



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., marzo 24 de 2023

Doctora
DEYANIRA ÁVILA MORENO
Secretaria de Despacho
SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD
contactociudadano@movilidadbogota.gov.co
Cl. 13 No. 37-35
Bogotá D.C.

REF: Rad. IDU. 20235260356342. Rad. SDM OAPI - 202315001763991.
Respuestas a las preguntas formuladas en la Audiencia de Rendición de Cuentas y Diálogos Ciudadanos - Nodo Sector Movilidad.

Respetada Secretaria,

A continuación, se responden las preguntas de competencia de esta Entidad, formuladas por la ciudadanía en el evento de Rendición de Cuentas del Sector Movilidad, el día 24 de febrero de 2023, en la Biblioteca Virgilio Barco:

Pregunta 1.

Nombre: Edgar Hernando Devia G.
Organización o instancia de participación: JAL Álamos Norte.
Correo electrónico:
Número de teléfono: 3134606519
Dirección para envío de correspondencia:

Pregunta: ¿Qué pasa con el puente solicitado repetidamente en la Cl. 72 con Av. Ciudad de Cali?

Respuesta: En el marco del Contrato IDU-1352- 2017 cuyo objeto es *“FACTIBILIDAD Y ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, Y ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA AMPLIACIÓN Y*

1

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Informacion Publica

Al responder cite este número

EXTENSIÓN DE LA AVENIDA CIUDAD DE CALI AL SISTEMA TRANSMILENIO, ENTRE LA AVENIDA CIRCUNVALAR DEL SUR Y LA AVENIDA CALLE 170 Y DE LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS COMPLEMENTARIOS, EN BOGOTÁ, se diseñó un puente vehicular con un puente peatonal adosado que sirve de acceso a la estación de Transmilenio de la CI 72 de la futura Troncal Av. Ciudad de Cali.

Actualmente se está a la espera de la priorización de los tramos 2 y 3 de la Av. Ciudad de Cali, así como de la asignación de recursos para su construcción.

Pregunta 2.

Nombre: Blanca Cecilia Gómez

Organización o instancia de participación: JAL las Joyas

Correo electrónico:

Número de teléfono: 3203161863

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 90A # 41G-65 Sur

Pregunta: “Quisiera saber para cuándo está prevista la terminación de la Av. Villavicencio en la Localidad de Kennedy. ¿Contrato IDU-1475-201?”

Respuesta: La ejecución de las obras de Avenida Ciudad de Villavicencio, tramo Avenida Tintal a Avenida Longitudinal de Occidente, se encuentra dentro del alcance de los diseños elaborados en el Contrato de Consultoría IDU-1475-2017 con el objeto *“ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA TRONCAL CENTENARIO DESDE EL LÍMITE OCCIDENTE DEL DISTRITO HASTA LA TRONCAL AMÉRICAS CON CARRERA 50, Y DE LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE, RAMAL AV. VILLAVICENCIO HASTA LA AV. CALI Y RAMAL AV. AMÉRICAS HASTA LA AV. CALI. BOGOTÁ D.C.”*, el cual finalizó el pasado 5 de agosto de 2020 y a la fecha, se encuentran en proceso de recibo por parte de la Entidad.

El alcance del mencionado contrato contempla el desarrollo del corredor de la Avenida Ciudad de Villavicencio desde la Avenida Longitudinal de Occidente hasta la Avenida Ciudad de Cali, con un perfil vial V-2C, la cual tiene las siguientes características:

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



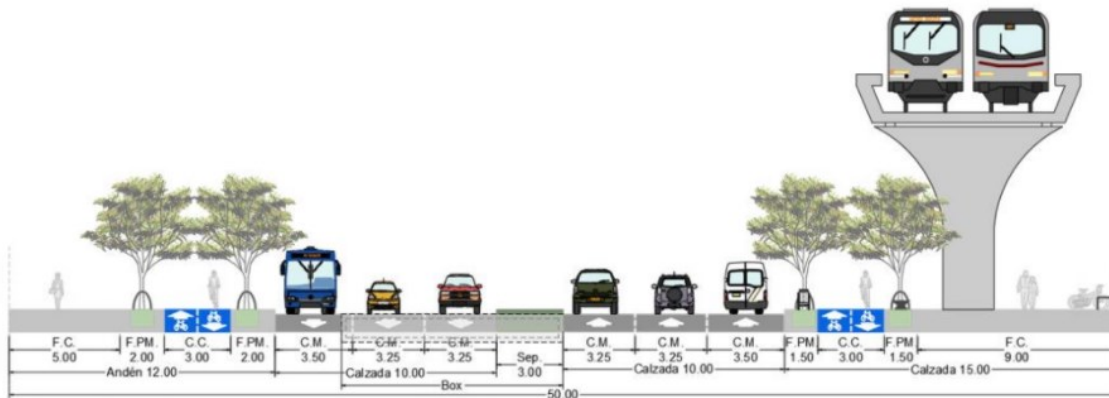
OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Ancho de separador central de 3,0 m.
 Tres carriles de vehículos mixtos de 3,25 m cada uno por sentido.
 En el costado izquierdo espacio público de 12,0 m, con ciclorruta de 3,0 m de ancho.
 En el costado derecho una faja de espacio público de 15,0 m, con una ciclorruta de 3,0 m y un espacio destinado a las pilas del Proyecto Metro.



