:

- Exigencia de **planes de choque** a contratistas e interventores, incluyendo jornadas diurnas y nocturnas.
- **Acompañamiento directo de la alta dirección**, mediante recorridos en obra y revisión de compromisos.

**Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional**, mediante mesas de trabajo con entidades del Distrito y empresas de servicios públicos.

- **Garantía del flujo de recursos** mediante desembolsos oportunos y uso de vigencias futuras.
- **Retroalimentación de proyectos anteriores**, identificando buenas prácticas y aspectos por mejorar, con el fin de incorporarlos de manera estratégica en nuevas estructuraciones, reduciendo así la probabilidad de ocurrencia de eventos que puedan afectar la ejecución.

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

2



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

- Activación de **mecanismos sancionatorios** ante incumplimientos, para proteger la inversión y asegurar la continuidad de los cronogramas.

Por su parte, en lo relacionado con los criterios para priorizar las vías a ser conservadas por el Instituto de Desarrollo Urbano, si bien, se deberían realizar actividades de conservación a la totalidad de la infraestructura existente, los recursos económicos destinados para la conservación no alcanzan a cubrir la totalidad de las necesidades de la malla vial, por lo cual 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, en consecuencia el Instituto de Desarrollo Urbano ha desarrollado e implementado conforme a sus competencias dos programas de conservación, así:

### **Programa de Conservación para la Malla Vial**

El IDU estructura el Programa para la Conservación de la Malla Vial para la ciudad de Bogotá, el cual tiene como estrategia realizar intervenciones 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 los peatones, los ciclistas, el transporte masivo y el transporte particular.

El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) implementó una herramienta para priorizar los recursos disponibles para la conservación de la malla vial local e intermedia que soporta rutas del SITP y malla vial arterial no Troncal existente. Esta herramienta es el Modelo de Priorización para el Programa de Conservación 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:

### **COMPONENTE CONSERVACIÓN DE MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL**

Los recursos asignados para la conservación de la malla vial arterial no troncal se invertirán en corredores continuos, cuyo impacto es de carácter metropolitano, razón por la cual estos recursos no son territorializables.

Los principales criterios definidos para el modelo de Priorización, específicamente para el componente de malla vial arterial no troncal son:

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

*Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web*

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

*Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.*

3



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

- Movilidad

### COMPONENTE CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL QUE SOPORTA RUTAS SITP

Para distribuir los recursos disponibles en las diferentes localidades de Bogotá y tener intervención en toda la Ciudad, es necesario realizar una territorialización de los recursos de manera transparente y objetiva, que responda a las necesidades del territorio.

Para lo anterior, se tienen en cuenta los siguientes criterios:

- Índice de pobreza multidimensional
- Población
- Kilómetro carril por tipo de malla
- Necesidades de inversión por tipo de malla

Para el componente de segmentos de malla vial que soportan rutas del sistema integrado de transporte público (SITP), los criterios utilizados en el Modelo de Priorización son:

- Oferta de pasajeros en rutas del SITP
- Índice de condición del pavimento
- Solicitudes de Entidades y comunidad
- Zonas de intervención integral
- Proximidad a equipamientos

### COMPONENTE CONSERVACIÓN DE MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL

Para la malla vial arterial troncal no se tiene un modelo de priorización, ya que, en la estructuración del Programa de Conservación, se incluyen todas las troncales por tener un impacto de carácter metropolitano por ser ejes articuladores de la movilidad de la ciudad.

### COMPONENTE CONSERVACIÓN DE MALLA VIAL RURAL PRINCIPAL

Al igual que las troncales, todos los corredores que hacen parte de la malla vial rural principal de la Ciudad, son incluidos en los programas de conservación que se estructuran en las diferentes vigencias, de acuerdo con la disponibilidad de recursos.

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

4



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

## B. Intervenciones por condición de respuesta (o por reacción)

Teniendo en cuenta el presupuesto disponible y el alto deterioro de la malla vial, ha sido necesario disponer de un mecanismo que permita al Instituto reaccionar ante la presencia de daños que pudieran afectar la movilidad y la seguridad de los usuarios que transitan por la malla vial, esto, a través de la ejecución de actividades puntuales tales como: parcheos, bacheos, sellos de fisuras, sello grietas, sello de juntas y posibles fresados con reposición de carpeta asfáltica, reposición total o parcial de losas de concreto, etc. Estas acciones mitigan en gran medida los inconvenientes en la operación del flujo vehicular y reducen los tiempos de desplazamiento de los usuarios, lo que se traduce en una mejor calidad de vida.

