



Bogotá D.C., miércoles 21 de mayo de 2025

Señores

**COMISIÓN PRIMERA DEL PLAN**

Concejo de Bogotá

Email: [comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)

Calle 36 No. 28A 41

Ciudad

CONCEJO DE BOGOTÁ 23-05-2025 05:15:03

2025ER14099 O 1 Fol:10 Anex:0

ORIGEN: UNIDAD DE MANTENIMIENTO MALLA VIAL/PEDRO ORLANDO MO

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

ASUNTO: RTA PROPOSICIÓN N.631DE 205

OBS: N° 20251400061611

ASUNTO: Respuesta al radicado UAERMV No. 20251120076032 del 19 de mayo de 2025. Proposición 631 del 13 de mayo de 2025, radicado Concejo de Bogotá 2025IE7820 Tema: ¿QUÉ ESTÁ PASANDO CON LOS AGENTES DE TRÁNSITO EN BOGOTÁ?

Cordial saludo,

En atención al cuestionario allegado a esta Entidad, el cual corresponde a la proposición No 631 de 2025 que se relaciona a continuación:

<b>N° de proposición:</b>	631 de 2025
<b>Sesión aprobatoria:</b>	Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial
<b>N° Rad. Interno Concejo de Bogotá:</b>	2025IE7820
<b>N° Rad. Interno UAERMV:</b>	20251120076032 del 19 de mayo de 2025
<b>Tema de la proposición:</b>	¿QUÉ ESTÁ PASANDO CON LOS AGENTES DE TRÁNSITO EN BOGOTÁ?

Me permito en atención a 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, dar respuesta sobre los numerales 32,33, 34, 35, 36, 37 y 38 en los siguientes términos:

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

**Respuesta:** En concordancia con las funciones institucionales asignadas a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) mediante el artículo 95 del Acuerdo 761 de 2020, esta entidad se encarga de programar y ejecutar actividades de rehabilitación y mantenimiento en la malla vial local, intermedia y rural, realizar la adecuación del espacio público peatonal, llevar a cabo la conservación de la infraestructura, y, mediante apoyo interinstitucional, ejecutar obras para el manejo del tráfico, control de velocidad, señalización horizontal y seguridad vial.

Como parte del proceso técnico, la UAERMV realiza un diagnóstico de los segmentos viales a intervenir, evaluando tanto el estado estructural y funcional de la vía como la afectación a la movilidad y la seguridad de los diferentes actores viales (peatones, ciclistas, transporte público, vehículos particulares y de carga). Esta evaluación permite identificar tramos críticos y definir las intervenciones necesarias, tales como parcheos, bacheos, cambio de carpeta (CC) y rehabilitación vial (RH).

**Fase de planeación:** Antes de cualquier intervención en la vía, la UAERMV elabora y gestiona ante la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), conforme a lo establecido en el artículo 101 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) y el Protocolo para gestionar los PMT por obra. La implementación de estos planes tiene como objetivo mitigar el impacto de las obras y garantizar la seguridad vial durante su ejecución, tanto para los usuarios como para los trabajadores.

**Después de la intervención:** Una vez finalizadas las obras de intervención, y en cumplimiento con el artículo 115 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la UAERMV presenta ante la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) los diseños de señalización horizontal correspondientes a los tramos intervenidos mediante cambio de carpeta (CC) y rehabilitación vial (RH). Estos diseños se implementan una vez se obtiene el aval correspondiente de la SDM. De acuerdo con el parágrafo 2° del artículo 115, es obligatorio incluir la demarcación vial en todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural, como medida esencial de seguridad vial.

**En el caso de intervenciones menores:** Para intervenciones de parcheo y bacheo, que son tratamientos localizados y de menor escala que no implican el cambio total de la superficie de rodadura, no se contempla la implementación de señalización horizontal, salvo en zonas específicas como intersecciones, pasos peatonales u otros puntos críticos donde se requiera por razones de seguridad.

En resumen, la evaluación de la seguridad vial en los proyectos de la UAERMV se lleva a cabo bajo una coordinación técnica, normativa y operativa, trabajando de manera conjunta con la Secretaría Distrital de Movilidad. Esto garantiza que tanto las intervenciones mayores como las menores se realicen en condiciones que favorezcan una movilidad segura y ordenada para todos los usuarios de la vía.