Con relación a la ejecución de las obras, se informa que este corredor no se encuentra priorizado en el plan de desarrollo “*Un nuevo contrato social y ambiental para Bogotá D.C.*” para ser ejecutado en el presente cuatrienio.

Ahora bien, teniendo en cuenta que en este segmento del corredor se desarrolla la primera línea de metro, se remite copia de la presente respuesta a la Empresa Metro para que brinde información de su competencia sobre las intervenciones programadas en el mismo.

Pregunta 3.

Nombre: Santiago Rozo Ortiz

Organización o instancia de participación: Ciudadana

Correo electrónico: santiago.rozo612@educaciónbogota.edu.co

Número de teléfono: 3209797477

Dirección para envío de correspondencia: Diagonal 13 Bis Sur # 24B-10 Restrepo Occidental



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Pregunta: **“¿Cómo se mide la eficiencia de la Entidad?”**

Respuesta: La eficiencia del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, se mide a través de la Medición del Desempeño Institucional-MDI y el reporte anual de información a través del Formulario Único de Reporte y Avance de Gestión-FURAG, en la cual se evalúa la gestión de la vigencia anterior. El IDU obtuvo una calificación de **91.3** sobre 100 para la vigencia 2021 (aún no se realiza el ejercicio para la vigencia 2022).

Pregunta 4.

Nombre: Santiago Rozo Ortiz

Organización o instancia de participación: Ciudadana

Correo electrónico: santiago.rozo612@educaciónbogota.edu.co

Número de teléfono: 3209797477

Dirección para envío de correspondencia: Diagonal 13 Bis Sur # 24B-10 Restrepo Occidental

Pregunta: **“En Bogotá la gran mayoría de andenes no cuenta con desniveles para discapacitados. ¿Qué ha hecho la entidad en esta materia?”**

Respuesta: En principio es pertinente informar, que el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. - IDU, dentro de la Administración Distrital, es el responsable de desarrollar, mantener y administrar los proyectos integrales de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público del Distrito Capital, implementar los instrumentos de gestión, financiación y adelantar las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y pavimentación.

De acuerdo con este marco misional y teniendo en cuenta lo establecido en el Capítulo IV “DIMENSIÓN ENTORNO, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE” de la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital (Decreto 4270-2007), la Dirección Técnica de Proyectos – DTP de este Instituto informa, que los lineamientos de accesibilidad, tanto del Decreto Nacional 1538 de 2005 como los

4

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

de la Cartilla de andenes y Normas Técnicas ICONTEC - NTC, hacen parte integral de todos los proyectos de espacio público que ejecuta la Entidad y son de obligatorio cumplimiento, tal cual lo ordena la Ley 1618 de 2013 – Art. 14 No 5:

“Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en la construcción o adecuación de las obras que se ejecuten sobre el espacio público y privado, que presten servicios al público...”

En ese orden de ideas, y de acuerdo con su disponibilidad presupuestal, esta Entidad ha venido en proceso de rehabilitar el espacio público consolidado de la ciudad que no es accesible y diseñando y construyendo la nueva infraestructura de este tipo, bajo los estándares establecidos en las normas técnicas sobre accesibilidad universal vigentes, realizando las siguientes adecuaciones generales con el fin de garantizar la movilidad de las personas con discapacidad:

- a. Se diseña y construye una FRANJA DE CIRCULACIÓN PEATONAL - FCP, que garantice en sus dos costados, un recorrido libre de barreras físicas en todo su ancho mínimo. Para este punto se realizan las siguientes actividades:
 - Se subterraniza el máximo posible de redes eléctricas, telemáticas y demás redes aéreas.
 - Aquellas redes que técnicamente no es posible su subterranización, se trasladan a la franja de paisajismo y mobiliario urbano, garantizando un paso peatonal mínimo de 1.2m.
 - Se nivelan todas las tapas de cajas de inspección de servicios públicos.
 - Se garantiza que las pendientes transversales a lo largo de la FCP, no superen el 2%.
 - Se nivelan todos los cambios de nivel generados por entradas a predios, mediante rampas que no superen el 10% de pendiente.
 - Se ubican losas podotáctiles guía y alerta, para la seguridad y orientación de usuarios ciegos o con baja visión a lo largo de la FCP.
 - Se realizan las demás actividades que se deriven de los marcos normativos técnicos y legales vigentes, en materia de accesibilidad universal, de acuerdo con el proyecto específico.

