

Bogotá D.C., martes 22 de julio de 2025

Honorables Concejales
FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA
SAMIR BEDOYA PIRAQUIVE

Señores
COMISIÓN PRIMERA DEL PLAN
Concejo de Bogotá
Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co
Calle 36 No. 28ª - 41
Ciudad

CONCEJO DE BOGOTÁ 22-07-2025 04:16:19
2025ER19858 O 1 Fol:14 Anex:0
ORIGEN: UNIDAD DE MANTENIMIENTO MALLA VIAL/MONICA ELOISARUED
DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT
ASUNTO: RTA PP. N. 873 DE 2025
OBS: N° 51400093731

ASUNTO: Respuesta al radicado UAERMV No. 20251120115182 del 16 de julio de 2025. Proposición 873 del 12 de julio de 2025, radicado Concejo de Bogotá 2025IE12151, con prorrogas concedidas con radicado UAERMV No. 20251120116722 del 17 de julio de 2025, radicado Concejo de Bogotá 2025EE13306.

Tema: Balance de la Política del Peatón en Bogotá

Cordial saludo,

En atención al cuestionario allegado a esta Entidad mediante el radicado de la referencia, relacionado con la Proposición No. 873 de 2025, aprobada en la sesión del 12 de julio de 2025 del Honorable Concejo de Bogotá, que se relaciona a continuación:

N° de proposición:	873 de 2025
Sesión aprobatoria:	Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del 12 de julio de 2025
N° Rad. Interno Concejo de Bogotá:	2025IE12151, prorrogas concedidas 2025EE13306
N° Rad. Interno UAERMV:	20251120115182 del 15 de julio de 2025
Tema de la proposición:	Ciclorrutas en Bogotá

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 en lo que compete a la Unidad, a los numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8,12,13, 17, 18, 19 y 20 en los siguientes términos:

1. A la fecha ¿Cuál es el estado de ciclorrutas de la zona urbana de la ciudad? Sírvese discriminar por localidad y categorías.

Respuesta: De conformidad con el **Acuerdo 02 de 1999**, “*Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá, D.C.*”, el **Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)** es la entidad encargada de elaborar y mantener actualizado el inventario y diagnóstico de la malla vial y el espacio público construido en la ciudad.

En este sentido, los kilómetros totales de la red de ciclorrutas en Bogotá, desglosados por cada localidad, están disponibles para consulta pública a través del servicio geográfico del IDU en el siguiente enlace: <https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/> Dentro de la plataforma, en la sección “Presentación de las estadísticas”, se puede acceder a la información detallada por localidad, así como al total de la extensión de ciclorrutas en la ciudad.

De igual forma a continuación, se presenta los datos desagregados que conforma la red de ciclorrutas tomados de la página mencionada anteriormente.:

EXTENSIÓN RED DE CICLORRUTAS POR LOCALIDAD (km)										
Localidad	Espacio Compartido	Ciclorruta	Bicicarril	Ciclo Peatonal	Ciclo Puente	Ciclo Vehicular	Intersección	Pompeyano	Vía Compartida	Total general
Usaquén	8,0	31,8	12,0	1,7	0,8	0,0	3,2	0,1	4,0	61,6
Chapinero	1,9	8,3	9,6	0,2	0,0	0,0	1,9	0,1	6,4	28,4
Santa Fe	3,4	5,8	3,7	0,1	0,0	0,0	1,2	0,0	15,7	30,0
San Cristóbal	0,7	2,3	4,7	0,0	0,0	0,0	1,2	0,1	1,2	10,3
Usme	1,2	4,5	1,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	7,1
Tunjuelito	2,3	12,4	3,2	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	18,5
Bosa	5,0	25,3	4,5	0,9	0,3	0,0	1,7	0,0	1,2	39,0
Kennedy	9,2	47,2	23,9	1,6	1,0	0,0	6,7	0,2	5,8	95,7
Fontibón	2,1	18,3	5,9	0,4	0,8	0,0	1,6	0,1	1,5	30,8
Engativá	6,4	46,7	10,8	2,3	0,9	0,0	3,6	0,0	0,8	71,5
Suba	11,8	48,3	20,1	1,4	0,7	0,1	6,3	0,2	16,1	105,1
Barrios Unidos	4,8	16,8	9,5	1,7	0,3	0,0	3,3	0,0	2,7	39,0
Teusaquillo	6,0	17,6	19,7	1,3	0,3	0,0	5,1	0,0	2,6	52,5
Los Mártires	2,7	6,4	0,2	0,5	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	10,9
Antonio Nariño	0,5	3,2	0,8	0,5	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	5,1
Puente Aranda	2,6	11,0	5,1	1,0	0,0	0,1	1,6	0,0	10,7	32,2
La Candelaria	0,3	0,6	2,7	0,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	4,2
Rafael Uribe Uribe	0,7	3,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	4,2
Ciudad Bolívar	1,5	9,3	3,3	0,3	0,2	0,0	0,6	0,0	0,0	15,1
Total general	71,0	319,4	140,7	14,0	5,2	0,3	40,5	0,8	69,0	661,1

Fuente: IDU - Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación – DTINI. 30 de junio de 2024.

- ¿Qué acciones se han desarrollado para la conservación de las ciclorrutas en Bogotá, durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025? Se solicita discriminar la información por localidad, tipo de acción realizada, así como el presupuesto asignado y ejecutado por cada vigencia.

Respuesta: La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) ha implementado diversas acciones en la conservación de la infraestructura en mención. Se adjunta archivo denominado “Anexo 1_Terminado_Ciclorrutas_2020_2025” en el cual se relacionan los segmentos intervenidos localidad y el tipo de intervención realizada, a continuación, se presenta la meta y el presupuesto ejecutado por vigencia de acuerdo a su solicitud.

PDD UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA BOGOTÁ 2020 - 2024			
Vigencia	2020		
	Progr	Ejec	% Ejec
Magnitud	7	8,73	124,71%
	\$ 323,00	\$ 303,00	93,81%
Vigencia	2021		
	Progr	Ejec	% Ejec
Magnitud	25,50	27,53	107,96%
	\$ 12.571,00	\$ 12.571,00	100,00%
Vigencia	2022		
	Progr	Ejec	% Ejec
Magnitud	20,30	21,09	103,89%
	\$ 10.926,00	\$ 10.926,00	100,00%
Vigencia	2023		
	Progr	Ejec	% Ejec
Magnitud	28,00	28,12	100,43%
	\$ 9.112,00	\$ 9.112,00	100,00%
Vigencia	2024		
	Progr	Ejec	% Ejec
Magnitud	5,88	6,31	107,31%
	\$ 792,00	\$ 791,00	99,87%

Fuente: Gerencia Proyectos junio 2020 a junio 2025

PDD BOGOTÁ CAMINA SEGURA 2024-2027			
Vigencia	2024		
	Progr	Ejec	% Ejec
Magnitud	6,00	7,00	116,67%
	\$ 1.127,68	\$ 1.124,50	99,72%
Vigencia	2025		
	Progr	Ejec	% Ejec
Magnitud	14,00	4,16	29,71%
	\$ 5.309,62	\$ 3.449,70	64,97%

Fuente: Gerencia Proyectos junio 2020 a junio 2025

- ¿Cuál es el balance en las acciones para la ampliación de la Red de ciclorrutas, durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025? Sírvase informar el presupuesto asignado y ejecutado por año.