Así las cosas, el Instituto viene desarrollando el tratamiento puntual de deterioros mediante las Brigadas de Reacción Vial, mecanismo que se clasifica como una intervención por condición de respuesta (o por reacción), y su objetivo principal se enfoca en atender daños que puedan afectar la movilidad y la seguridad en la malla vial, sin involucrar un diagnóstico global previo de la condición del pavimento; en ese sentido, las actividades desarrolladas a través de las Brigadas de Reacción son consideradas como como una política de conservación por condición de respuesta o reacción, acorde con las restricciones presupuestales del Distrito.

Es preciso aclarar que con este mecanismo sólo es posible atender los deterioros que requieren de actividades de conservación preventivo, las cuales pretenden retrasar el proceso de degradación de las condiciones superficiales y estructurales.

En consecuencia, los corredores se priorizan de acuerdo con las competencias de la entidad, necesidades identificadas, disponibilidad de recursos, tiempos establecidos y alcance de las actividades de reacción, garantizando así la intervención prioritaria en los sitios más críticos acorde con la necesidad de cada elemento.

Así mismo, se tiene en cuenta criterios técnicos como el índice de condición del pavimento, donde el estado superficial del corredor permite observar que tipo de actividad requiere la vía y determinar aquellos puntos que afectan la movilidad y seguridad de los usuarios; además de poder determinar que la intervención a realizar se enmarca en actividades de conservación por reacción, cuyo alcance contempla la atención de los daños puntuales (inventariados previamente o no) existentes en los corredores seleccionados, mediante actividades puntuales tales como parcheo, bacheo, y de requerirse, fresado con reposición de carpeta en pavimentos flexibles; reposición total o parcial de losas, en pavimentos rígidos; así como el sello de fisuras, sello de grietas, sello de juntas, entre otras patologías superficiales del pavimento.

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

5



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

Otros criterios técnicos importantes a tener en cuenta son la Movilidad, que es el resultado de la combinación de dos parámetros como son la Oferta de Pasajeros en rutas del SITP que permite conocer los corredores por donde pasan más rutas del sistema, su frecuencia y tipo de bus y la Capacidad, el cual permite determinar que entre más ancho sea el perfil de la vía, tiene una mayor capacidad de movilidad tanto para el transporte público como el particular.

Por último y no menos importante, se tienen en cuenta las solicitudes de entidades y comunidad, pues son conocedores directos de los sitios que requieren intervención.

Respecto a cómo se garantiza que las obras cumplan con los plazos establecidos, se informa que el Instituto ha desarrollado mecanismos y estrategias encaminadas a garantizar el cabal cumplimiento del objeto contractual, donde en primera instancia y en el marco del cumplimiento de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, sus decretos reglamentarios y demás normas sobre la materia, mediante Convocatoria Pública por Concurso de Méritos Abierto, se adjudica a Interventores externos, para que realicen la vigilancia y control del contrato designado, se verifique el cumplimiento de los documentos precontractuales (pliego de condiciones, anexos, adendas, documentos de aclaración, estudios previos, apéndices, capítulos, matriz de riesgo, propuesta del contratista y del interventor) y de los manuales, planes, guías y procedimientos de la Entidad, documentos generados por la Entidad para realizar seguimiento entre otras al plan detallado de trabajo (PDT), control de calidad de los materiales, especificaciones técnicas y demás obligaciones del contratista fundamentales en el desarrollo de las actividades de conservación.

Por otro lado, el Instituto cuenta con el Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos, versión 10.0 y el Manual de Gestión Contractual, versión 19; instrumentos que definen las responsabilidades, funciones, parámetros o actividades generales, que deben asumir los interventores para la ejecución satisfactoria del contrato y establece los procedimientos en caso que el contratista y/o la interventoría no cumpla con el objeto contractual o con alguna de sus obligaciones.

Así mismo, para lograr la debida gestión del cumplimiento de los contratos, el IDU promueve y gestiona la ejecución eficaz y para tales efectos cuenta con los seguimientos instrumentos: La facultad sancionatoria, incluyendo las Multas y la Cláusula Penal Pecuniaria, entre otras, los instrumentos de arreglo directo, las herramientas de control y seguimiento, las cláusulas excepcionales al derecho común y la afectación de la garantía única de cumplimiento.

En efecto y con respecto al incumplimiento del PDT, una vez el proyecto principal presente un atraso que supere el 5% con respecto al cronograma, corresponde al

*Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web*

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

*Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.*

6





DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

interventor solicitar al contratista de manera inmediata los correctivos necesarios entre los que se tiene el plan de contingencia para aquellas actividades que dieron origen al atraso; si el atraso persiste dará lugar a la presentación de solicitud de inicio de proceso administrativo sancionatorio por parte del interventor, inclusive se podrá iniciar proceso contra el interventor.

