



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., Mayo 21 de 2025

Doctor

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Subsecretario

Comisión Primera del Plan de Desarrollo

CONCEJO DE BOGOTÁ

CL 36 28 A 41

111311

comisiondelplan@concejobogota.gov.co

Bogotá - Bogotá DC

CONCEJO DE BOGOTÁ 22-05-2025 07:47:14

2025ER13727 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: IDU/PEDRO ORLANDO MOLANO PEREZ

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

ASUNTO: RESPUESTA CUESTIONARIO PROPOSICIÓN 631 DE 2025.

OBS: 202520500547981

REF: Respuesta cuestionario Proposición 631 de 2025. Oficio Concejo No. 2025EE9075. Radicado IDU No. 202552600705712 - Tema: ¿QUÉ ESTÁ PASANDO CON LOS AGENTES DE TRÁNSITO EN BOGOTÁ?

Respetado Doctor Giraldo,

En atención a la comunicación en referencia, relacionada con el cuestionario de la Proposición 631 de 2025, la cual tiene por tema: “¿QUÉ ESTÁ PASANDO CON LOS AGENTES DE TRÁNSITO EN BOGOTÁ?” a continuación, brindamos respuesta a las preguntas de competencia del IDU, con base en la información preparada por la Dirección Técnica de Proyectos, la Dirección Técnica de Construcciones y la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura de esta Entidad en los siguientes términos:

32.¿Qué criterios se utilizan para evaluar la seguridad vial en los proyectos de infraestructura que desarrollan las entidades?

Respuesta: El principal criterio por el cual se evalúa la seguridad vial en los proyectos de infraestructura a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano refiere al cumplimiento de la política en materia de seguridad vial, contenida tanto en el Plan Nacional de Seguridad Vial como en el Plan Distrital de Seguridad Vial conocida como “visión cero” que señala que todo siniestro vial es susceptible de ser evitable.

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

Es importante señalar que desde el Instituto y particularmente desde la Dirección Técnica de Proyectos en cada una de las fases de maduración y para todos los proyectos se debe analizar desde el componente de tránsito los temas relacionados con seguridad vial. Inicialmente desde la prefactibilidad se hace el análisis estadístico de los siniestros viales a partir de la base de datos que la Secretaría Distrital de Movilidad dispone al público.

Con esta información se hace el cruce con los puntos de mayor demanda para evidenciar los denominados “*puntos críticos*”, de los cuales se debe en la siguiente fase de factibilidad y soportados en el estudio de tránsito, emitir un capítulo que contiene las acciones de mitigación de dichos “*puntos críticos*”.

También hace parte del análisis de los proyectos en materia de seguridad vial la inclusión de infraestructura segura que elimina puntos de conflicto (conflictos vehículo-peatón, peatón-ciclista) como son los puentes peatonales y de bicicletas (bici-puentes), además de la regulación con semáforos de aquellos puntos que requieren de la implementación de mecanismos electrónicos o semáforos.

Finalmente, en la etapa de estudios y diseños, se detallan las soluciones y las acciones de mitigación, adicional a la incorporación de elementos podotáctiles, para el caso de los actores de la movilidad más vulnerables como son los invidentes, la implementación de elementos seguros como pasos tipo pompeyanos, vados, entre otros, elementos.

33.¿Existe algún eje de priorización para intervención y/o mantenimiento por tratarse de vías diagnosticadas con altos índices de siniestralidad vial?

Respuesta: Para dar respuesta, en primer lugar, es importante aclarar que la conservación es el conjunto de actividades que se ejecutan sobre la infraestructura de los Sistemas de movilidad y espacio público peatonal construido, orientadas a garantizar que se cumpla en período de vida útil considerado en el diseño, o a ampliarlo.

La conservación de la red vial debe ser una actividad recurrente, que se debe adelantar periódicamente, toda vez que las vías se deterioran constantemente por acción de las cargas y del medio ambiente. La inversión pública en conservación

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

vial es un factor determinante para el crecimiento económico y la productividad de la ciudad.