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

b. Se diseñan y construyen PASOS PEATONALES, que garanticen una continuidad peatonal accesible, tanto longitudinal como transversal, en todas las intersecciones viales. Para este punto se realizan las siguientes actividades:

- Se retira y/o traslada toda la infraestructura de servicios públicos tales como postes, luminarias o sumideros, que interfieren en los cruces peatonales a manera de barreras físicas.
- Se nivelan todas las cajas de inspección de servicios públicos ubicadas en los cruces peatonales.
- Se diseñan pompeyanos en las intersecciones con vías de bajo flujo vehicular, previa autorización de la Secretaría de Movilidad – SDM.
- En todos los cruces que no contemplan pompeyano, se ubican vados enfrentados en los dos extremos, con pendientes que no superan el 10%.
- Los pasos peatonales a través del separador vial (refugios peatonales), son nivel de calzada.
- Se ubican losas podotáctiles alerta y guía, para la seguridad y orientación de usuarios ciegos o con baja visión en todos los cruces peatonales.
- En la mayoría de los cruces peatonales semaforizados, en coordinación con SDM, se ubican apoyos sonoros para la seguridad y orientación de usuarios ciegos o con baja visión.
- En coordinación con SDM, el diseño y construcción de esquinas, se ajusta a los lineamientos establecidos en el Decreto 787 de 2017, priorizando el cruce peatonal y minimizando los riesgos de siniestralidad de todos los actores viales.
- Se realizan las demás actividades que se deriven de los marcos Normativos Técnicos y Legales vigentes, en materia de accesibilidad universal, de acuerdo con el proyecto específico.

NOTA: Las anteriores actividades pueden variar de acuerdo con el tipo de proyecto y a las disponibilidades presupuestales asignadas a la Entidad.

6

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Adicional a lo anterior, la Dirección Técnica de Proyectos a través de sus especialistas, realiza capacitación, seguimiento y acompañamiento a los contratistas, tanto de estudios y diseños como de obras de construcción, con el fin de verificar que tanto en la ejecución y durante el recibo de productos que apruebe la interventoría contratada para los mismos, efectivamente se cumpla con lo exigido en las obligaciones contractuales establecidas en materia de accesibilidad universal.

Como resultado del anterior proceso, cabe citar como ejemplo a las siguientes obras entregadas durante los años 2015 a 2021:

AÑO	PROYECTO	LOCALIDAD
2015 -2016	Red Peatonal – RAPS Kennedy Central	Kennedy
	Red Peatonal – RAPS Carvajal	
	Red Peatonal – RAPS Tintal	
2016-2018	Red Peatonal – RAPS Restrepo	Antonio Nariño
	Red Peatonal – RAPS Nieves	Santafé
	Red Peatonal – RAPS Rincón	Suba
	Red Peatonal – RAPS Teusaquillo – Park Way	Teusaquillo
	Red Peatonal – RAPS Candelaria	Candelaria
2020	Red Peatonal – RAPS Zona Rosa	Chapinero

Fuente: DTP – IDU

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, a continuación, se brinda un listado de algunos de los proyectos que se encuentran actualmente en fase de estudios y diseños, en los cuales se garantiza el derecho a la accesibilidad para personas con discapacidad.

NOMBRE	No. CONTRATO	PROYECTO
CABLE AÉREO SAN CRISTÓBAL	1630-2020	ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.
CORREDOR VERDE CRA 7 - TRAMO 1 CLL 26 HASTA CLL 32	1319-2021	ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 26 HASTA LA CALLE 32, RAMAL DE LA CARRERA 6 DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA CALLE 27 Y ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES DE LA CONEXIÓN OPERACIONAL

