

DTP
20192251138591
Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., octubre 10 de 2019

Doctor
DIEGO FERNANDO MALDONADO CASTELLANOS
VEEDURÍA DISTRITAL DELEGADA PARA LA PARTICIPACIÓN
Av Calle 26 # 69 - 76
Bogotá

REF: ENVÍO INFORMACIÓN COMPROMISO MESA DE TRABAJO

Respetado doctor Maldonado,

En cumplimiento del compromiso adquirido en la mesa de trabajo - Problemática Comunitaria Veeduría Ciudadana Resurgir, realizada el 3 de octubre de 2019 en las instalaciones de la Veeduría Distrital, amablemente informamos acerca de las competencias de las diferentes entidades para la atención de la malla vial de la ciudad y los criterios que este Instituto tiene establecidos en el modelo de priorización para el programa de conservación de la malla vial de la ciudad, en los siguientes términos:

En cuanto a las competencias que tienen las diferentes Entidades para la atención de la malla vial:

Éstas se encuentran establecidas en el Acuerdo 06 de 1992, Acuerdo 02 de 1999, Decreto 190 de 2004 Plan de Ordenamiento de Bogotá, POT, el Acuerdo 257 de 2006 y el Acuerdo 740 de 2019. Con el propósito de articular de forma eficiente el Sistema Vial de la ciudad a fin de lograr que las obras se realicen coordinada e integralmente, el IDU se centra en la atención de los proyectos de mayor complejidad e impacto, correspondientes a la malla vial arterial (perfiles viales V-0, V-1, V-2 y V-3).

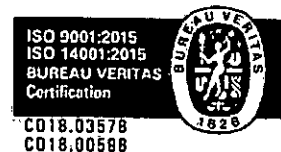
Los Fondos de Desarrollo Local (FDL) tienen a su cargo la intervención de la malla vial local e intermedia (perfiles viales entre V-4 y V-9).

De la norma señalada se deduce que estas competencias están dadas según el perfil vial, sin tener en cuenta el uso. De igual forma, y de conformidad con el Acuerdo 257 de 2006, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) debe programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.

La siguiente tabla resume las competencias señaladas:

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 - 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD
Instituto de Desarrollo Urbano



DTP
20192251138591

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> CONSTRUCCIÓN DE MALLA ARTERIAL PRINCIPAL Y MALLA ARTERIAL COMPLEMENTARIA EN SECTORES URBANOS DESARROLLADOS PODRÁ ADELANTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL. 	<p>INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO</p>	<p>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – Decreto 180 de 2004 Artículo 172</p>
<ul style="list-style-type: none"> CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO VÍAS LOCALES E INTERMEDIAS. 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. 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>FONDOS DE DESARROLLO LOCAL</p> <p>ALCALDES LOCALES</p>	<p>ACUERDO 6 DE 1992: ARTÍCULO 3º (REPARTO DE COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS LOCALIDADES EN EL D.C.)</p> <p>ACUERDO No. 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>
<ul style="list-style-type: none"> REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL. ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES IMPREVISTAS QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL. 	<p>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL</p>	<p>ACUERDO 257 DE 2006 Artículo 109 (Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.)</p>
<ul style="list-style-type: none"> INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD. 	<p>INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACUERDO 02 DE 1999 (Sistema de Información de la malla vial)</p>

Adicionalmente, basados en la necesidad de priorizar lo público, el IDU colabora con la atención de los corredores de movilidad que soportan el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP-, en proporción a los recursos dispuestos por la Secretaria Distrital de

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 - 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311-110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



DTP
20192251138591

Información Pública

Al responder cite este número

Hacienda. Sobre éstos estructura los modelos de priorización e intervención, en articulación con las políticas del Plan de Desarrollo vigente para la ciudad.

Por tanto, le es competente a los Alcaldes Locales formular, programar y ejecutar acciones de intervención sobre los corredores de la malla vial local e intermedia, en los cuales se encuentran incluidos aquellos que soportan las rutas SITP

En cuanto al programa IDU para la conservación de la malla vial:

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.

Dichos esquemas de conservación tienen como objetivo fundamental garantizar que la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público existente cumpla el período de vida útil para el cual fue diseñada y construida, o ampliar este período, con el desarrollo y control de acciones de obra aplicadas en el tiempo.

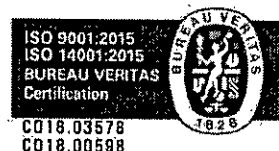
Ahora bien, en concordancia con lo dispuesto en el Acuerdo 645 de 2016, para el cumplimiento del objetivo "... *Mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios...*", el IDU estructuró el programa de conservación para la infraestructura de los Subsistemas Vial y de Transporte existentes, a través de un modelo de gestión de mantenimiento, rehabilitación y/o reconstrucción sustentado en la ejecución de vigencias futuras durante el período 2017- 2019, con el fin de garantizar el desarrollo de las acciones de intervención en los Subsistemas Vial y de Transporte durante el periodo de gobierno, 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 la ciudad, acorde con el tipo de intervención que éstas requieran, (mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación, reconstrucción).