Respuesta: Inicialmente nos permitimos informar que la UAERMV no tiene dentro de sus competencias actividades referentes a la ampliación de la red de cicloinfraestructura sin embargo a continuación, se informa la ejecución de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) en la ciclorutas desde la vigencia 2020 hasta lo corrido del 2025 referente a las actividades de conservación:

Vigencia	Kilómetros ejecutados
2020	8,73 km-L
2021	27,53 km-L
2022	21,09 km-L
2023	28,12 km-L
2024	13,31 km-L
2025	4,16 km-L
Total	102,94 km-L

Igualmente, se anexa la matriz "Insumo punto 3.xls", en la cual se informa el presupuesto asignado y ejecutado en los PDD UNCSAB y PDD BCS.

4. Durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025 ¿Qué inconvenientes se han presentado en la ejecución de proyectos de ciclorrutas con otros proyectos de infraestructura vial? Sírvase informar las medidas han tomado al respecto.

Respuesta: En relación con inconvenientes que se han presentado, se precisa que, desde la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) se han realizado las articulaciones entre las entidades, es importante indicar que la coordinación interinstitucional para la articulación entre los Fondos de Desarrollo Local, la UAERMV y el IDU, se orienta sobre la base de las competencias que tienen las diferentes entidades para la atención de la malla vial de la ciudad, que se relacionan a continuación:

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 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".	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

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<i>El mantenimiento, reparación, reconstrucción y rehabilitación de los monumentos públicos no corresponde al IDU sino al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, por virtud de lo establecido en el Decreto 185 del 2011.</i>		
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Acuerdo 2 de 1999 (Sistema de información de la malla vial)
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. Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.	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.)
<i>3. Adelantar el diseño, construcción y conservación de la malla vial local e intermedia, del espacio público y peatonal local e intermedio; así como de los puentes peatonales y/o vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Así mismo, podrán coordinar con las entidades del sector movilidad su participación en la conservación de la malla vial y espacio público arterial, sin</i>	ALCALDES LOCALES	Acuerdo 740 de 2019 Artículo 5 (Por el cual se dictan normas en relación con la organización y el funcionamiento de las Localidades de Bogotá

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<i>transporte masivo.</i>		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).

Adicionalmente se adelantan mesas de trabajo interinstitucional con el fin de planificar las intervenciones que se realizan 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

5. ¿Cuántas quejas se han recibido por el estado de las ciclorrutas, durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025? Sírvase informar por localidad, año, motivo, y estado del trámite.

Respuesta: Tal como se ha mencionado en la respuesta de los numerales anteriores la UAERMV tiene dentro de sus competencias la conservación de la cicloinfraestructura de la ciudad, desde dichas competencias realiza actividades en los diferentes trazados existentes de cicloinfraestructura para mejorar el confort y seguridad para los usuarios.

6. ¿Qué acciones interinstitucionales se han desarrollado para el reforzamiento de las medidas de seguridad en ciclorrutas, durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025? Sírvase discriminar por año, acción, y resultado.

Respuesta: Tal como se ha mencionado en la respuesta de los numerales anteriores la UAERMV tiene dentro de sus competencias la conservación de la cicloinfraestructura de la ciudad, desde dichas competencias a continuación, se relaciona el cronograma para el mes de julio en la cicloinfraestructura,

donde se relacionan cada uno de los segmentos con la información de PK, CIV, eje, desde, hasta, localidad, fecha estimada de inicio, estado de intervención y la actividad a realizar.