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

NOMBRE	No. CONTRATO	PROYECTO
		CALLE 26 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.
CORREDOR VERDE CRA 7 - TRAMO 2 CLL 32 HASTA CLL 93A	1299-2021	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 32 HASTA LA CALLE 93A, RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 13 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.
CORREDOR VERDE CRA 7 - TRAMO 3 CLL 93A HASTA CLL 200	1336-2021	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 93A HASTA LA CALLE 200, PATIO PORTAL CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.
"GRUPO 2 _ CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO Localidad de Ciudad Bolívar"	1596-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO - GRUPO 2, EN LA LOCALIDAD DE CIUDAD BOLIVAR DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.
"GRUPO 3 _ CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO Carrera 112A entre Calle 80 y Calle 72F Localidad de Engativá"	1563-2018	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO, EN LAS LOCALIDADES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C. GRUPO 3 (LOCALIDAD DE ENGATIVA CR 112A ENTRE CALLE 80 Y CALLE 72F)
"GRUPO 1 _ CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO Carrera 50 entre Calle 72 y Calle 79B Localidad de Barrios Unidos"	1564-2018	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO, EN LAS LOCALIDADES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C. BRUPO 1 (LOCALIDAD BARRIOS UNIDOS: CRA 50 ENTRE CALLE 72 Y CALLE 79B)
PASEOS COMERCIALES FASE II. LOCALIDAD DE PUENTE ARANDA	1624-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE PASEOS COMERCIALES FASE II, EN LA LOCALIDAD DE PUENTE ARANDA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.
PASEOS COMERCIALES FASE II. LOCALIDAD DE BOSA	1641-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE PASEOS COMERCIALES FASE II, EN LA LOCALIDAD DE BOSA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.
PASEOS COMERCIALES FASE II. LOCALIDAD DE KENNEDY	1625-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE PASEOS COMERCIALES FASE II, EN LA LOCALIDAD DE KENNEDY EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.
ACERAS Y CICLORRUTAS AUTONORTE ENTRE CLL 80 Y CLL 128B	1640-2019	ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y CICLORRUTAS DEL COSTADO ORIENTAL DE LA AUTOPISTA NORTE ENTRE LA CALLE 80 Y LA CALLE

8

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021

Calle 22 No. 6 - 27
Código Postal 11031
Tel: 3386660
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195
FO-DO-07_V11



ISO 22301
LL-C (Certification)
572421



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

NOMBRE	No. CONTRATO	PROYECTO
		128B Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.
CORREDOR AMBIENTAL CANAL CORDOBA ENTRE CLL 129 Y CLL 170	1650-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLORRUTAS EN EL CORREDOR AMBIENTAL LOCALIZADO EN EL CANAL CORDOBA ENTRE CALLE 129 Y CALLE 170 EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
CICLO - ALAMEDA MEDIO MILENIO	1573-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CICLO-ALAMEDA MEDIO MILENIO, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
RED VENECIA - NUEVO	1834-2021	COMPLEMENTACIÓN Y/O AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LAS REDES PEATONALES, GRUPO B, RED VENECIA, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
CICLORUTAS ENTRE CLL53 HASTA AMERICAS POR CRA 45 Y CRA 40 - PEDRO LEÓN TRABUCHY	1812-2021	ELABORACIÓN DE LA FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONEXIÓN DE CICLORUTAS Y ESPACIO PÚBLICO ENTRE LA CALLE 53 HASTA LA AVENIDA LAS AMÉRICAS POR LAS CARRERA 45 Y CARRERA 40 (AVENIDA PEDRO LEÓN TRABUCHY), EN BOGOTÁ D.C.
AVENIDA JOSÉ CELESTINO MUTIS (AC 63) - CRA 114 A CRA 122.	1397-2017	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ESTUDIOS Y DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA AV. JOSÉ CELESTINO MUTIS (AC 63) DESDE LA TRANSVERSAL 112B Bis A (CARRERA 114) HASTA CARRERA 122, EN BOGOTÁ, D.C.
ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA - GRUPO 1	1671-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE VIAS Y ESPACIO PUBLICO ASOCIADO A LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1. (UPZ 108 ZONA INDUSTRIAL).
ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA - GRUPO 2	1672-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE VIAS Y ESPACIO PUBLICO ASOCIADO A LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2. (UPZ 111 PUENTE ARANDA Y UPZ 112 GRANJAS DE TECHO).
FDL BOSA CALLES COMERCIALES	1454-2019	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS, PARA ADELANTAR LOS ESTUDIOS, DISEÑOS Y OBRAS DEL PROYECTO CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO, PARA LA INTERVENCIÓN DE LA CALLE 51 SUR ENTRE CARRERAS 88 C Y 89 B DE LA LOCALIDAD DE BOSA.
FDL PUENTE ARANDA CALLES COMERCIALES	1456-2019	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS, PARA ADELANTAR LOS ESTUDIOS, DISEÑOS Y OBRAS DEL PROYECTO CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO, PARA LA