Es importante mencionar, que en un escenario óptimo se debería realizar actividades de conservación a la totalidad de la infraestructura existente; sin embargo, dado que los recursos económicos destinados para la conservación no alcanzan a cubrir la totalidad de las necesidades de la malla vial, 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.

Con este propósito, 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.

Para tal fin, el Instituto implementó una herramienta objetiva para priorizar los recursos disponibles en esta Entidad para la conservación de la malla vial 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.

Los principales criterios que se tienen en cuenta en la estructuración del modelo de priorización son: Oferta de pasajeros en rutas del SITP, Índice de condición del pavimento (PCI), Zonas de intervención integral, Proximidad a equipamientos, Solicitudes de la comunidad y otras entidades.

El estado superficial de la vía puede ser uno de los factores para la siniestralidad vial, por lo cual, el PCI se tiene como uno de los principales criterios para la priorización de los segmentos a incluir en los programas de conservación, ya que a través de la inspección visual permite identificar el tipo de deterioro, severidad y cantidad de daños, observando que tipo de actividades puede requerir la vía y determinar aquellos puntos que afectan la movilidad y seguridad de los usuarios.

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

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

a una intervención programada o a una intervención por condición de respuesta, o de reacción ante la aparición de fallas.

La conservación por condición de respuesta o por reacción tiene como objetivo principal atender deterioros 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 estas técnicas de intervención no pueden ser consideradas como mantenimiento, sino, como política de conservación por condición de respuesta por reacción, acorde con las restricciones presupuestales del Distrito.

El alcance de este tipo de contratos contempla la atención de los daños puntuales existentes en los corredores de la malla vial, mediante actividades puntuales tales como parcheo, bacheo, y de requerirse, fresado con reposición de carpeta asfáltica 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 otros.

Es claro que el IDU, a través de los contratos de conservación programada y de conservación por reacción, trata de mantener de acuerdo a los recursos disponibles, una malla vial que brinde seguridad a todos los usuarios y una movilidad adecuada, buscando siempre reducir la siniestralidad vial.

La priorización de los huecos, se realiza mediante la selección 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, de tal forma que se logre una adecuada operación en el flujo vehicular y reduzcan los tiempos de desplazamiento de los usuarios, lo que se traduce en una mejor calidad de vida.

Otro punto importante a tener en cuenta, es que el IDU y la UAERMV mediante reuniones se coordinan para atender las solicitudes que se reciben en la Alcaldía Mayor, que, en su deseo de mantener una malla vial en condiciones de seguridad y movilidad para los usuarios, acoge el sentir de la comunidad y transmite esas necesidades para que en la medida de lo posible y de contar con los recursos disponibles, se pueda responder de manera efectiva a la solución de la problemática vial.

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

Así mismo, la priorización de los corredores viales donde se va a realizar la reparación puntual de los daños superficiales del pavimento, se tienen en cuenta las directrices que se dan desde la Alcaldía Mayor, como pueden ser el arreglo de todas las entradas a Bogotá, D.C., por la llegada de las temporadas de alto flujo vehicular que genera un aumento importante en el número de vehículos que salen o ingresan a la Capital, por lo que se debe contar con una malla vial que garantice los menores riesgos a los usuarios.

Además, para la priorización de los daños puntuales, se tienen las solicitudes de otras Entidades como el IDRD o la SDM, quienes dentro del ejercicio de sus funciones requieren la intervención de corredores viales para la organización de carreras atléticas y de ciclismo, con el fin de mitigar la ocurrencia de posibles accidentes a los usuarios por dicho aspecto.

De igual forma, se tienen en cuenta las solicitudes hechas por los moteros que en su circulación que hacen por toda la Capital, conocen de primera mano aquellos huecos que pueden presentar riesgo de accidentes y en la medida de lo posible, de acuerdo a los contratos existentes y recursos disponibles se trata de dar solución.

Por último, vale la pena mencionar, que a pesar de los esfuerzos que se realizan sobre la malla vial por las diferentes Entidades que tienen competencia sobre esta, es muy difícil mantener la malla vial sin huecos, dado que estos se dan por el deterioro de los pavimentos, el cual es constante y exponencial por acción de las cargas y del medio ambiente, por lo que la aparición de los huecos se da de una forma aleatoria, difícil de prever.