No .	PK	CIV	EJE	DESDE	HASTA	LOCALIDA D	FECHA ESTIMADA DE INICIO	ESTADO DE INTERVENCIÓN	ACTIVIDAD
1	2413696 0	700911 6	KR 95A	CL 61 B SUR	CL 62 S	BOSA	17/07/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
2	701968	700990 5	KR 95 A	CL 75 SUR	CL 78 SUR	BOSA	10/07/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
3	3401078 1	700868 1	KR 94	CL 55 SUR	CL 56 F SUR	BOSA	3/07/2025	POR EJECUTAR	Mant. Rutinario
4	701962	700909 6	KR 94	CL 54 F SUR	CL 55 SUR	BOSA	3/07/2025	POR EJECUTAR	Mant. Rutinario
5	528862	700829 7	CL 59 B SUR	KR 95 A	KR 97 B	BOSA	27/06/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
6	2413695 6	700841 5	KR 95A	CL 71 S	CL 72 S	BOSA	18/07/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
7	2413696 2	700911 4	KR 95A	CL 60 S	CL 60A S	BOSA	14/07/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
8	3401076 6	700910 5	CL 59 B SUR	KR 97 B	KR 98 A	BOSA	10/07/2025	POR EJECUTAR	Sello de Fisuras
9	702668	700909 5	KR 94	AC 54 SUR	CL 54 F SUR	BOSA	3/07/2025	POR EJECUTAR	Sello de Fisuras
10	3401076 5	700910 7	CL 59 B SUR	KR 90 B BIS	KR 92	BOSA	2/07/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
11	903457	700990 5	KR 95A	CL 73 S	CL 75A S	BOSA	10/07/2025	POR EJECUTAR	Mant. Rutinario
12	3401207 7	700880 9	Sin Establecer	KR 92	KR 94 A	BOSA	8/07/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
13	2413695 7	701010 8	null	CL 70 B SUR	CL 71 SUR	BOSA	10/07/2025	POR EJECUTAR	Sello de Fisuras
14	3401076 8	700829 9	CL 59 B SUR	KR 92	KR 93 C	BOSA	4/07/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
15	3401078 0	700909 3	KR 94	Sin Establecer	CL 52 SUR	BOSA	3/07/2025	POR EJECUTAR	Sello de Fisuras
16	2413696 1	700911 5	KR 95A	CL 60A S	CL 61 S	BOSA	10/07/2025	POR EJECUTAR	Mant. Rutinario
17	528794	700831 3	KR 95A	CL 61 S	CL 61BIS S	BOSA	15/07/2025	POR EJECUTAR	Parcheo- Bacheo
18	3401076 9	700910 1	CL 59 B SUR	KR 104 A BIS	Sin Establecer	BOSA	11/07/2025	POR EJECUTAR	Sello de Fisuras
19	2413695 8	700841 8	KR 95A	CL 63 S	CL 69 S	BOSA	11/07/2025	POR EJECUTAR	Mant. Rutinario

Fuente: UAERMV

7. ¿Qué diagnóstico técnico tiene la administración sobre la conectividad, continuidad y funcionalidad de la red de ciclorrutas en la ciudad? Sírvase informar cuántos kilómetros de ciclorruta se encuentran interrumpidos o desconectados de la red troncal, y qué acciones se han programado para mejorar la integración funcional de la infraestructura ciclista entre localidades y con otros modos de transporte.

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.

8. ¿Qué información dispone la administración sobre el nivel de uso de las ciclorrutas durante el periodo 2020–2025? Sírvase informar si se han realizado aforos, conteos ciclistas o estudios de demanda, y discriminar los datos disponibles por año, tramo o localidad. ¿Qué criterios de accesibilidad universal y enfoque diferencial (género, discapacidad, niños, personas mayores) se han tenido en cuenta en el diseño y adecuación de ciclorrutas entre 2020 y 2025?

Respuesta: La señalización de zonas de obra en el espacio público se realiza de conformidad con la normatividad vigente y los lineamientos técnicos establecidos por las autoridades competentes, con el fin de garantizar la seguridad vial y prevenir accidentes de tránsito.

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

- **Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre**, que establece las normas generales de tránsito y circulación en el territorio nacional, incluyendo las obligaciones en materia de señalización temporal en zonas de obra.
- **Protocolo PM02-PR01-PT01 de la Secretaría Distrital de Movilidad**, “Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros”, vigente desde el 6 de abril de 2024, el cual define el procedimiento técnico y administrativo para la formulación, aprobación e implementación de los PMT en las intervenciones que afectan la movilidad en el Distrito Capital.
- **Resolución No. 20243040045005 de 2024**, por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito No. 20223040045295 de 2022, y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Este documento establece los dispositivos uniformes que deben implementarse en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial en zonas de intervención.