9

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

NOMBRE	No. CONTRATO	PROYECTO
		INTERVENCIÓN EN LA CARRERA 52 C ENTRE CALLE 40 SUR Y AUTOPISTA SUR, EN LA LOCALIDAD DE PUENTE ARANDA.
FDL KENNEDY CALLES COMERCIALES	1459-2019	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS, PARA ADELANTAR LOS ESTUDIOS, DISEÑOS Y OBRAS DEL PROYECTO CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO, PARA LA INTERVENCIÓN DE LA CALLE 45 SUR ENTRE CARRERAS 72 U BIS Y 72 I DE LA LOCALIDAD DE KENNEDY.
FDL USAQUÉN - CENTRO FUNDACIONAL	1457-2019	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS, PARA ADELANTAR LAS OBRAS DEL CENTRO FUNDACIONAL EN LA LOCALIDAD DE USAQUÉN, EN DESARROLLO DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CONTRATO DE CONSULTORÍA IDU-1514-2017.

Nota: Listado tomado del total de proyectos que actualmente desarrolla la Dirección Técnica de Proyectos DTP - IDU

Fecha de corte: enero 2023

Fuente: DTP – IDU

Adicional a lo anterior y de acuerdo con la información suministrada por la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura DTCl y la Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial - STESV de esta Entidad, a continuación, se destacan los siguientes Proyectos de construcción de Espacio Público en curso, en los cuales se garantiza el derecho a la accesibilidad para las personas con discapacidad en Bogotá D. C.

CONTRATO DE OBRA	CONTRATO DE INTERVENTORÍA	OBJETO
IDU-1786-2021	IDU-1805-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 1
IDU-1791-2021	IDU-1804-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 2
IDU-1782-2021	IDU-1813-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 3

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

CONTRATO DE OBRA	CONTRATO DE INTERVENTORÍA	OBJETO
IDU-1794-2021	IDU-1823-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 4
IDU-1787-2021	IDU-1806-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 5
IDU-1792-2021	IDU-1808-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 6
IDU-1686-2022	IDU-1687-2022	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA REVITALIZACIÓN DEL EJE AMBIENTAL EN BOGOTÁ D.C. FASE II

Nota: Listado tomado del total de proyectos que actualmente desarrolla la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura DTCl - IDU

Fecha de corte: Enero 2023

Fuente: DTCl – IDU

Obras en ejecución de accesibilidad en vías y transporte público para la población con discapacidad en esta vigencia		
OBRA	INTERVENTORÍA	NOMBRE CORTO
IDU-1518-2020	IDU-1538-2020	ACERA Y CICLORRUTA CANAL MOLINOS ENTRE AV. CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA NORTE (PRELIMINARES)
IDU-1725-2014	IDU-1727-2014	AV. RINCON Y AV. TABOR
IDU-1564-2018	IDU-1555-2018	"CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO 1 (Mixto)
IDU-1553-2017	IDU-1552-2017	ACCIONES POPULARES 2
IDU-1551-2017	IDU-1572-2017	AV. NOVENA - 170-193
IDU-1811-2021	IDU-1819-2021	ZONA ROSA
IDU-1500-2017	IDU-1516-2017	REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL DE PUENTES VEHICULARES GRUPO A
IDU-1279-2020	IDU-1504-2020	ACERAS Y CICLORRUTA DE LAS CALLE 92 Y CALLE 94 DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA AUTOPISTA NORTE
IDU-1550-2018	IDU-1557-2018	Avenida el Rincón desde Avenida Boyacá hasta la Carrera 91 e Intersección Avenida el Rincón por Avenida Boyacá. (Obra)