**122. ¿Cuáles son las medidas que desde el sector se están tomando para optimizar y corregir la estructuración y ejecución de los contratos relacionados con la infraestructura vial de la ciudad? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.**

**Respuesta:** El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) ha adoptado un conjunto de medidas para optimizar los procesos de estructuración y ejecución de los contratos relacionados con la infraestructura vial. Estas medidas buscan resolver cuellos de botella técnicos, jurídicos y administrativos, y avanzar de manera efectiva en los proyectos priorizados para la ciudad.

### **Priorización técnica y estratégica de proyectos**

Se ha realizado una revisión integral del portafolio de proyectos, priorizando aquellos con mayor impacto urbano, que cuentan con financiación asegurada o responden a mandatos administrativos o judiciales. Esta priorización se alinea con el POT, el Plan Distrital de Desarrollo y los lineamientos del Sistema Distrital de Planeación.

### **Reforzamiento de capacidades en estructuración y contratación**

Se ha fortalecido el equipo técnico en las etapas de pre inversión y formulación, permitiendo estructurar procesos de selección más sólidos y estratégicos. Como resultado de este esfuerzo, se proyectan contrataciones que podrían superar los **3 billones de pesos**, en beneficio de la movilidad y el desarrollo urbano de Bogotá.

### **Coordinación interinstitucional y reducción de trámites**

A través de convenios con entidades como EAAB, ENEL y la SDM, se han agilizado trámites clave. Además, se mantienen activas mesas técnicas y de concertación social para resolver problemáticas relacionadas con licencias, predios, patrimonio y ambiente.

### **Flexibilización operativa para evitar bloqueos**

En casos donde los permisos no se obtuvieron en la etapa de estructuración, se ha habilitado su gestión en las fases preliminares del contrato, permitiendo avanzar con la obra mientras se culminan dichos trámites.

### **Supervisión, control contractual y medidas correctivas**

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

7



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

Ante eventos de incumplimiento, se han iniciado procesos sancionatorios, aplicando multas o, de ser necesario, la caducidad del contrato, con el fin de garantizar el cumplimiento y proteger los recursos públicos.

#### Acompañamiento jurídico integral

El IDU cuenta con un equipo jurídico que lidera la revisión y sustento de modificaciones contractuales requeridas para cumplir los objetivos de los proyectos. Este equipo también realiza seguimiento a posibles desviaciones, facilitando la toma de decisiones correctivas oportunas y el avance legalmente sólido de los contratos.

#### Relacionamiento con el gremio y retroalimentación sectorial

En el marco de su estrategia de mejora continua, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU ha impulsado canales de diálogo permanente con el sector constructor, destacándose la interlocución con la Cámara Colombiana de la Infraestructura – CCI. Esta interacción ha permitido recopilar insumos relevantes derivados de la experiencia en la ejecución de obras, la identificación de buenas prácticas y el reconocimiento de barreras normativas, contribuyendo así a la optimización en la formulación de proyectos y al fortalecimiento de los procesos contractuales orientados a la consolidación de la infraestructura vial de la ciudad.

En relación con los proyectos de conservación, es pertinente precisar las competencias que legal y funcionalmente le han sido asignadas al Instituto para la atención de la infraestructura vial del Distrito Capital. Dichas competencias constituyen el fundamento técnico y jurídico para la estructuración de los proyectos, las cuales se exponen a continuación:

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
1. Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 2o del Acuerdo 19 de 1972, por el cual se crea el IDU y se establece objeto y funciones
2. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación		
Se asigna al IDU el <i>"el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, separadores viales y obras complementarias, estarán a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, así como la recepción e</i>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 3o del Decreto Distrital 980 de 1997, modificado por los artículos 1o del Decreto 759 de 1998 y 4 del Decreto 185 de 2011

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

8





DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

<i>interventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos".</i>		
<i>El mantenimiento, reparación, reconstrucción y rehabilitación de los monumentos públicos no corresponde al IDU sino al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, por virtud de lo establecido en el Decreto 185 del 2011.</i>		
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Acuerdo 2 de 1999 ( <i>Sistema de información de la malla vial</i> )
Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – ( <i>Plan de Ordenamiento Territorial</i> )
Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de ciclo infraestructura y la red de infraestructura peatonal.		
Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de ciclo infraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – ( <i>Plan de Ordenamiento Territorial</i> )
Construcción y mantenimiento vías locales.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Acuerdo 6 de 1992: "Artículo 3º (Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.)
<i>3. Adelantar el diseño, construcción y conservación de la malla vial local e intermedia, del espacio público y peatonal local e intermedio; así como de los puentes peatonales y/o vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Así mismo, podrán coordinar con las entidades del sector movilidad su participación en la conservación de la malla vial y espacio público arterial, sin transporte masivo.</i>	ALCALDES LOCALES	Acuerdo 740 de 2019 Artículo 5 (Por el cual se dictan normas en relación con la organización y el funcionamiento de las Localidades de Bogotá D.C.)
Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Artículo 156 del el Decreto Distrital 555 de 2021 – ( <i>Plan de Ordenamiento Territorial</i> )
-Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de ciclo infraestructura 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		

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

9



DTC

**202533500518091**

Información Pública  
Al responder cite este número

de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.		
a. Programar, ejecutar y realizar el seguimiento a la programación e información de los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial intermedia, local y rural construidas y ejecutar las acciones de mantenimiento que se requieran para atender situaciones que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Acuerdo 761 de 2020 (Artículo 95 que modifica el artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006).