En cumplimiento de estas disposiciones, la UAERMV gestiona la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) ante la Secretaría Distrital de Movilidad previo al inicio de cada obra. Este plan contempla la señalización preventiva, informativa y reglamentaria necesaria, así como la instalación de dispositivos de seguridad vial que permitan minimizar los riesgos para peatones, ciclistas y conductores durante el desarrollo de las actividades de intervención.

9. ¿Cuántos kilómetros de ciclorrutas cuentan con señalización táctil, iluminación adecuada y condiciones de seguridad suficientes para su uso por parte de mujeres, personas mayores y personas con discapacidad?

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.

10. ¿Qué evaluación tiene la administración sobre la percepción de seguridad y usabilidad de las ciclorrutas por parte de las mujeres?

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.

11. ¿Qué porcentaje de la red de ciclorrutas está integrada de forma efectiva con estaciones de Transmilenio, SITP o portales de transporte masivo?

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.

12. ¿Qué avances se han logrado en la implementación de biciestacionamientos seguros en estaciones de transporte masivo desde el año 2020? ¿Cuál ha sido su ocupación promedio?

Respuesta: La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) realiza el diagnóstico de la cicloinfraestructura que en relación las metas establecidas para la entidad se pretenden conservar, es así que de acuerdo a las necesidades de conservación se implementan diversas acciones en el mantenimiento de la infraestructura. A continuación, se detallan las actividades desarrolladas por la UAERMV frente a la conservación de la cicloinfraestructura:

Mantenimiento y rehabilitación de la cicloinfraestructura (UAERMV):

Estas acciones se priorizan en zonas con alto flujo de ciclistas o donde se han identificado riesgos para la seguridad vial.

✓ 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:

SELLO DE FISURAS	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.

PARCHEO	Es el proceso de reparación en pequeñas áreas afectadas de las carpetas asfálticas, mediante la demolición, retiro y reemplazo de la misma.
BACHEO	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

13. ¿Qué mecanismos de verificación periódica se han adoptado para garantizar el mantenimiento preventivo de la red de ciclorrutas y evitar su deterioro estructural?

Respuesta: Con relación a la priorización de ciclo infraestructura es importante mencionar que la planificación, mantenimiento, rehabilitación y construcción de ciclorrutas en Bogotá se enmarca dentro del plan de desarrollo distrital (PDD) “Bogotá Camina Segura”, liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). en este contexto, se han llevado a cabo mesas de trabajo en las que participan activamente la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

De acuerdo con las metas establecidas en el PDD, se han definido tramos específicos para la conservación y mantenimiento de la cicloinfraestructura existente. En el caso de la UAERMV, se proyecta que, durante la presente vigencia, se priorice el mantenimiento de los siguientes corredores de ciclorrutas:

No	EJE	DESDE	HASTA	TIPO DE MALLA	KM
1	Av. Boyacá	Autopista Sur	Carrera 24	Arterial	1,8
2	Alameda el Porvenir	Limite Soacha	Canal el Burro	Intermedia y Local	5,3
3	Carrera 11	Calle 64	Calle 85	Arterial	1,3

Fuente: UAERMV Subdirección de Planificación y Conservación – 02 de julio de 2025.

14. ¿Con cuánta frecuencia se realizan auditorías técnicas sobre el estado de las ciclorrutas y cómo se priorizan las intervenciones de conservación?

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.

15. ¿Qué localidades aún presentan baja cobertura de infraestructura ciclística y por qué no han sido priorizadas dentro de los planes de expansión de la red?

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.

16. ¿Cuántos kilómetros nuevos de ciclorruta han sido planificados para el cuatrienio 2024–2027, y en qué zonas se proyectan?

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.

17. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana se han habilitado para el diseño, priorización y evaluación de ciclorrutas en las diferentes localidades?