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Obras en ejecución de accesibilidad en vías y transporte público para la población con discapacidad en esta vigencia		
OBRA	INTERVENTORÍA	NOMBRE CORTO
IDU-1539-2018	IDU-1560-2018	Grupo 3 Alsacia Tintal - entre Av. Boyacá y Av. Ciudad de Cali, intersección Alsacia con Boyacá y Alsacia desde la Boyacá hasta la Cr. 71 B (Obra)
IDU-1543-2018	IDU-1559-2018	Grupo 1 Alsacia Tintal -Av. Tintal entre Av. Villavicencio, Bosa y Av. Manuel Cepeda Vargas (Obra)
IDU-215-2020	IDU-1027-2020	PUENTE PEATONAL UBICADO SOBRE LA AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) POR CALLE 112
IDU-1286-2020	IDU-1516-2020	ACERAS Y CICLORRUTAS DE LA CALLE 116 ENTRE CARRERA 9 HASTA AUTONORTE Y CALLE 116 DESDE AV. BOYACÁ HASTA AUTOPISTA NORTE (PRELIMINARES)
IDU-1531-2018	IDU-1562-2018	Grupo 4 Alsacia Tintal -desde Cr. 71 B a la Av. Constitución, y desde la Alsacia hasta la Av. centenario.(Obra)
IDU-1397-2017	IDU-1470-2017	AV. JOSÉ CELESTINO MUTIS (AC 63) DESDE LA TRANSVERSAL 112B BIS A (CARRERA 114) HASTA CARRERA 122
IDU-1640-2019	IDU-1642-2019	ACERAS Y CICLORUTAS DEL COSTADO ORIENTAL DE LA AUTOPISTA NORTE ENTRE LA CALLE 80 Y LA CALLE 128B
IDU-408-2021	IDU-617-2021	FINALIZACIÓN ESPACIO PÚBLICO - ACCIONES POPULARES (933-2016) (PRELIMINARES)
IDU-1723-2021	IDU-1715-2021	ACCION POPULAR VICTORIA
IDU-1540-2018	IDU-1561-2018	Grupo 2 Alsacia Tintal -Av. Tintal entre Av. Manuel Cepeda Vargas y Av. Alsacia y entre Av. Alsacia y Av. Ciudad de Cali (Obra)
IDU-1533-2018	IDU-1558-2018	Grupo 5 Alsacia Tintal – Av. Bosa desde la Av. Ciudad de Cali hasta la Av. Tintal (Obra)
IDU-1720-2021	IDU-1771-2021	CENTRO FUNDACIONAL USAQUEN-NUBIA
IDU-1299-2020	IDU-1502-2020	CONEXIONES TRANSVERSALES PEATONALES EN LA CALLE 73 ENTRE CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS, LA CALLE 79B ENTRE CARRERA 5 Y CARRERA 7 Y LA CALLE 85 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 11 (PRELIMINARES)
IDU-1650-2019	IDU-1652-2019	CICLORRUTAS EN EL CORREDOR AMBIENTAL LOCALIZADO EN EL CANAL CÓRDOBA

Fuente: STESV – IDU

Pregunta 5.

Nombre: Santiago Rozo Ortiz

Organización o instancia de participación: Ciudadana

12

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Correo electrónico: santiago.rozo612@educacionbogota.edu.co

Número de teléfono: 3209797477

Dirección para envío de correspondencia: Diagonal 13 Bis Sur # 24B-10 Restrepo Occidental

Pregunta: “La gran mayoría de bogotanos no está de acuerdo con el BRT en el Corredor Verde de la Carrera 7ª. ¿Cómo responden ante semejante descontento?”

Respuesta: El corredor de la Carrera Séptima hoy en día presenta un sistema de transporte público con circulación de buses SITP a lo largo del corredor con un carril preferencial que a lo largo del tramo no se respeta por muchos de los ciudadanos que transitan en vehículo particular y en algunos tramos también utilizado por otros modos de transporte como los ciclistas, por lo que se requiere de un mejoramiento y reorganización del perfil vial para que el transporte público del corredor opere de manera más eficiente y segura, es así como en el estudio de ingeniería fase I - Estudio de idea y prefactibilidad Corredor Verde Carrera Séptima elaborado por la SDM y el IDU en el año 2020, se analizaron y compararon las alternativas para la definición de la operación del transporte público en el corredor, las cuales se presentan a continuación:

ALTERNATIVA LÍNEA BASE (Situación actual): Esta alternativa corresponde al uso de un carril preferencial para buses adosado al costado de la vía, con los carriles restantes utilizados para el tráfico mixto.

- ALTERNATIVA 1 (Sistema BRT de Alta Capacidad): Esta alternativa considera un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana/alta capacidad, con estaciones centrales, carril exclusivo y la posibilidad de acomodar vehículos de 160 y 240 pasajeros cada uno. Adicionalmente se consideran entre 2 y 3 carriles de tráfico mixto.
- ALTERNATIVA 2 (Sistema LRT): Esta alternativa hace uso de un sistema de trenes ligeros o tranvías de mediana/baja capacidad con carril exclusivo, el uso de estaciones, el manejo de trenes entre 60 y 80 m de longitud, y la implementación de cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los

13

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Aunque existen trenes ligeros de mayor capacidad, se han considerado estas características para el LRT debido a los ciclos semafóricos y la distancia entre intersecciones de la Carrera Séptima (que en ciertas zonas puede llegar a ser menor a la suma de dos (2) trenes de 80 m, aumentando la posibilidad de que se generen bloqueos en intersecciones) (39).