**Fuente: Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura**

Teniendo claras las competencias y una vez se cuenta con los recursos financieros asignados, se planea la formulación de los programas y la estructuración de los documentos técnicos que soportan los procesos de selección para la contratación de las obras e interventorías y los convenios, mediante los cuales se llevará a cabo la conservación de la infraestructura vial y el espacio público construidos a cargo de la entidad.

La estructuración de cada programa de conservación, busca la optimización de los recursos y la distribución de los mismos de manera tal que se logre el mayor índice de cobertura posible a través de la aplicación de los modelos de priorización en el programa de conservación e Intervenciones por condición de respuesta (o por reacción), realización de vistas previamente a las vías preseleccionadas a fin de determinar las vías más deterioradas.

Por otro lado, se realizan reuniones interinstitucionales (IDU, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación de Malla Vial y los Fondo de Desarrollo Local), en busca de una armonización entre las entidades y lograr una mayor cobertura de conservación en la infraestructura de la ciudad.

Adicionalmente, está la permanente armonización de los resultados de procesos anteriores con la continuación sostenible de las actividades que la malla vial de la ciudad requiere, para conservar o mejorar los estados de condición superficial de sus estructuras.

Ahora bien, los impactos y las magnitudes de la estructuración de los proyectos de conservación dependen de los recursos asignados, debido a que estos son escasos y por lo mismo no es posible llegar a conservación del 100% de la infraestructura de la ciudad.

En consecuencia, se busca con cada vía atendida obtener un gran impacto en la seguridad vial, la movilidad y el bienestar de la ciudadanía.

La mejora en la movilidad sobre esta infraestructura pública, se ha experimentado en la ciudad de manera progresiva en los últimos años, cuyas magnitudes de evolución se

*Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web*

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

*Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.*

10



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

pueden observar en los periódicos y reportes que emite semestralmente a la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocios e Innovación - DTINI sobre las Estadísticas de la Malla Vial de Bogotá y que muestran gráficamente las mejoras porcentuales en los estados buenos de condición superficial y la disminución o estabilización en los porcentajes de los estados regulares o malos de condición superficial de las vías, pertenecientes a la Malla Arterial y Principal de la ciudad, Link Extensión y Estado de la Malla Vial de Bogotá D.C, 2024-II (diciembre).

<https://experience.arcgis.com/experience/9eeacbcabe9149358a6fac80eda2d46b>

Respecto a la optimización de la ejecución de las obras, como se indicó en el punto 121, el Instituto ha desarrollado mecanismos y estrategias encaminadas a garantizar el cabal cumplimiento del objeto contractual, donde en primera instancia y en el marco del cumplimiento de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, sus decretos reglamentarios y demás normas sobre la materia, mediante Convocatoria Pública por Concurso de Méritos Abierto, se adjudica a Interventores externos, para que realicen la vigilancia y control del contrato designado, se verifique el cumplimiento de los documentos precontractuales (pliego de condiciones, anexos, adendas, documentos de aclaración, estudios previos, apéndices, capítulos, matriz de riesgo, propuesta del contratista y del interventor) y de los manuales, planes, guías y procedimientos de la Entidad, documentos generados por la Entidad para realizar seguimiento entre otras al plan detallado de trabajo (PDT), control de calidad de los materiales, especificaciones técnicas y demás obligaciones del contratista fundamentales en el desarrollo de las actividades de conservación.

Por otro lado, el Instituto cuenta con el Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos, versión 10.0 y el Manual de Gestión Contractual, versión 19; instrumentos que definen las responsabilidades, funciones, parámetros o actividades generales, que deben asumir los interventores para la ejecución satisfactoria del contrato y establece los procedimientos en caso que el contratista y/o la interventoría no cumpla con el objeto contractual o con alguna de sus obligaciones.

Así mismo, para lograr la debida gestión del cumplimiento de los contratos, el IDU promueve y gestiona la ejecución eficaz y para tales efectos cuenta con los seguimientos instrumentos: La facultad sancionatoria, incluyendo las Multas y la Cláusula Penal Pecuniaria, entre otras, los instrumentos de arreglo directo, las herramientas de control y seguimiento, las cláusulas excepcionales al derecho común y la afectación de la garantía única de cumplimiento.

