

Bogotá D.C., jueves 20 de febrero de 2025

Señores

HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO

DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA

COMISIÓN 1ra. PERMANENTE PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

CONCEJO DE BOGOTÁ

comisiondelplan@concejobogota.gov.co

correspondencia@concejobogota.gov.co

Ciudad

CONCEJO DE BOGOTA 26-02-2025 04:38:19

2025ER5132 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: UMV/PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ

DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA A RADICADO UMV 20251120022292 PROPOSICIÓN

OBS: 20251400019121-FECHA: 20-02-2025

ASUNTO: Respuesta a radicado UMV 20251120022292 Proposición 264 tema "Impacto del Uso de Polisombras en Bogotá: Espacio Público, Seguridad y Movilidad"

Respetados Concejales,

En atención al cuestionario allegado a esta Entidad, el cual corresponde a la proposición 264 de 2025 que se relaciona a continuación:

N° de proposición:	264 de 2025
Sesión aprobatoria:	Proposición 264 aprobada en la Sesión del día 13/02/2025
N° Rad. Interno Concejo de Bogotá:	2025IE515
N° Rad. Interno UAERMV:	20251120022292
Tema de la proposición:	"Impacto del Uso de Polisombras en Bogotá: Espacio Público, Seguridad y Movilidad"

Me permito de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54 del Acuerdo Distrital 741 de 2019 "Por el cual se expide el reglamento interno del concejo de Bogotá, Distrito Capital" y en cumplimiento de las funciones y competencias asignadas a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial- UAERMV mediante el artículo 109 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, modificadas a través del artículo 95 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, remitir respuesta, en los siguientes términos:

"1. ¿Qué diagnóstico tiene con corte a 31 de diciembre de 2024 el Instituto de Desarrollo Urbano sobre la proliferación de polisombras en Bogotá y su impacto en el espacio público?"

RESPUESTA: La Unidad de mantenimiento vial no es la entidad competente para brindar información acerca del diagnóstico de las poli sombras, sin embargo, cabe aclarar que, en las intervenciones realizadas por la entidad, se instala una Polimalla traslucida de color azul para el cerramiento de las obras, la cual permite mayor visibilidad, resistencia a las condiciones climáticas extremas, y contribuye a absorber el material particulado generado por las intervenciones, lo que reduce los riesgos de incidentes y accidentes.

“2. ¿Cuáles son a la fecha las principales zonas afectadas por la instalación prolongada de polisombras y cómo se define o identifica una instalación indebida?”

RESPUESTA:

Como se indica en la respuesta del numeral anterior, la Unidad de Mantenimiento Vial, realiza el cerramiento de sus frentes de obra con polimalla traslúcida, para facilitar la visibilidad de conductores y peatones, sirviendo como barrera para prevenir accidentes.

A la fecha cuenta con los siguientes frentes activos para las actividades de cambio de carpeta, instalación de fresado y rehabilitación, los cuales tienen una duración de corto y mediano plazo:

Zona norte: 5 frentes en las localidades de Usaquén, Fontibón, Engativá y Barrios Unidos.

Zona sur: 12 frentes en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal.

En los frentes activos de obra el cerramiento se realiza con polimalla traslúcida, la cual no supera un (1) metro diez (10) centímetros de altura, tal y como se evidencia en la siguiente imagen:



“3. ¿Qué medidas de seguridad se exigen actualmente a los contratistas que instalan polisombras en vías públicas?”

RESPUESTA: La instalación de polimallas y/o polisombras en vías públicas es responsabilidad de los contratistas que se adhieren a las normativas y requisitos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad y otras entidades pertinentes. Las medidas de seguridad exigidas a los contratistas incluyen el uso de equipos de protección personal (EPP) adecuados, la señalización adecuada de las áreas de trabajo, el cumplimiento de las normas de seguridad vial para proteger tanto a los operarios como a los transeúntes, y la implementación de barreras de protección para evitar accidentes. Además, deben seguir los protocolos de seguridad establecidos para obras en el espacio público, incluyendo el control de tráfico y la gestión adecuada de los riesgos.

“4. ¿Cuántos incidentes o accidentes de tránsito están relacionados con la ubicación de polisombras durante 2024?”