Desde la Oficina de Servicio a la Ciudadanía y Sostenibilidad de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), se destaca que el *Modelo de Priorización de Vías* es una herramienta matemática que evalúa, mediante tres dimensiones, los segmentos viales de la malla vial Local e Intermedia de la ciudad. A través de esta evaluación, se asigna una calificación en una escala de 0 a 100, lo cual permite seleccionar de manera técnica y transparente los segmentos que serán incluidos en las estrategias de intervención lideradas por la UAERMV, específicamente a través de la Subdirección Técnica de Mejoramiento de la Malla Vial Local.

La **dimensión social**, que representa un **48% del total del modelo**, incorpora las siguientes subdimensiones:

- **Densidad poblacional:** 12,15%
- **Densidad de población con movilidad reducida:** 5%
- **Uso del suelo con función social:** 6,67%
- **Accesibilidad a infraestructura con función social:** 7,91%
- **Peticiones ciudadanas:** 15,84%

Es importante resaltar que la subdimensión “**peticiones ciudadanas**” se ha consolidado como una de las variables más relevantes del modelo, al representar no solo un insumo técnico, sino también un mecanismo efectivo de **participación ciudadana**, a través del cual las y los bogotanos pueden incidir directamente en decisiones estratégicas sobre el mejoramiento de la infraestructura vial de su ciudad.

Este enfoque está respaldado por el **Artículo 23 de la Constitución Política de Colombia**, así como por la **Ley 1755 de 2015**, que regula el derecho de petición, y la **Ley 1757 de 2015**, que promueve y garantiza la participación ciudadana en la gestión pública.

Igualmente, es importante mencionar que la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) como cabeza del sector ha llevado a cabo mesas de trabajo en las que participan activamente la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) con el fin de realizar la planificación de la conservación de cicloinfraestructura existe.

Respuesta: Oficina de Servicio a la Ciudadanía y Sostenibilidad – Subdirección de Planificación y Conservación

18. ¿Cuántas mesas de trabajo o espacios de diálogo han contado con participación efectiva de colectivos ciclistas, organizaciones barriales o ciudadanos del común?

En el marco del Modelo de Priorización desarrollado por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), se ha identificado que, hasta la fecha, no se han realizado mesas de trabajo ni espacios de diálogo presenciales con la ciudadanía o actores clave que aborden de manera específica el componente de ciclorrutas.

No obstante, la entidad indica que el modelo contempla mecanismos de participación ciudadana a través de diversos canales de comunicación, entre los que se destacan:

- **Canales presenciales:** Atención en la sede administrativa ubicada en la Calle 26 No. 69-76, Edificio Elemento, Torre AIRE – piso 3, Bogotá D.C., Colombia. El horario de atención es de lunes a viernes, de 7:00 a.m. a 4:30 p.m. (jornada continua).
- **Canal telefónico:** Línea (+57) 601-3779555, extensiones 1001 y 1002, atendida por el equipo de Atención al Ciudadano en el mismo horario.
- **Línea 195:** Canal articulado con el Distrito Capital, a través del cual la ciudadanía puede acceder a información de interés.
- **Canal escrito:** Recepción de solicitudes presenciales en la sede administrativa, mediante la ventanilla de correspondencia, en el horario anteriormente mencionado.
- **Canales virtuales:**
 - o Página web: www.umv.gov.co
 - o Formulario de peticiones en el Sistema Distrital para la Gestión de Peticiones Ciudadanas “Bogotá te Escucha”, disponible las 24 horas: <https://www.umv.gov.co/portal/pqrsfd/>
 - o Chat virtual: Disponible de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 1:00 p.m. y de 2:00 p.m. a 4:30 p.m. <https://www.umv.gov.co/portal/>
- **Correos electrónicos:**
 - o Atención al ciudadano: atencionalciudadano@umv.gov.co
 - o Defensor del Ciudadano: defensor.ciudadano@umv.gov.co
 - o Denuncias por corrupción: denuncias.corrupcion@umv.gov.co
- **Redes sociales institucionales:**
 - o Facebook: [@unidadde.mantenimientovial](https://www.facebook.com/unidadde.mantenimientovial)
 - o Instagram: [@umv.bogota](https://www.instagram.com/umv.bogota)
 - o X (antes Twitter): [@UMVbogota](https://twitter.com/UMVbogota)
 - o YouTube: [UMV Bogotá](https://www.youtube.com/UMV Bogotá)