### **123. ¿Cuántos cupos de ciclo parqueadero están operativos a mayo de 2025?**

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

11



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

**Respuesta:** En relación al cupo de ciclo parqueaderos, se informa que el tema relacionado con cupos de operación, sellos de calidad, inversión y seguridad, son competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, ya que como organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que regula y controla el transporte público individual y la cual tiene dentro de sus funciones: “Elaborar los estudios técnicos asociados a la planeación de la movilidad en relación con el transporte público en Bogotá D.C.”, así como, “Orientar, establecer y planear el servicio de transporte público, en todas sus modalidades, en Bogotá D.C.” (Decreto Distrital 672 de 2018 – Artículo 15 – Numerales 5 y 9 respectivamente) – Subrayado fuera de texto.

#### 124. ¿Cuántos kilómetros de ciclorrutas están operativos a mayo de 2025?

**Respuesta:** Con respecto al inventario de la red de ciclorrutas se informa que el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU cuenta con información geográfica y alfanumérica de la Malla Vial, Espacio Público, Ciclorrutas y Puentes de la Ciudad.

En este mismo sentido, el Instituto dispone los registros administrativos del inventario de la red de ciclorrutas existentes en la ciudad, los cuales se representan a partir del trazado total de esta red con el propósito de indicar su configuración sobre el territorio de la ciudad. El objetivo principal es reflejar la oferta de esta infraestructura por la cual pueden transitar los bici-usuarios expresando su extensión en kilómetros (km).

Teniendo en cuenta lo anterior, con corte a 30 de junio de 2024[1], tiene una extensión total de aproximadamente 661,1 kilómetros, Dicha información está disponible para consulta en la página web del IDU, accediendo a través del siguiente enlace:

<https://experience.arcgis.com/experience/4e0d122a952e4e9e8c06b3e823f3ab5e/page/EPInventario/>

EXTENSIÓN RED DE CICLORRUTAS (km)	
Zona para el tránsito del bici usuario	Km
Ciclorruta	319,4
Bici carril	140,7
Espacio Público Compartido	71
Ciclo_Peatonal	14
Ciclo_Puente	5,2
Ciclo_Vehicular	0,3
Intersección	40,5

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

12



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

Pompeyano	0,8
Vía Compartida	69
<b>TOTAL</b>	<b>661,1</b>

Fuente: IDU/DTINI, SIGIDU – 30 de junio de 2024.

[1] Es necesario precisar que el inventario se publica con una periodicidad semestral, con base en la información reportada por las demás entidades que intervienen Malla Vial y Espacio Público de la ciudad. Actualmente el IDU se encuentra en la fase de acopio de la información correspondiente al segundo semestre de 2024.

**125. ¿Qué medidas se están tomando para garantizar la seguridad de los ciclistas en estas infraestructuras, especialmente en zonas de alto riesgo? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.**

**Respuesta:** Respecto de las medidas o acciones tomadas por el Instituto de Desarrollo urbano para garantizar la seguridad de los biciusuarios, se presentan las siguientes consideraciones:

Inicialmente, es importante destacar, que el Instituto sólo realiza acciones físicas en la construcción y conservación de la ciclo infraestructura y dado que sus intervenciones se desarrollan acorde a lo que establece la Secretaría Distrital de Movilidad, dicha Entidad en el marco de sus competencia podrá dar alcance a la información pertinente desde las temáticas: normativas, seguridad, proyectos y programas para la bicicleta y las diversas acciones que desde la política de la bicicleta se implementan con el fin de garantizar el uso adecuado de esta infraestructura, así como los análisis de impactos y magnitudes que desarrollan como parte del monitoreo constante que realiza para mejorar los planes y programas dirigidos a garantizar la seguridad de los ciclistas.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el Instituto de Desarrollo urbano es una entidad ejecutora, encargada de la construcción y conservación de la infraestructura de la ciudad, entre las cuales se encuentra la ciclo infraestructura, que está compuesta por bici carriles y ciclorrutas sobre andén, que facilitan el desplazamiento adecuado y seguro de los ciclistas, acorde a los establecido en la normativa Nacional y distrital vigente, el Manual del espacio Público y los lineamiento y estándares definidos por la Secretaria Distrital de Movilidad (SDM), sus medidas van encaminadas a mejorar la ciclo infraestructura existente, creación y conservación de pasos seguros y conexiones, e integración de la ciclo infraestructura con los diferentes modos de transporte.