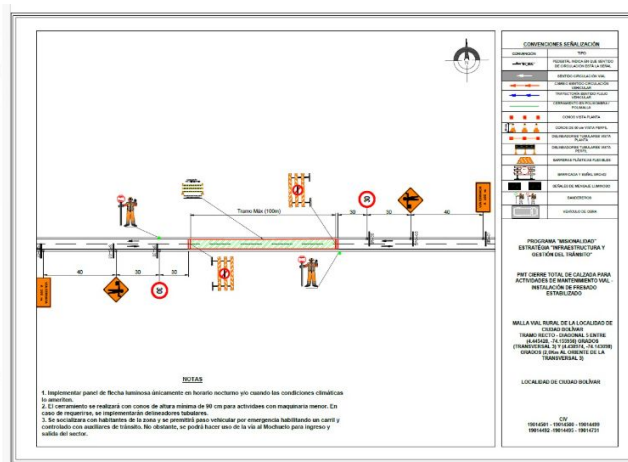
RESPUESTA:La Unidad de Mantenimiento Vial no es la entidad competente para brindar información referente a incidentes o accidentes de tránsito; sin embargo, con el fin los mismos, se realizan las siguientes acciones:

- Se garantiza que las polimallas instaladas no interfieran con la movilidad peatonal y vehicular instalando la misma a una altura de un (1) metro diez (10) centímetros del suelo, lo que asegura una visibilidad adecuada tanto para peatones como para conductores.
- Se realizan verificaciones constantes de la instalación, para asegurar que no haya obstrucciones.
- En el caso en que la polimalla se encuentre deteriorada se realiza el cambio inmediato.

“5. ¿Qué planes existen para garantizar la visibilidad adecuada de señales de tránsito y semáforos en áreas con polisombras?”

RESPUESTA: Para garantizar la visibilidad adecuada de señales de tránsito y semáforos en áreas con polimallas, la Unidad de Mantenimiento Vial asegura que las polimallas se instalen a una altura que no supere un (1) metro diez (10) centímetros del suelo, lo que facilita la visibilidad de las señales viales. Además, se instalan señales informativas de tránsito de acuerdo con lo autorizado por la Secretaría de Movilidad en el Plan de Manejo de Tráfico correspondiente a cada intervención.

En paralelo, se realizan revisiones periódicas para asegurar que la visibilidad de señales y semáforos no se vea comprometida por las instalaciones y se implementan medidas adicionales de señalización si es necesario, en coordinación con las autoridades competentes.



“6. ¿Cómo se garantiza que las polisombras instaladas no interfieran con la movilidad peatonal y vehicular?”

RESPUESTA: La Unidad de Mantenimiento Vial garantiza que las polimallas instaladas no interfieran con la movilidad peatonal y vehicular mediante varias medidas. La polimalla se instala a una altura de un

(1) metro diez (10) centímetros del suelo, lo que asegura una visibilidad adecuada tanto para peatones como para conductores. Además, se realizan verificaciones constantes de la instalación para asegurar que no haya obstrucciones en el paso peatonal o vehicular.

Asimismo, se da cumplimiento a lo establecido en el Plan de Manejo de Tráfico, instalando senderos peatonales bien demarcados para proteger a los peatones. En caso de que se identifique alguna interferencia, se toman medidas correctivas inmediatas para garantizar la seguridad y fluidez del tránsito.

“7. ¿Existe una normativa para la instalación de polisombras en Bogotá?”

RESPUESTA: Aunque no existe una reglamentación especial para las polisombras en Bogotá, su uso está regulado por normativas generales que buscan garantizar la seguridad y el orden en las obras de construcción y en el espacio público,

Normas como, la Resolución 20243040045005 de 2024 *“Por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial”*. La cual establece directrices sobre la señalización y el cerramiento de las obras públicas.

En el Numeral 7.6.3.3, bajo el apartado 'Cintas, cadenas y mallas', se regula el uso de elementos para cercar el perímetro de una obra, con el fin de impedir el paso de residuos o garantizar la seguridad en áreas donde haya riesgos de colisión, caída o accidentes. Esta normativa es aplicable a las instalaciones de polimallas como parte de las medidas de seguridad para el manejo de las obras públicas, siempre y cuando se ubiquen fuera de la calzada vehicular en servicio o en áreas de riesgo.

Numeral “7.6.3.3. Cintas, cadenas y mallas establecen que un elemento para “Cercar el perímetro de una obra e impedir el paso de tierra o residuos hacia las zonas adyacentes al área de trabajo, ubicados por fuera de la calzada vehicular en servicio, o sitios en los que se prevea riesgo de colisión, por caída, volcamiento, objetos que caen, escalones, u orificios en el piso.”