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 matemático de priorización para el programa de conservación de

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 - 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311- 110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
info: Línea: 195



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



DTP
20192251138591

Información Pública

Al responder cite este número

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.

En ese sentido y con el fin de articular y complementar las intervenciones a realizar con cargo a los presupuestos del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU y de los diferentes Fondos de Desarrollo Local -FDL, se definieron modelos particulares de priorización de manera conjunta con cada localidad para la intervención de la malla vial intermedia y local que soporta rutas del SITP, partiendo de las condiciones y necesidades particulares de cada territorio.

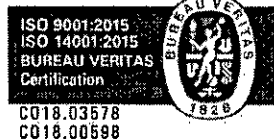
Los principales criterios definidos son:

- Oferta de pasajeros en rutas del SITP : Este criterio tiene en cuenta la información de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- de la Secretaría Distrital de Movilidad, su frecuencia y tipo de bus, expresada en oferta de pasajeros.
- Índice de condición del pavimento: evaluación del estado superficial del pavimento. El índice numérico varía desde cero (0), para un pavimento fallado o en mal estado, hasta cien (100) para un pavimento en perfecto estado.
- Zonas de intervención integral: zonas de alto déficit definidas por la Secretaría Distrital del Hábitat, que componen las Intervenciones Integrales de Mejoramiento y sus Áreas de Intervención Temprana, además de aquellas que acogerán las nuevas familias en los programas de Vivienda Nueva.
- Proximidad a equipamientos: con este criterio se califica la ubicación geográfica del segmento evaluado respecto a la localización de los equipamientos de Salud, Educación e Infraestructura Pública.
- Red vital: Criterio que evalúa la presencia del segmento evaluado dentro de la red vial de emergencias de la ciudad.
- Capacidad: Criterio que califica los corredores viales según el número de carriles de éstos, ya que las vías que presenten mayor ancho vial tendrán mayor capacidad de movilidad en un momento determinado.

4

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

Calle 22 No. 6 - 27
Calle 20 No. 9 - 20 o
Carrera 7ª No. 17-01 Piso 3
Código Postal 110311-110321
Tel: 3386660 - 3445000
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



DTP
20192251138591

Información Pública

Al responder cite este número

- Solicitudes de la comunidad y otras entidades: Criterio que reúne los requerimientos de intervenciones en vías que soportan rutas del SITP que han sido radicados en el IDU por la ciudadanía y otras entidades.

De manera general, la metodología empleada en el Instituto para la estructuración del modelo matemático de priorización es la siguiente:

- Definición de corredores, con el propósito de evitar la segmentación de la intervención.
- Indicadores: a cada criterio se le asigna un sistema de calificación de 0 a 100 de las distintas posibilidades de respuesta que pueda tener cada uno.
- Calificación de elementos: con los criterios e indicadores definidos, se califica cada uno de los criterios para cada elemento.
- Calificación de corredores: Asignada la calificación de los criterios en cada uno de los elementos que conforman el corredor, se calcula la calificación promedio de cada criterio, la cual se realiza a partir del promedio ponderado de la calificación de cada elemento respecto a la longitud de la totalidad de los elementos que compongan el corredor, de acuerdo con la siguiente expresión matemática:

$$(C_1 * K_{c1} + C_2 * K_{c2} + \dots + C_n * K_{cn}) / (K_{c1} + K_{c2} + \dots + K_{cn}).$$

Donde,

$C_{1,2,\dots,n}$: Calificación de cada criterio en cada elemento.

$K_{c1,2,\dots,n}$: Longitud en kilómetros carril de cada elemento.

- Definición de fórmula para obtener el factor de prioridad: para cada criterio se asigna un peso porcentual (número entero). La sumatoria de todos los pesos porcentuales asignados a cada criterio deberá ser 100. Todos los criterios se califican. Se realizan diversos análisis de sensibilidad en los cuales se asignan diferentes pesos porcentuales a cada uno de los criterios definidos, para establecer los pesos porcentuales óptimos según la jerarquía de malla a atender.
- Factor de prioridad: una vez obtenidos los pesos porcentuales se aplica la fórmula de factor de prioridad (F_p) para cada uno de los corredores, de acuerdo con la siguiente expresión matemática:

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 55548 de julio 29 de 2015

5



DTP
20192251138591

Información Pública

Al responder cite este número

$$F_p = \sum_{i=1}^n P_i * C_i$$

Donde,

F_p : Factor de prioridad

P_i: Peso porcentual del criterio i, se expresa en %

C_i: Calificación del criterio i para el corredor

Después de obtener el factor de prioridad (F_p) de cada corredor y para efectos de identificar el orden de prioridad, estos se organizan de mayor a menor según el valor de factor obtenido. El mayor valor determina la prioridad en el programa.

Esperamos de esta forma haber atendido su solicitud.

Cordialmente,

Jose Javier Suarez Bernal
Director Técnico de Proyectos

Firma mecánica generada en 10-10-2019 07:19 PM

Elaboró: Delio Hernan Chaparro Quijano-Dirección Técnica De Proyectos