Por otro lado, el Instituto en el marco de sus competencias, realiza el mantenimiento de la cicloinfraestructura existente, por medio de las acciones necesarias para conservar las capas que constituyen este tipo de elementos y que acorde al nivel de daño, interviene cada uno de sus estratos para garantizar su estabilidad y condición de servicio, en este

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

13





DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

sentido la ciclo infraestructura, está constituido técnicamente por cuatro estratos principales:

1. Superficie de acabado: Corresponde a la estructura de rodadura, esta corresponde puede ser en pavimento articulado, rígido o flexible según sea el caso y tiene un grosor variable de 0.06mt a 0.20 mt según su función como ciclo infraestructura y el nivel de tráfico al que se encuentra expuesta la estructura.
2. Base: Es la capa superior de la estructura encargada de soportar la superficie de acabado, esta presenta profundidades variables entre 0.30-0.50 mt
3. Sub-base: Es la capa más profunda de la estructura y presenta una profundidad media entre 0.30-0.70 mt, este depende de las consideraciones técnicas requeridas para la estabilidad del elemento.
4. La subrasante: es el suelo natural o antrópico que soporta las cargas transmitidas desde la superficie, a través de las capas superiores de la estructura de pavimento.

Para realizar las acciones de conservación, se definen cuatro estrategias, como son: mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación o reconstrucción, sin que sean estas las únicas actividades exclusivas a desarrollar con los procesos de conservación, por lo que pueden realizar otras actividades puntuales con el fin de garantizar las condiciones y funcionamiento óptimo de la cicloinfraestructura.

Las definiciones de las estrategias de intervención para la conservación de la cicloinfraestructura se encuentran a continuación, están definidas en la guía para el diseño de vías urbanas del IDU y el glosario IDU en el siguiente enlace:

<https://www.idu.gov.co/page/transparencia/informacion-de-interes/glosario>

En este sentido, es relevante destacar que las precitadas estrategias de mantenimiento, generan una afectación particular en la profundidad de excavación, que debe tenerse en cuenta para determinar su impacto y las justificaciones técnicas para la realización de trámites que pueden ser requisito para la realización de las actividades mantenimiento en áreas específicas de la ciudad, como es el caso de las áreas con patrimonio o condiciones especiales, que requieren de permisos y resoluciones de entidades como: el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), etc., para lo cual se han estimado acorde a los procesos históricos de conservación los siguientes espesores promedio:

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

14





DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

Estimativo sobre la profundidad de intervención espesores promedio (mt)		
Estrategia de mantenimiento	Ciclo infraestructura en andén	Ciclo infraestructura en calzada
Rutinario	0,05	0,2
Periódico	0,3	0,5
Rehabilitación/Reconstrucción	0,7	0-1,50

Fuente: Dirección Técnica Conservación de Infraestructura – mayo 2025

**Mantenimiento rutinario:** Se refiere a la conservación continua con el fin de mantener las condiciones óptimas y uso adecuado de la cicloinfraestructura, (con intervalos menores de un año) constituyéndose en una práctica preventiva con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de estas infraestructuras de movilidad.

El mantenimiento rutinario realiza acciones superficiales, que en la mayoría de los casos no exceden la superficie de acabado, aunque pueden llegar a requerir acciones correctivas sobre la superficie de acabado reemplazando piezas y secciones puntuales de tipo superficial que no afectan la base del elemento.

**Mantenimiento periódico:** Es el conjunto de actividades superficiales que no comprometen las capas profundas de la estructura del pavimento, tendientes a mejorar el período de diseño y mantener su condición de servicio, constituyéndose así, en una práctica preventiva y/o correctiva que permite recuperar los elementos de los deterioros ocasionados por: el impacto de uso, los fenómenos naturales o agentes externos a los que está expuesta la infraestructura de movilidad.

Entre las actividades principales, no minimizando la importancia de las complementarias, se encuentran las siguientes: intervención de la superficie del pavimento articulado, rígido o flexible, reconstrucción de losas, lechadas o sello de arena-asfalto, reemplazo parcial de la superficie y mantenimiento de la base, etc., realizando estas actividades de conservación en intervalos variables según la necesidad de intervención que se pueda reconocer al momento de su inspección visual.

El mantenimiento periódico tiene como alcance la capa de acabado y la capa de la base que lo soporta, con el fin de recuperar la estructura superficial para garantizar el funcionamiento óptimo de la superficie de acabado, esto implica excavaciones inferiores a 30 cm que corresponden a la base, igualmente, puede implicar el reemplazo de toda la

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

15



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

capa de acabado, cuando esta presenta daños o requiere la actualización a la normativa vigente de la ciclo infraestructura al momento de la intervención.