Así también, es preciso señalar que el Distrito Capital cuenta con el *Plan Maestro de Equipamientos de Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia*, adoptado mediante Decreto Distrital 563 de 2007 y modificado por el Decreto Distrital 132 de 2009, cuyo objetivo general es: “reducir en el Distrito los riesgos contra la vida, la integridad personal, el patrimonio de las personas y la seguridad del Estado, en aras de garantizar las condiciones de desarrollo y convivencia a través del fortalecimiento de los procesos de cultura ciudadana, coordinación interinstitucional y corresponsabilidad...” (art. 4º).

Este Plan posee 5 documentos anexos, que hacen parte integral del mismo, entre los cuales, destacamos el anexo 4 “Guía Ambiental”, que entre otros temas, se refiere a las “Medidas de Manejo Ambiental para la realización de Obras”, cuya primera actividad que relaciona es la “SEÑALIZACIÓN”, que “consiste en la implementación de las medidas requeridas para el suministro, almacenamiento, transporte e instalación de señales reglamentarias, informativas y preventivas requeridas en el desarrollo de las obras” y cuyo objetivo es “Minimizar el impacto sobre el entorno y las comunidades, garantizar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones y trabajadores y evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares”.

Dentro de las 16 medidas de manejo ambiental, propuestas en el documento citado (Ficha No. 01-b), para efecto del tema que nos ocupa, se destacan las medidas 8 y 16, se encuentra la siguiente:

*“8. En caso de requerirse un campamento, éste debe señalizarse en su totalidad con el fin de establecer las diferentes áreas de este. Si el campamento debe ubicarse en el espacio público, éste deberá mantener un cerramiento en **polisombra** suficientemente resistente de tal forma que aisle completamente el área de campamento del espacio circundante. El suelo sobre el cual se instale el campamento deberá ser protegido de cualquier tipo de contaminación y deberá recuperarse la zona en igual o mejor estado del encontrado inicialmente.” (negrilla fuera de texto).*

16. Adicional a la señalización exigida por la Secretaría de Transito dentro del Plan de Manejo de Trafico, el proyecto deberá contar como mínimo con la siguiente señalización según se desarrolle sobre los siguientes tipos de vías:

Proyecto desarrollado sobre vías tipo V0 – V3	Proyecto desarrollado sobre vías tipo V4 – V6	Proyecto desarrollado sobre vías tipo V7 – V9
Demarcación total del frente de obra con cinta de demarcación o polisombra	Demarcación total del frente de obra con cinta de demarcación o polisombra	Demarcación total del frente de obra con cinta de demarcación o polisombra
Demarcación de pasos peatonales con cinta de demarcación	Demarcación de pasos peatonales con cinta de demarcación	Demarcación de pasos peatonales con cinta de demarcación
Barricadas	Barricadas	Maletines y Canecas
Maletines y Canecas	Maletines y Canecas	Vallas móviles (institucionales)
Vallas fijas y móviles (institucionales)	Vallas móviles (institucionales)	
Señales luminosas		
Lámparas		

“8. De ser afirmativa la respuesta indique ¿Qué sanciones se imponen a los contratistas que incumplen dicha normativa?”

RESPUESTA: Si bien dentro de las normas descritas se indican sanciones, las mismas no hacen referencia al uso e instalación de polisombra en los frentes de obra. Sin embargo, el incumplimiento de las regulaciones de tránsito y seguridad vial, así como el incumplimiento de la normatividad ambiental podría estar sujeto a sanciones según las normativas vigentes de la Secretaría de Movilidad o las autoridades ambientales competentes.

Por otra parte, la UAERMV no tiene contratistas indirectos para la ejecución de las obras, por lo que las responsabilidades recaen directamente las entidades encargadas de la supervisión de las obras, quienes deben cumplir con las regulaciones establecidas.

“9. ¿Qué impacto tienen las polisombras en la percepción de inseguridad de los ciudadanos, especialmente en horarios nocturnos?”

RESPUESTA: El impacto más significativo que se percibe en la ciudadanía respecto al cerramiento de las obras con polimallas está relacionado con la obstrucción de la visibilidad, especialmente en horario nocturno. Esto puede propiciar situaciones de inseguridad, como hurtos, accidentes peatonales y un mayor riesgo de vulnerabilidad para las mujeres, debido a la presencia de espacios oscuros, puntos

ciegos y la falta de vías de escape. Estos efectos han sido manifestados por la ciudadanía durante los acompañamientos sociales y en las encuestas de satisfacción realizadas al finalizar las intervenciones.

Para mitigar estos riesgos, se están implementando medidas como el refuerzo de la iluminación en áreas clave, la instalación de señalización adecuada y la evaluación continua del impacto de las obras en la seguridad del espacio público

“10. ¿Qué criterios se establecen para determinar la duración máxima de instalación de polisombras en un área específica?”