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

**Respuesta:** En atención a su solicitud, informamos que la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), en el marco de su misión institucional, ha desarrollado e implementado un modelo de priorización de vías. Este modelo evalúa tres dimensiones fundamentales: social, económica y técnica. A partir de estas, se asigna una calificación en una escala de 0 a 100 a los distintos segmentos viales que conforman la malla vial local e intermedia de la ciudad. Este modelo es clave para seleccionar y priorizar los segmentos viales que serán incluidos en las estrategias de intervención de la entidad.

Con base en el diagnóstico realizado por la UAERMV y los resultados del estado del pavimento, se seleccionan las vías con mayores afectaciones. Sin embargo, la intervención está supeditada a varios factores, entre ellos: la viabilidad del estado de las redes de acueducto y alcantarillado, la capacidad operativa de la entidad, la existencia de reservas sobre los segmentos viales por parte de otras entidades o pólizas de calidad y estabilidad de obras vigentes, y la disponibilidad de recursos asignados

a la UAERMV. Estos recursos son limitados y deben distribuirse entre todas las localidades de la ciudad, según la extensión y el estado de la malla vial, lo que no siempre garantiza una priorización inmediata de los tramos diagnosticados.

Para la vigencia 2025, la UAERMV ha diseñado e implementado una estrategia de intervención por zonas (norte, oriente, occidente, sur) y cuadrantes de intervención, coordinada con las Alcaldías Locales, las Empresas de Servicios Públicos y las entidades del sector movilidad, bajo el liderazgo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). En este marco, se crearon las Unidades de Intervención Zonal (UIZ), unidades operativas encargadas de optimizar la atención de las vías y el espacio público en distintas zonas de la ciudad. Su objetivo es garantizar intervenciones efectivas que respondan a las necesidades de conservación más urgentes, aprovechando las capacidades institucionales para optimizar tiempos y recursos durante la ejecución de las obras. En la siguiente imagen se presenta la implementación de las UIZ en la ciudad:

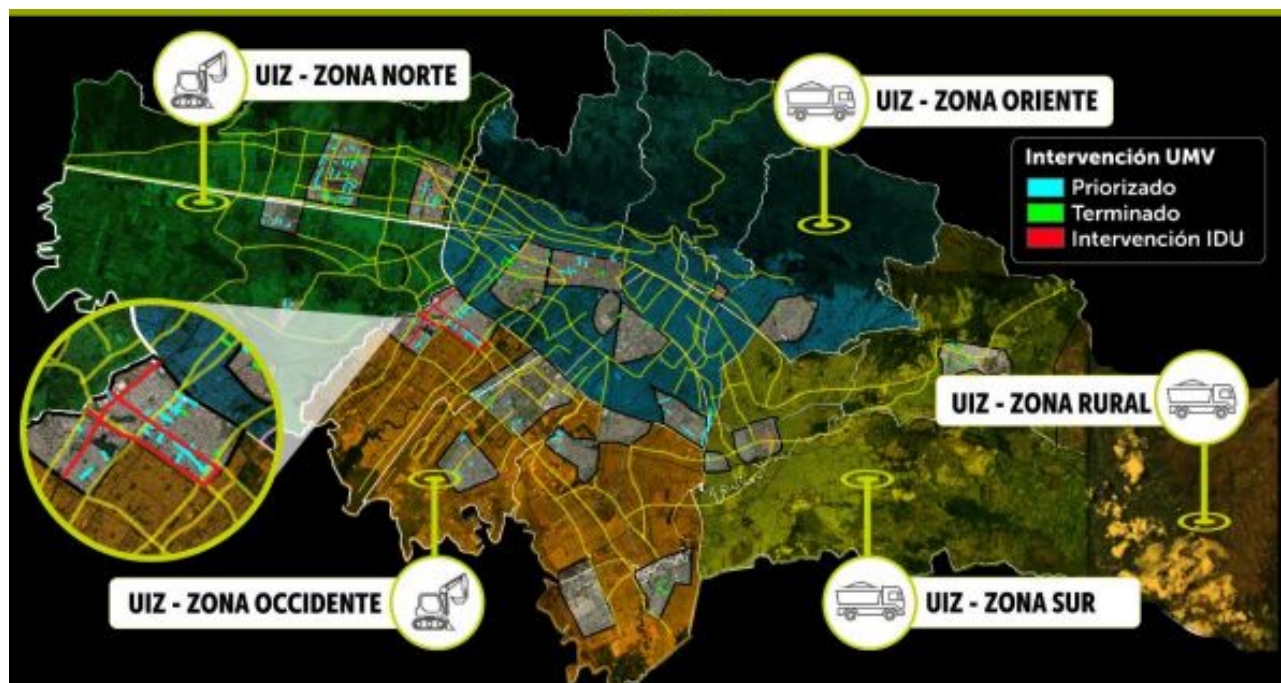


Imagen 1. Estrategia de priorización por zonas y cuadrantes UIZ  
Fuente: UAERMV

Con respecto a cómo se garantiza que las obras cumplan con los plazos establecidos, es importante señalar que la UAERMV ejecuta sus actividades de forma directa, siguiendo un proceso de priorización liderado por la Subdirección de Planificación y Conservación, como se explicó previamente. Este proceso incluye la reserva de los segmentos para intervención ante el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la elaboración de los diseños necesarios, si corresponde.

Una vez priorizado el segmento vial, se transfiere a la Subdirección de Intervención de la Infraestructura, que, a través de sus Gerencias Urbana y Rural, realiza el alistamiento necesario para iniciar las actividades. Entre estas acciones se incluye la programación de materiales, mano de obra e insumos con la Subdirección de Producción y Apoyo Logístico, así como la elaboración y gestión de la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) ante la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).

Luego de completar estas fases de preparación, se inicia la ejecución de las obras dentro de los plazos establecidos en la programación. De esta manera, y en cumplimiento con las actividades previas requeridas, la UAERMV asegura que las intervenciones se desarrollen conforme a los tiempos proyectados.

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

**Respuesta:** En atención a su solicitud, y conforme a las funciones institucionales asignadas a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) mediante el artículo 95 del Acuerdo 761 de 2020, nos permitimos informar que esta entidad adelanta diversas acciones orientadas a mejorar la seguridad vial de peatones, ciclistas y motociclistas en las vías de la ciudad.

En el marco de su misionalidad, la UAERMV realiza actividades de mantenimiento y rehabilitación en la malla vial local, intermedia y rural, así como adecuación del espacio público peatonal y conservación de la cicloinfraestructura. Estas acciones contribuyen a una movilidad más segura, especialmente para los actores viales más vulnerables. Entre las medidas implementadas se encuentran:

✓ **MANTENIMIENTO RUTINARIO**

Conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil de la estructura vial, constituyéndose así en una práctica preventiva. Dentro de este mantenimiento realizamos:

<b>SELLO DE FISURAS</b>	Proceso de aplicación de materiales selladores en grietas y fisuras del pavimento asfáltico para prevenir la filtración de agua y entrada de escombros que debiliten la estructura del pavimento
-------------------------	--

✓ **MANTENIMIENTO PERIÓDICO**

Conjunto de actividades que no comprometen masivamente las capas inferiores de la estructura del pavimento, con el objetivo de lograr que se alcance o aumente su vida útil, recuperando su condición de servicio inicial, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.

<b>PARCHEO</b>	Es el proceso de reparación en pequeñas áreas afectadas de las carpetas asfálticas, mediante la demolición, retiro y reemplazo de la misma.
<b>BACHEO</b>	Es el proceso de reparación en profundidad de pequeñas áreas afectadas. Lo anterior implica el reemplazo del material granular y de la correspondiente carpeta asfáltica.

✓ **REHABILITACIÓN PARCIAL**

Esta implica el retiro de la carpeta asfáltica y parte del material granular existente para posteriormente colocar materiales nuevos tales como: mezclas asfálticas, bases granulares o estabilizadas. Dentro de este tipo de rehabilitación se incluye el cambio de carpeta, el cual comprende el retiro y reemplazo de la carpeta asfáltica existente en la totalidad del segmento vial que se necesite, de acuerdo con el diseño de pavimentos.

## ✓ REHABILITACIÓN TOTAL

Esta corresponde a la intervención de todas las capas del pavimento existente, en algunas ocasiones, requiriendo el mejoramiento de la subrasante. En este tipo de rehabilitación se necesita colocar una nueva estructura del pavimento.

Durante las acciones de conservación la UAERMV implementa los Planes de Manejo de Tránsito - PMT por obra, los cuales propenden por cubrir todos los aspectos relacionados con la seguridad vial, la cual es integral y de alta prioridad durante la ejecución del proyecto, por lo que se busca guiar de manera clara a los usuarios de la infraestructura afectados por las intervenciones y/u obras en el espacio público.

La canalización de los usuarios de las vías se realiza mediante el uso de señalización horizontal, vertical y dispositivos de canalización dispuestos en el Manual de Señalización Vial – vigente expedido por el Ministerio de Transporte y los conceptos técnicos de la SDM.