Por último, las estrategias de intervención para la conservación de la malla vial programada se definen a continuación:

Mantenimiento Rutinario en malla vial: 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; 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.

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

Mantenimiento Periódico en malla vial: Conjunto de técnicas (acciones de obra) que se ejecutan para reparar la capa de rodadura, 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, 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 ésta 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.

34.Mencione, ¿qué medidas se están implementando para mejorar la seguridad vial de peatones, ciclistas y motociclistas en las vías de la ciudad?

Respuesta: El Instituto de Desarrollo Urbano es una entidad ejecutora, encargada de la construcción y conservación de la infraestructura de la ciudad, la cual está compuesta por: plazas, plazoletas, andenes, bicirreles, ciclerrutas sobre andén y calzadas que facilitan el desplazamiento adecuado y seguro de los actores de la movilidad, 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)

El Instituto en el marco de sus competencias por medio del desarrollo del programa de conservación del Espacio Público y la cicloinfraestructura y del programa de conservación para la malla vial, realiza el mantenimiento de la infraestructura existente, realizando las acciones necesarias para conservar las capas que constituyen este tipo de elementos y que acorde al nivel de daño,

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

interviene cada uno de sus estratos para garantizar su estabilidad y condición de servicio, este tipo de elementos está constituido técnicamente por cuatro estratos principales que varían en profundidad según el tipo de elemento (espacio público, cicloinfraestructura y malla vial):

1. Superficie de acabado: Corresponde a la estructura de rodadura, esta puede ser en pavimento articulado, rígido o flexible según sea el caso y tiene un grosor variable acorde a su función 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.
3. Subbase: Es la capa más profunda de la estructura de soporte y su profundidad depende de las consideraciones técnicas requeridas para la estabilidad del elemento según el esfuerzo al que se encuentre expuesto.
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 en la malla vial de la ciudad, se definen cuatro estrategias, estas 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.

En este sentido, es relevante destacar que las citadas estrategias de mantenimiento, generan una afectación específica según la profundidad de excavación que se requiera para su mantenimiento, y que se tiene en cuenta para determinar su desarrollo técnico y los trámites particulares en cada caso que pueden ser requisito para la realización de las actividades de mantenimiento en áreas definidas por temas normativos o técnicos, 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), las Empresas de Servicios públicos, etc., a continuación se define cada estrategia de conservación y las acciones que permiten mejorar el estado de la infraestructura:

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

Mantenimiento rutinario: Se refiere a la conservación continua con el fin de mantener las condiciones óptimas y uso adecuado de la infraestructura, (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 detectada.

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 superficiales que intervienen la parte superior de la base, igualmente, puede implicar el reemplazo de toda la capa de acabado, cuando esta presenta daños o requiere la actualización a la normativa vigente 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

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

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 subbase de la carpeta que soporta el pavimento, 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 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.

Para realizar estas acciones de conservación, la entidad aplica las especificaciones técnicas consignadas en 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.*”, definiendo como criterio general la intervención integral de los elementos existentes de la malla vial, el espacio público y la cicloinfraestructura para conservarlos, actualizarlos y/o complementarlos, acorde a la normativa vigente en términos de seguridad vial, accesibilidad universal y de diseño según sea el caso.

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 (atención de 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 atención de los daños puntuales existentes en las calzadas (incluyendo aquellas donde se presentan bicirreles o ciclerrutas), cuando éstas presenten daños, para

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

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.

Estas acciones, se realizan con el fin de mejorar las condiciones físicas de la infraestructura y generar impactos positivos como:

- Atención de la infraestructura 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.
- Permite la actualización normativa de la señalización ofreciendo mejores condiciones de seguridad.
- Mejora de las condiciones físicas de la infraestructura para facilitar la intermodalidad con las actividades de la ciudad.
- Mejor calidad de vida de la ciudadanía.