RESPUESTA: En la Unidad de Mantenimiento Vial, las intervenciones son de corto y mediano plazo, y en general, los cerramientos con polimallas no exceden un mes de duración. Esta duración se establece en función de la magnitud de la obra, las necesidades de la intervención y las características del área. En casos excepcionales, como la aparición de imprevistos o complicaciones técnicas durante la ejecución de la obra, la duración de la instalación podría extenderse más allá de este periodo, pero siempre se busca minimizar cualquier inconveniente para la movilidad y la seguridad de los ciudadanos

“11. ¿Qué alternativas se están evaluando para reemplazar las polisombras “verdes” por materiales o sistemas más seguros?”

RESPUESTA: La Unidad de Mantenimiento Vial actualmente utiliza polimalla traslúcida para los cerramientos de los frentes de obra, ya que ofrece ventajas como mayor visibilidad para peatones y conductores, resistencia a las condiciones climáticas extremas, y contribuye a absorber el material particulado generado por las intervenciones, lo que reduce los riesgos de accidentes.

12. ¿Qué mecanismos se implementarán para informar a la ciudadanía sobre las zonas con obras que tienen polisombras?”

RESPUESTA: Actualmente, la UAERMV utiliza polimalla traslúcida azul para cerrar los frentes de obra en intervenciones de mediana y larga duración, como rehabilitación, cambio de carpeta, fresado estabilizado, entre otros. Además, para intervenciones de parcheo y bacheo, se utiliza cinta amarilla de señalización.

Antes de iniciar las intervenciones, se lleva a cabo un proceso de socialización donde se informa a la comunidad sobre el tipo de cerramiento y la duración estimada de la obra. Para garantizar que la ciudadanía esté continuamente informada durante la ejecución de las obras, se implementarán mecanismos adicionales, como señalización adecuada en el área de trabajo, publicación de mapas interactivos en las plataformas digitales de la entidad, y notificaciones a través de canales de comunicación comunitaria, como redes sociales, correo electrónico y aplicaciones móviles. Esto permitirá a los ciudadanos conocer las zonas con polimallas y las posibles afectaciones en tiempo real.

“13. ¿Qué acciones se están tomando para supervisar y auditar las condiciones de instalación y mantenimiento de las polisombras?”

RESPUESTA: Los residentes ambientales y de seguridad y salud en el trabajo (SST) verifican a diario el estado del cerramiento de las obras, que se realiza con polimalla traslúcida. En caso de detectar deterioro, las polimallas se reemplazan inmediatamente. Este proceso de verificación se registra mediante formatos de inicio de frentes de obra, inspección general de SST y el formato de inspección ambiental en obra, garantizando que las condiciones de instalación y mantenimiento se cumplan de acuerdo con los manuales de Buenas Prácticas Ambiental y SST, adoptados por la UAERMV.

Además, la Entidad lleva a cabo auditorías periódicas internas y, en algunos casos, externas, para revisar el cumplimiento de la normativa y evaluar la calidad del mantenimiento de las polimallas. Se realiza un seguimiento continuo para asegurar que las condiciones de las obras sean óptimas, protejan la seguridad de la ciudadanía y cumplan con los estándares establecidos.

“14. ¿Cómo se articula la instalación de polisombras con el Plan Distrital de Seguridad Vial?”

RESPUESTA: La Unidad de Mantenimiento Vial solicita, mediante oficio, la autorización a la Secretaría de Movilidad para la instalación de las polimalla, presentando un Plan de Manejo de Tráfico (PMT) y un Informe de Impacto de Seguridad Vial (COI) que incluyen las características de la intervención y detallan el uso de polimalla traslúcida azul. Este proceso asegura que la instalación de las polimallas se articule con el Plan Distrital de Seguridad Vial, cumpliendo con los estándares y medidas de seguridad vial para minimizar riesgos para peatones y conductores.

El cerramiento se diseña y ejecuta teniendo en cuenta la visibilidad, señalización adecuada y otras medidas de seguridad vial contempladas en el Plan, para garantizar que no interfiera con la circulación y el bienestar de los usuarios de la vía

“15. Indique si cuando se realiza la instalación de polisombras también se efectúan acciones como: (...)”