En relación con lo anterior, es importante mencionar que todas las actividades descritas anteriormente ayudan a mejorar los índices seguridad vial de peatones, ciclistas y motociclistas en las vías de la ciudad.

### ***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:** Tal como se indicó en la respuesta dada al numeral 33, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), en cumplimiento de sus funciones, ha desarrollado e implementado un modelo de priorización de vías para la atención de la malla vial local e intermedia de la ciudad.

Este modelo evalúa tres dimensiones fundamentales: social, económica y técnica, a partir de las cuales se asigna una calificación entre 0 y 100 a los distintos segmentos viales. Esta calificación permite jerarquizar los tramos en función de su criticidad y constituye una herramienta clave para la planificación de las estrategias de intervención vial que se formulan y ejecutan en cada vigencia.

Adicionalmente, para la vigencia 2025, la UAERMV adoptó un plan de mantenimiento vial basado en la intervención por zonas (norte, sur, oriente, occidente), a través de las Unidades de Intervención Zonal – UIZ, en articulación con las Alcaldías Locales, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), las Empresas de Servicios Públicos y otras entidades del sector movilidad. Esta estrategia busca optimizar recursos, tiempos de intervención y cobertura territorial.

En cuanto al componente de seguridad vial, esta se considera de manera transversal en el proceso de priorización. Como parte del diagnóstico técnico de los tramos, se evalúan aspectos relacionados con el estado estructural y funcional del pavimento, así como su impacto en la movilidad y seguridad de los actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, vehículos particulares y de transporte público). Los segmentos que presentan mayores riesgos de siniestralidad vial por deterioro de la vía o por ubicarse en zonas de alta vulnerabilidad, pueden recibir un mayor puntaje técnico y social, lo que aumenta su probabilidad de ser priorizados.

De este modo, la UAERMV articula la planificación técnica con criterios de seguridad vial, buscando garantizar que las intervenciones atiendan de manera integral las necesidades de movilidad segura en las distintas zonas de la ciudad.

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

**Respuesta:** La señalización de zonas de obra que puedan generar accidentes de tránsito se realiza conforme a la normativa vigente y a los lineamientos técnicos establecidos por las autoridades competentes, con el objetivo de garantizar la seguridad vial de todos los actores en la vía y minimizar los riesgos asociados a las intervenciones en el espacio público.

En este sentido, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), aplica los siguientes protocolos y disposiciones normativas:

- **Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre:** Establece los principios generales de seguridad vial, incluyendo la obligación de implementar señalización temporal en zonas de obra para proteger a los usuarios de la vía
- **Protocolo PM02-PR01-PT01 de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM):** Define el procedimiento técnico y administrativo para la elaboración, presentación, evaluación y aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), que deben implementarse en toda obra que afecte la movilidad o seguridad vial en el Distrito Capital. Este protocolo está vigente desde el 6 de abril de 2024
- **Resolución No. 20243040045005 de 2024:** Sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito No. 20223040045295 de 2022, y adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia, el cual define los dispositivos uniformes (verticales, horizontales, luminosos y físicos) que deben instalarse en las zonas de intervención para garantizar una adecuada canalización del tránsito y la seguridad de peatones, ciclistas y conductores.

En cumplimiento de estas disposiciones, la UAERMV elabora y gestiona ante la Secretaría Distrital de Movilidad, la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) correspondiente previo al inicio de cada obra. Este plan contempla la ubicación y diseño de señalización preventiva, reglamentaria e informativa, así como la instalación de dispositivos de canalización y seguridad temporal (como barreras, conos, vallas y luces intermitentes), de acuerdo con la naturaleza y duración de la intervención.

Estas medidas buscan garantizar que las obras se desarrollen sin comprometer la integridad de los usuarios de la vía, manteniendo condiciones de visibilidad, orientación y prevención de incidentes durante todo el proceso de ejecución.

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

**Respuesta:** Con relación a la inquietud planteada, es importante señalar que la evaluación del impacto de los proyectos de infraestructura en los índices de accidentalidad vial no se encuentra dentro del

ámbito de competencia directa de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV).

La UAERMV tiene como función principal la gestión, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local e intermedia del Distrito Capital, así como la ejecución de obras en el espacio público, conforme a los lineamientos técnicos y de planificación establecidos.