Finalmente, es importante destacar, que el Instituto realiza acciones físicas en el marco de sus programas de conservación y que estos se desarrollan acorde a lo que establece la Secretaría Distrital de Movilidad, acciones que se complementan con las actividades que desarrolla la Secretaria Distrital de Movilidad (SDM) a través de sus normativas, programas y proyectos de seguridad vial para el peatón, la bicicleta y el motociclista, así como las acciones que plantean el uso adecuado y las regulaciones de la infraestructura de movilidad que lidera la SDM.

35.Frente al mantenimiento vial, ¿Cuál es el plan de mantenimiento de las vías de la ciudad, y cómo se priorizan las intervenciones en función de la seguridad vial?

Respuesta: Con el propósito de dar respuesta a su interrogante, en primer lugar, es importante señalar las competencias que tienen las diferentes entidades para la atención de la malla vial de la ciudad, que se relacionan a continuación:

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<p>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.</p> <p>2. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación</p>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 2o del Acuerdo 19 de 1972, por el cual se crea el IDU y se establece objeto y funciones
<p>Se asigna al IDU el "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 inventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos".</p> <p>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.</p>	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
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Acuerdo 2 de 1999 (Sistema de información de la malla vial)
<p>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.</p> <p>Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.</p>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)
Elaborar proyectos y 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.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)
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.)"
<p>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.</p>	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.)
<p>Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad.</p> <p>-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.</p>	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
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).

Ahora bien, teniendo claras las competencias del Instituto, se tiene programada la ejecución de 1.550 km-carril, en cumplimiento del plan de desarrollo Bogotá Camina Segura.

En consecuencia, para esta vigencia se tiene programada la ejecución de 400 km-carril de malla vial, cantidad que se han venido ejecutando con los contratos que se relacionan en el siguiente cuadro:

Contrato	Objeto
IDU-1660-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C GRUPO 1
IDU-1661-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2
IDU-1662-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3
IDU-1686-2022	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA REVITALIZACION DEL EJE AMBIENTAL EN BOGOTA D.C. FASE II
IDU-1710-2022	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 4
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
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
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

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

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
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.
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
IDU-1782-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 3
IDU-1786-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 1
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
IDU-1791-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 2
IDU-1794-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 4
IDU-2433-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 4.
IDU-2434-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 5
IDU-2435-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 6
IDU-2410-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1
IDU-2411-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2

Fuente: Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura - DTCl

Por otro lado, se encuentran en estructuración ocho (8) procesos de selección que darán origen a cuarenta (40) contratos de obra e interventoría, para la conservación de la malla vial arterial troncal, malla vial rural, malla vial arterial no troncal y malla vial que soporta rutas SITP, los cuales serán adjudicados en el segundo semestre de 2025 y contarán con recursos 2025 y vigencias futuras 2026

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

y 2027, por lo que el plazo contractual se extenderá hasta el segundo semestre de 2027.

En relación con la priorización, es pertinente mencionar que, en razón a las necesidades de priorizar las necesidades de los habitantes de la capital, el IDU colabora 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.

Teniendo en cuenta el cuadro de competencias de atención de la malla vial de la Ciudad, es importante señalar que en un escenario óptimo, se deberían realizar actividades de conservación a la totalidad de la infraestructura existente; sin embargo, dado que los recursos económicos destinados para la conservación no alcanzan a cubrir la totalidad de las necesidades de la malla vial, 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:

A. 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:

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

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
- 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

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

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.

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 una política de conservación por condición de respuesta o reacción, acorde con las restricciones presupuestales del Distrito.

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

Es preciso aclarar que con este mecanismo solo 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.

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.

36.¿Qué protocolos se usan para señalar zonas de obra que puedan generar accidentes de tránsito?