- **ALTERNATIVA 3 (Sistema de Buses Duales Eléctricos + BRT):** Esta alternativa considera un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana y alta capacidad con carriles exclusivos, estaciones con múltiples configuraciones y el manejo de vehículos de transporte público con capacidad desde los 80 pasajeros. Se implementa cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial, pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Esta alternativa contempla la presencia de buses padrones y/o eléctricos como los que utilizan la Carrera 7ª hoy en día al tiempo que plantea la posibilidad de utilizar buses articulados en los tramos de mayor demanda. Sin embargo, esta alternativa también puede adoptar tecnologías diversas como lo son vehículos Trambus si las características del vehículo permiten cierto tipo de interoperabilidad con otros corredores principales del SITP.
- **ALTERNATIVA 4 (Sistema BRT de piso bajo):** Esta alternativa considera un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana y alta capacidad con carriles exclusivos, estaciones con múltiples configuraciones y el manejo de vehículos de transporte público con capacidad desde los 80 pasajeros. A diferencia de las Alternativas 1 y 3, todos los vehículos que circularían por la Carrera Séptima tendrían piso bajo para asegurar la accesibilidad universal del sistema sin necesidad de emplear elevadores de escalera dentro del vehículo. Se implementa cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Esta alternativa presenta la característica que, debido a la altura del piso del vehículo y la plataforma de las estaciones, su



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

interoperabilidad con otros corredores principales del SITP (específicamente con corredores troncales) sería reducida o inexistente

Se tomaron como criterios de evaluación, los siguientes:

Movilidad Sostenible

- Capacidad y demanda
- Transbordos
- Tiempo de viaje

Creación de lugar

- Diseño Urbano

Implementabilidad

- Implementabilidad normativa
- Implementabilidad financiera

De acuerdo con la evaluación técnica desarrollada en el estudio de prefactibilidad, la Alternativa 3 (Sistema de Buses Duales Eléctricos + BRT) es la que mejor puntaje obtiene. Esta alternativa permite establecer un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana capacidad con carriles exclusivos que al estar segregados ofrecen mejores condiciones de operación y mayor nivel de seguridad vial para todos los modos de transporte y la presencia de, estaciones con múltiples configuraciones, así como el manejo de vehículos de transporte público con capacidades de buses que va desde los 80 pasajeros, esta alternativa mejorará la calidad de vida de los ciudadanos que hacen uso del transporte público de la Ciudad con la disminución de tiempos de viaje y un mejor aprovechamiento de la franja destinada a la circulación del transporte público.

Pregunta 6.

Nombre: Daniel Parra Pulido

Organización o instancia de participación: Academia - ciudadanía General

Correo electrónico: dparrap@unal.edu.co

15

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Número de teléfono: 3212844004

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 13B # 25A-85 Apto. 101

Pregunta: **“¿Como saber si mi propiedad será adquirida para ser demolida para las obras en la ciudad?”**

Respuesta: Si quiere saber si su predio está para compra como parte de los proyectos del IDU, llamar al celular 3207175514 o al PBX 3386660 Ext. 5125, o de forma presencial en el módulo de servicio IDU en la sede de la Calle 22.

Si solo requiere saber si está en reserva vial, se sugiere consultar por SINUPOT pero la verificación esta solo por el Decreto 190 de 2004. Se requiere validar con las bases del Decreto 555.

<https://sinupot.sdp.gov.co/visor/#>

O puede hacer su consulta de forma escrita dirigida al IDU – Dirección Técnica de Predios, especificando la dirección del predio.

Pregunta 7.

Nombre: Yarisma González R

Organización o instancia de participación: Líder motociclista

Correo electrónico: yaris74@gmail.com

Número de teléfono:

Dirección para envío de correspondencia:

Pregunta: **“La obra de la Av. Primero de Mayo desde la Cra. 10 hasta la Av. 68 debía entregarse el 30 de enero?”**

Respuesta: La Avenida Primera de Mayo (AC 22 Sur) entre la Carrera 10 y la Carrera 50 fue priorizada en el Contrato de obra IDU 1714 de 2021 cuyo objeto es *“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”*, suscrito con el CONSORCIO CTUPT 013 BOGOTÁ 2021, con interventoría ejercida por el CONSORCIO ECOSANTAFE 027, en los términos del contrato IDU 1728 de 2021.

16

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

El alcance contractual para el corredor vial mencionado corresponde a actividades de atención inmediata, consistentes en intervenciones superficiales tendientes a mitigar, de manera puntual y temporal, problemas que afecten la seguridad y la movilidad en la malla vial de la ciudad.