**Rehabilitación:** Es el conjunto de técnicas que se ejecutan para mejorar o recuperar la condición funcional y estructural del pavimento articulado, rígido o flexible, cuando el área de la falla compromete las capas inferiores de la estructura; la aplicación de estas técnicas permite prolongar la vida útil del elemento por un mayor tiempo que el de su periodo de diseño, manteniendo el nivel de servicio, a partir del diseño de la intervención a ejecutar sobre el perfil transversal de la estructura existente.

La rehabilitación tiene un alcance profundo para intervenir la base y la sub-base de la carpeta que soporta el pavimento hasta una profundidad de 0,70 mt, esto porque existen daños profundos, para lo cual las excavaciones alcanzan la estructura completa de secciones parciales a intervenir de los elementos a intervenir.

**Reconstrucción:** Esta estrategia consiste en el retiro y reemplazo parcial o total de la estructura del pavimento articulado, rígido y flexible para generar una nueva estructura, para esto, es posible considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes.

La reconstrucción genera excavaciones totales con una profundidad entre 0,70 mt en ciclorruta en andén y 1,50 mt para bicarril en calzada, que corresponde a la estructura del elemento a intervenir, generando una estructura parcial o totalmente nueva en el área del elemento que ha fallado estructuralmente.

Las especificaciones técnicas que la Entidad aplica en el proceso de conservación programada, se derivan de la Resolución 10910 de 2019 por medio de la cual se adoptan las especificaciones ET-IC-01 “*ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES DE MATERIALES Y CONSTRUCCIÓN PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.*”, determinando como criterio general la intervención integral de los elementos existentes del espacio público y la ciclo infraestructura para conservarlos, actualizarlos y/o complementarlos, acorde a la normativa vigente en términos de accesibilidad universal y de diseño establecida en el Manual del Espacio Público de Bogotá (MEP).

Adicionalmente, se realizan acciones para atender los daños puntuales, en este sentido se pueden realizar las siguientes actividades: Reposición puntual de pavimentos articulados, flexibles y/o rígidos (losetas, adoquines, concreto fundido y estampado); reparación y/o restitución de bordes y confinamientos; lavado de superficie, deshierbe y Sello de juntas; mantenimiento de zonas verdes; asentamientos, hundimientos y daños por redes; falta de pendiente longitudinal y/o transversal; ausencia de elementos de accesibilidad (barandas, señalización podotáctil, vados, rampas). Así mismo, se realiza la

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

16



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

atención de los daños puntuales existentes en las calzadas asociadas a bicarriles o ciclorrutas, cuando éstas presenten daños, para garantizar su buen funcionamiento; con acciones como: parcheo, bacheo, y de requerirse, fresado con reposición de carpeta asfáltica en pavimentos flexibles; reposición total o parcial de losas, en pavimentos rígidos; sello de fisuras, sello de grietas, sello de juntas, entre otras patologías del pavimento, entre otras acciones que se requieran para garantizar el buen estado de la infraestructura así como la seguridad de los actores de la movilidad de manera integral en la red.

Por último, genera la participación y el control social de las obras públicas, a través de las quejas, solicitudes y requerimientos de la ciudadanía.

En conclusión, busca asegurar que sus obras sean diseñadas, construidas y conservadas de forma responsable y dando cumplimiento a la normatividad.

Con relación a los impactos que estas acciones físicas generan sobre la cicloinfraestructura, se destacan las siguientes

- Atención de la cicloinfraestructura construida de la ciudad, mejorando el estado de condición de esta y prolongando su vida útil.
- Reducción de los índices de accidentalidad por la presencia de huecos y fallas superficiales existentes en la infraestructura para la bicicleta.
- Permite la actualización normativa de la señalización ofreciendo mejores condiciones de seguridad para los biciusuarios
- Mejora de las condiciones físicas de la cicloinfraestructura para facilitar la intermodalidad y la interacción por medio del modo bicicleta a las actividades de la ciudad.
- Mejor calidad de vida de la ciudadanía.

Por último, genera la participación y el control social de las obras públicas, a través de las quejas, solicitudes y requerimientos de la ciudadanía.

**126. ¿Cuáles son los 10 PMT que generan mayor afectación a los usuarios en términos de seguridad e infraestructura a peatones y ciclistas? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.**

**Respuesta:** Inicialmente se debe mencionar que en lo corrido del año 2025 se han elaborado, gestionado y aprobado cerca de 3.160 Planes de Manejo de Tránsito (PMT) asociados a proyectos de construcción a cargo del IDU, trámite que se realiza ante la Secretaría Distrital de Movilidad. Estos PMTs se presentan por parte del Contratista y su respectiva Interventoría de acuerdo con el avance de obra, etapa constructiva, sector a

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

17



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

intervenir y demás consideraciones técnicas propias de cada proyecto, por lo cual no es fácil cuantificar y comparar los impactos de cada PMT.