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

Respuesta: En atención al requerimiento relacionado con los protocolos definidos para señalar zonas de obras que puedan generar accidentes de tránsito, se informa que la totalidad de cierres y desvíos implementados en áreas de espacio público en el marco de la ejecución de los contratos del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), deben contar con un Plan de Manejo de Tránsito (PMT) aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), el cual constituye la herramienta técnica que permite garantizar condiciones de movilidad segura y cómoda para los usuarios de la infraestructura y el personal de obra, y se estructura según los lineamientos relacionados en el “Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros”, el cual hace parte del proceso misional PM02-PR01-PT01 definido por la entidad en su calidad de cabeza del sector movilidad y en cumplimiento de sus funciones como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, de conformidad con lo establecido en el Decreto Distrital 672 de 2018 —en cuanto a la autorización de cierres, desvíos y medidas de mitigación por afectación del espacio público asociado a obras, eventos, aglomeraciones o emergencias, en el marco de los planes de manejo de tránsito (PMT); y el seguimiento al cumplimiento de los mismos, a través de la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (SPMT).

En este sentido, debe resaltarse que, la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público, requieren de un Plan de Manejo de Tránsito (PMT); se reitera que es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los/las usuarios/as de las vías (peatones, ciclistas, usuarios/as de transporte público, conductores/as y pasajeros/as de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), de manera que siempre se favorezca la seguridad de los/las usuarios/as de la vía, de los ciudadanos en general y de quienes participan en la construcción de la obra, requieren de un PMT.

El referido documento es requisito para el inicio de las actividades constructivas y se elabora por el contratista, debe contar con la revisión y aprobación de la interventoría previa presentación para el aval correspondiente desde la Secretaría Distrital de Movilidad; esto en cumplimiento con lo estipulado en el artículo 101 de la Ley 769 de 2022. “Normas para realizar trabajos en vía pública” y la Resolución 1885 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte, para unificar y

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



SGDU

202520500547981

Información Pública

Al responder cite este número

estandarizar la señalización requerida en las diferentes actividades que se derivan de la construcción de obras de infraestructura y servicios públicos.

Por su parte, desde el instituto se tiene el Manual de Control y Seguimiento Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo – SST del IDU (Resolución 6004 de 2022), el cual establece los lineamientos de obligatorio cumplimiento por parte de los contratistas de obra, con el fin garantizar aspectos como, demarcación y señalización de la obra, cerramientos, senderos y pasos peatonales, entre otros.

Así mismo, como parte de los anexos del proceso de selección se encuentra el apéndice "Especificaciones para el manejo de tránsito y señalización de desvíos", documento que integra todo lo que se refiere a la señalización que debe implementar el contratista, en cumplimiento de lo previsto en la normativa referida previamente y además la Ley 1383 de 2010, destinadas a garantizar la seguridad, movilidad y accesibilidad de los usuarios de las vías y espacios en intervención, así como desarrollar los procedimientos establecidos para garantizar la adecuada coordinación, planificación y ejecución de las obras.

37.¿Cómo se evalúa el impacto de los proyectos de infraestructura en la accidentalidad de la ciudad?

Respuesta: Una vez que el Instituto de Desarrollo Urbano ha materializado el proyecto, se entrega la operación a la Secretaría Distrital de Movilidad, entidad encargada de la regulación y control del Tránsito y el Transporte de la ciudad. Y es precisamente dicha Entidad la encargada de monitorear y registrar la siniestralidad vial. Luego es competencia de ella la evaluación del impacto de la infraestructura en materia de siniestralidad vial una vez entra en operación.

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



SGDU

202520500547981

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 21-05-2025 08:43:38 PM autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021

Aprobó: JOSE JAVIER SUAREZ BERNAL-Subdirección General de Desarrollo Urbano
Aprobó: MARTHA LILIANA GONZÁLEZ MARTÍNEZ-Subdirección General Jurídica
Aprobó: MONICA ELOISA RUEDA PENA-Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura
Aprobó: LUIS FERNANDO QUESADA SALTARIN-Dirección Técnica de Construcciones
Aprobó: NELSON MAURICIO REINA MANOSALVA-Subdirección General de Infraestructura
Aprobó: WILLIAM ORLANDO LUZARDO TRIANA-Dirección Técnica de Proyectos
Elaboró: CESAR MAURICIO DIAZ CLAROS-Subdirección General de Desarrollo Urbano

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