A través de estos canales, la entidad ha recibido múltiples solicitudes y peticiones ciudadanas relacionadas con la infraestructura ciclística, las cuales han sido consideradas como insumos para el proceso técnico de priorización. Cabe resaltar que la dimensión social representa el 48% del modelo.

Si bien no se han desarrollado espacios deliberativos presenciales específicamente enfocados en las ciclorrutas, la UAERMV ha procurado incorporar las voces ciudadanas mediante los medios disponibles. La entidad reconoce la necesidad de fortalecer estos canales y avanzar hacia estrategias más participativas y focalizadas en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura ciclística en la ciudad.

19. ¿Qué herramientas tecnológicas o plataformas ha implementado la administración para el monitoreo en tiempo real del uso, estado y seguridad de las ciclorrutas?

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, realizó la creación del Sistema de Información Geográfica de Apoyo y Misional – SIGMA la cual permite integralmente con la plataforma de Calíope, que se encuentra vigente con anterioridad, establecer la recolección de los informes de actividades diarias en donde se relacionan los insumos, maquinaria, personal y operadores, durante el desarrollo de las diferentes actividades.

20. ¿La información sobre estado, longitud, calidad y accesibilidad de las ciclorrutas está disponible en formatos de datos abiertos? ¿En qué portales puede consultarse?

Respuesta: Tal como se mencionó en la respuesta del numeral 1, de conformidad con el **Acuerdo 02 de 1999**, “*Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá, D.C.*”, el **Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)** es la entidad encargada de elaborar y mantener actualizado el inventario y diagnóstico de la malla vial y el espacio público construido en la ciudad.

En este sentido, los kilómetros totales de la red de ciclorrutas en Bogotá, desglosados por cada localidad, están disponibles para consulta pública a través del servicio geográfico del IDU en el siguiente enlace: <https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/> Dentro de la plataforma, en la sección “Presentación de las estadísticas”, se puede acceder a la información detallada por localidad, así como al total de la extensión de ciclorrutas en la ciudad

21. ¿Qué evaluación tiene la administración sobre los impactos positivos de la red de ciclorrutas en la calidad del aire, salud pública y reducción de emisiones contaminantes?

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.


22. ¿Qué estudios se han realizado sobre el impacto de la infraestructura ciclística en la reducción del uso de vehículos motorizados en corredores específicos?

Respuesta: Frente al particular, nos permitimos informar que actualmente no se cuenta en la entidad con la información referente a este tema, toda vez que la UAERMV no es competente para llevar dicha información solicitada.



De este modo, se da respuesta integral al requerimiento recibido, reiterando la voluntad de este despacho de proporcionar información adicional o atender cualquier solicitud complementaria que se considere pertinente.

Cordialmente,

Documento 20251400093731 firmado electrónicamente por:	
MONICA ELOISA RUEDA PEÑA	Director General DIRECCIÓN GENERAL monica.rueda@umv.gov.co Fecha firma: 22-07-2025 12:46:07
Aprobó:	MARIELA GRASS CHAPARRO - Asesora - DIRECCIÓN GENERAL - mariela.grass@umv.gov.co
Revisó:	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
Proyectó:	CLEMENTE CHAVES HERNANDEZ - - OFICINA JURÍDICA - clemente.chaves@umv.gov.co
 ec3de95d15e936692546e4e00d352b311fd28a32a4161edc828be4e9e6694a02 Código de Verificación CV: 2815d Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/	