No obstante, realizando el análisis de la mayor cantidad de PMTs presentados por proyecto, a continuación, se presenta el listado de los 10 proyectos que mayor cantidad de PMTs han presentado y han sido autorizados por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Contrato	Proyecto	Número de PMT autorizados en 2025
IDU-353-2020	Troncal Carrera 68 - Calle 100 entre la Carrera 48 y la Carrera 9 - Grupo 9	150
IDU-1646-2020	Troncal Av. Ciudad de Cali entre la Av. Circunvalar del Sur y la Av. Bosa - Grupo 1	137
IDU-351-2020	Troncal Carrera 68 - Calle 100 entre la Calle 66 y la Carrera 65 - Grupo 7	120
IDU-1760-2021	Zonas Industriales Montevideo y Puente Aranda - Grupo 1	115
IDU-1737-2021	Puente vehicular de la Av. Sirena por Autopista Norte	112
IDU-1653-2020	Troncal Av. Ciudad de Cali entre la Av. Villavicencio y la Av. Manuel Cepeda Vargas Grupo 3	110
IDU-348-2020	Troncal Carrera 68 entre la Calle 13 y la Av. La Esperanza - Grupo 4	94
IDU-345-2020	Troncal Carrera 68 entre la Autopista Sur y la Calle 18 Sur - Grupo 1	81
IDU-1810-2021	Calzada norte de la Av. La Sirena entre la Autopista Norte y la Av. Boyacá	79
IDU-349-2020	Troncal Carrera 68 entre la Av. La Esperanza y la Calle 46 - Grupo 5	70

**Fuente: Dirección Técnica de Construcciones – Secretaría Distrital de Movilidad  
Corte al 4 de mayo del 2025.**

Por último, cabe anotar que cada PMT tiene como fin prevalecer la seguridad vial de los actores viales más vulnerables como el peatón y el ciclo usuario en los entornos a los proyectos de construcción, con lo cual se garantiza que se tienen espacios adecuados para su movilidad y cruces seguros de acuerdo a las características propias de cada proyecto.

*Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web*

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

18



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

**127. ¿Qué medidas ha tomado la Administración para reducir el impacto/afectación de estos PMT? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.**

**Respuesta:** Se informa que, todas las actividades de obra ejecutadas, se enmarcan dentro de un Plan de Manejo de Tránsito (PMT) autorizado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en su calidad de cabeza del sector movilidad y en cumplimiento de sus funciones como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad (Decreto Distrital 672 de 2018), y que los elementos empleados en los mismos se ajustan con los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización Vial (vigente a la fecha).

Adicionalmente, y como mecanismo de prevención ante potenciales afectaciones en materia de seguridad vial y movilidad en las zonas objeto de intervención durante la ejecución de las obras, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), adoptaron los comités de seguimiento de tránsito para evaluar los posibles impactos de los diferentes proyectos, así como la debida articulación de éstos con las demás obras que se ejecuten de manera simultánea dentro de su área de influencia; asimismo, la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (SPMT) de la SDM, efectúa recorridos periódicos para evaluar el comportamiento de los modos motorizados (vehiculares) y no motorizados (peatones y ciclistas) tras la implementación de los PMT, y así garantizar condiciones de movilidad segura y cómoda a los usuarios, de conformidad los lineamientos establecidos en el “Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra” (vigente a la fecha y durante la autorización de cada PMT), y en caso contrario, plantear de manera conjunta las medidas y ajustes necesarios para tal fin.

En este sentido, el IDU dispone de acompañamiento técnico permanente del componente tránsito en la planificación de los cierres, seguimiento de las implementaciones y en los comités y mesas de trabajo previstos, en donde el personal de tránsito del contrato de obra como de la interventoría adelantan dichas actividades.

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

19



DTC

**202533500518091**

Información Pública

Al responder cite este número

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,



**PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ**

Director General

Firma mecánica generada el 14-05-2025 09:57:04 PM autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021

Aprobó: LUIS FERNANDO QUESADA SALTARIN-Dirección Técnica de Construcciones  
Aprobó: MARTHA LILIANA GONZÁLEZ MARTÍNEZ-Subdirección General Jurídica  
Aprobó: MONICA ELOISA RUEDA PENA-Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura  
Aprobó: NELSON MAURICIO REINA MANOSALVA-Subdirección General de Infraestructura  
Aprobó: SULLY MAGALIS ROJAS BAYONA-Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación  
Aprobó: JOSE JAVIER SUAREZ BERNAL-Subdirección General de Desarrollo Urbano  
Elaboró: KRISTY EVELYN VILLALOBOS HUERTAS-Dirección Técnica de Construcciones

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

20