RESPUESTA:

- ✓ **Mejoras en la señalización vial:** Si, se instala señalización informativa y preventiva en todos los frentes de obra a cargo de la UAERMV.
- ✓ **Campañas de sensibilización sobre el respeto a las normas de tránsito:** Si, los residentes SST realizan sensibilizaciones en los frentes de obra sobre el respeto a las normas de tránsito y cuidado e instalación del PMT.
- ✓ **Implementación de dispositivos de seguridad para peatones y ciclistas:** Si, se realiza la instalación de senderos peatonales transversales y longitudinales con apoyo de auxiliares de tráfico.
- ✓ **Refuerzo de la vigilancia y control de tránsito:** No

“16. ¿Cuántos frentes de obra hay actualmente en Bogotá y cuántos de estos tienen polisombras?”

RESPUESTA: La Unidad de Mantenimiento Vial actualmente tiene un total de X frentes activos de obra en Bogotá para actividades como el cambio de carpeta, instalación de fresado y rehabilitación. De estos, los siguientes frentes utilizan polimalla traslúcida para el cerramiento:

- Zona norte: 5 frentes en las localidades de Usaquén, Fontibón, Engativá y Barrios Unidos.
- Zona sur: 12 frentes en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal.

“17. ¿Qué estrategias se implementarán para mejorar la percepción de seguridad en las zonas intervenidas por obras y que tienen polisombras?”

RESPUESTA: La UAERMV, a través de su equipo de profesionales sociales, ambientales y de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), realiza un seguimiento y control continuo de la instalación y mantenimiento seguro de las polimallas en los frentes de obra.

Para mejorar la percepción de seguridad en las zonas intervenidas, se implementarán varias estrategias, tales como la mejora en la iluminación pública de las áreas con obras, la instalación de señalización adicional para garantizar una mayor visibilidad, y el refuerzo de patrullajes de seguridad en colaboración con las autoridades locales.

Además, en el mes de marzo se llevará a cabo una campaña de sensibilización dirigida a la ciudadanía, para fomentar el respeto por la señalización instalada y alertar sobre los beneficios de la intervención. También se trabajará en la creación de vías de escape visibles y seguras en caso de emergencia, para reducir cualquier riesgo percibido en las áreas intervenidas.

“18. ¿Qué información se tiene sobre delitos cometidos en donde las polisombras favorecieron los hechos delictivos? ¿Qué acciones se han tomado para mitigar estos riesgos?”

RESPUESTA: La UMV no cuenta con la información relacionada “sobre delitos cometidos en donde las polisombras favorecieron los hechos delictivos y las acciones que toman para mitigar estos riesgos” en ese orden emitimos copia a la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia para que en el marco de sus funciones den respuesta a este punto.

“19. ¿Qué acciones de coordinación entre las entidades responsables de la seguridad, el urbanismo y la movilidad en zonas intervenidas con polisombras se realizan actualmente?”

RESPUESTA: La Secretaría de Movilidad realiza visitas de inspección y seguimiento a los frentes de obra activos de la UAERMV, verificando la correcta implementación del Plan de Manejo de Tránsito y el estado del cerramiento, incluyendo las polimallas. En caso de observaciones, las mismas son informadas de inmediato en campo y por comunicación oficial para ser atendidas.

Además, existe una coordinación constante con otras entidades responsables, como la Secretaría de Seguridad y la Policía Metropolitana, para garantizar la seguridad de las zonas intervenidas. Se realizan reuniones periódicas entre las entidades de seguridad, movilidad y urbanismo para asegurar que las intervenciones se alineen con los estándares de seguridad y urbanismo, y para coordinar acciones específicas en casos de riesgo o incidentes

Cordialmente,

Documento 20251400019121 firmado electrónicamente por:	
PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ	Director General DIRECCIÓN GENERAL orlando.molano@umv.gov.co Fecha firma: 26-02-2025 15:35:56



Aprobó:	JOSE FERNANDO FRANCO BUITRAGO - Jefe de Oficina - OFICINA DE SERVICIO A LA CIUDADANIA Y SOSTENIBILIDAD - jose.franco@umv.gov.co
Revisó:	ROSITA ESTHER BARRIOS FIGUEROA - - SECRETARÍA GENERAL - rosita.barrios@umv.gov.co
	ANDREA DEL PILAR ZAMBRANO BARRIOS - Contratista - OFICINA DE SERVICIO A LA CIUDADANIA Y SOSTENIBILIDAD - andrea.zambrano@umv.gov.co
	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
Proyectó:	TANIA MARCELA RIVERA CASTELLANOS - Contratista - OFICINA JURÍDICA - tania.rivera@umv.gov.co
 8929fed3b83dee0125f614d419bbbf19c02bfa0d9ce9bfdb036071c404193c77 Codigo de Verificación CV: d7d6a Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/	