La evaluación de la siniestralidad vial, su análisis estadístico y la correlación con intervenciones en infraestructura, es una función que corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), entidad que cuenta con las competencias normativas y las herramientas técnicas y tecnológicas para realizar este tipo de estudios, mediante el uso de sistemas de información como el Observatorio de Movilidad y bases de datos de siniestros viales.

No obstante, la UAERMV, en coordinación con dicha Secretaría, implementa medidas de mitigación y seguridad vial durante la ejecución de sus proyectos, tales como la formulación y aplicación de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), el cumplimiento de los estándares de señalización vial y la mejora de la infraestructura peatonal y ciclística, con el fin de contribuir de manera indirecta a la reducción del riesgo vial.

Por lo anterior, esta solicitud será remitida a la Secretaría Distrital de Movilidad para que, en el marco de sus competencias, valore y emita respuesta directa frente a su requerimiento.

**38. “¿Cómo es la coordinación entre las entidades encargadas de la infraestructura vial (IDU, UMV y Alcaldías Locales) con la Secretaría Distrital de Movilidad para mejorar la seguridad vial de la ciudad?”**

**Respuesta:** En atención a su consulta, es importante señalar que la coordinación entre las entidades responsables de la infraestructura vial (Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV, Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, y las Alcaldías Locales), junto con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), se estructura en torno a la planificación, ejecución y control de obras con un enfoque integral de movilidad y seguridad vial. Esta coordinación se materializa a través de los siguientes mecanismos:

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
Se asigna al IDU el "el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de	INSTITUTO DE	Artículo 3o del Decreto Distrital 980

<p><i>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 interventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos".</i></p> <p><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></p>	DESARROLLO URBANO	de 1997, modificado por los artículos 10 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 3° (Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.)
<b>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</b>	ALCALDES LOCALES	Acuerdo 740 de 2019 Artículo 5 (Por el cual se dictan normas en

<i>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>		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 el Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)
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).
<p><b>Mesas técnicas interinstitucionales:</b> se llevan a cabo con periodicidad para planificar y concertar las intervenciones viales en la ciudad, evitando duplicidad de esfuerzos y buscando la articulación eficiente de recursos técnicos, financieros y humanos. En estas mesas participan la SDM, el IDU, la UAERMV, las Alcaldías Locales y las Empresas de Servicios Públicos, entre otras</p>	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL, ALCALDÍAS LOCALES, EMPRESAS DE SERVICIOS PÚBLICOS, ENTRE OTRAS	N/A

De esta manera, la articulación entre las entidades no solo garantiza una gestión más eficiente de la infraestructura vial, sino que también incorpora criterios de seguridad vial en la planeación, ejecución y seguimiento de cada proyecto. Esto contribuye directamente a la reducción de riesgos para los usuarios de las vías. Cabe destacar que se llevan a cabo mesas de trabajo permanentes entre el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

(UAERMV), con el propósito de evaluar y priorizar de manera conjunta las actividades a desarrollar en la ciudad.

Con lo anterior, damos respuesta a su solicitud y seguimos comprometidos con el desarrollo de Bogotá dentro de los límites de nuestra misión y los recursos disponibles.

Cordialmente,

Documento 20251400061611 firmado electrónicamente por:	
<b>PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ</b>	Director General (E) DIRECCIÓN GENERAL orlando.molano@umv.gov.co Fecha firma: 23-05-2025 14:23:43
<b>Aprobó:</b>	PABLO EMILIO MUÑOZ PUENTES - Subdirector de Planificación y Conservación - SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y CONSERVACIÓN - pablo.munoz@umv.gov.co
<b>Revisó:</b>	CARLOS ARTURO VANEGAS HERNANDEZ - Secretario General (E) - SECRETARÍA GENERAL - carturo.vanegas@umv.gov.co
	SANDRA FABIOLA RODRÍGUEZ TRIVIÑO - Contratista - SUBDIRECCIÓN DE INTERVENCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA - sandra.rodriguez@umv.gov.co
	CARLOS ROBERTO CASTAÑO ÁLVAREZ - Gerente de Intervención urbana - GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA URBANA - carlos.castano@umv.gov.co
	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
<b>Proyectó:</b>	CAROLINA CAÑON RODRIGUEZ - Contratista - OFICINA JURÍDICA - carolina.canon@umv.gov.co
 f233dcaa7959d29fb2e8890a78b7ca4609a189700a909ba84b1ace9f926e415e Codigo de Verificación CV: a8bf8 Comprobar desde: <a href="https://www.umv.gov.co/portal/verificar/">https://www.umv.gov.co/portal/verificar/</a>	