No obstante, en el corredor citado no fue posible terminar las atenciones puntuales al 30 de enero de 2023, toda vez que el contratista dio prioridad a terminar las actividades de obra de los corredores priorizados para conservación, teniendo en cuenta que la programación de estos estaba prevista al terminar la vigencia 2022, para su posterior recibo de anualidad.

Actualmente las acciones puntuales se encuentran intervenidas en un 95%, quedando pendiente la ejecución de parcheos y bacheos en el sector de la Av. Primero de Mayo (AC 22 Sur) entre Cra. 10 y Cra. 12 - costado sur, actividades que se culminaran en la tercera semana de marzo del presente.

Pregunta 8.

Nombre: Carlos Bernal

Organización o instancia de participación: Comisión Movilidad Fontibón Localidad 9

Correo electrónico: cebernal03@gmail.com

Número de teléfono: 3164136140

Dirección para envío de correspondencia:

Pregunta: “Llevo más de 5 años solicitando al IDU la intervención a huecos de la Av. Ciudad de Cali entre Cl 23 y Cl 26 (Av. El Dorado). A la fecha nada. Una entidad que siempre contesta o responde lo mismo. No hace nada (No funciona)”

Respuesta: La entidad a través de la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura y su programa de Conservación de Malla Vial Arterial No Troncal adjudicó el pasado 23 de diciembre de 2022 el Contrato de Obra IDU No. 1709-2022 el cual tiene por objeto **“EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL**

17

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 5” con una duración de 11 meses.

Dentro del contrato de obra, se priorizó la Av. Ciudad de Cali desde la Calle 13 hasta la Calle 26 y desde la Calle 63 hasta la Calle 72 (ambos tramos en ambos sentidos viales) para realizar actividades de conservación que constan en realizar actividades de mantenimiento rutinario o mantenimiento periódico de la vía, el cual consiste en sustituir la capa asfáltica por una nueva con el fin de garantizar la vida útil de la estructura de pavimento. Estas actividades permiten mejorar el tránsito seguro y cómodo de los usuarios de la vía.

Durante los dos primeros meses del contrato, el contratista realiza los diagnósticos de las vías priorizadas y los diseños para su ejecución en caso de que aplique.

Por lo anterior y teniendo en cuenta los plazos establecidos anteriormente, se espera que la intervención de la Av. Ciudad de Cali en los tramos previamente mencionados se esté ejecutando entre los meses de abril y diciembre de 2023.

Por último, es importante indicar que el contrato es a monto agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.

Pregunta 9.

Nombre: Luis Enrique Fraile

Organización o instancia de participación: JAL - Álamos Norte

Correo electrónico:

Número de teléfono: 3057110554

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 102A #71C-60

Pregunta: “Mejore la Carrera 104 entre la Av. 72 y la Cl. 80 hay huecos y falla de bordillos”

Respuesta: Al respecto, el IDU informa que actualmente se encuentra en etapa para el recibo final de obra el Contrato de Obra 1688 de 2020 el cual fue suscrito

18

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

con el CONSORCIO VIAL ICP., y que tuvo por objeto *"EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE. LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. – GRUPO 4". (interventoría es ejercida por CONSORCIO AVENIDAS BOGOTÁ en los términos del Contrato de Interventoría No. 1705 de 2020).*

A través de este contrato en el año 2022 se ejecutaron reparaciones puntuales con el uso de mezcla asfáltica en los sectores más afectados de la Carrera 104 entre la Calle 72 y la Calle 80.

Es de anotar que el Contrato IDU-1688-2020 terminó su plazo de ejecución el 04/06/2022, razón por la cual inició la etapa de recibo final de obras y posterior liquidación, con base en lo anterior, se remitirá copia de la petición a la interventoría CONSORCIO AVENIDAS BOGOTÁ y al contratista de obra CONSORCIO VIAL ICP para que evalúe su petición y realice el respectivo contacto con usted para dar seguimiento a la solicitud.

Por otro lado, actualmente, se encuentra en ejecución el Contrato IDU-1782-2021 cuyo objeto es *"EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 3"*, cuya fecha de terminación es el 23-04-2024; a través del cual se tienen programadas actividades de atención puntual en el espacio público y calzada, sobre la Carrera 104 entre Calles 72 y 73; carrera 104 entre calles 75 y 76; carrera 104 entre 76A y 77 y carrera 104 entre 78 y 80, sitios donde se evidenció mayor deterioro sobre la infraestructura, generando afectación sobre la movilidad vehicular y peatonal, sin embargo es importante indicar que el contrato es a monto agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.

Adicionalmente, de acuerdo con la información registrada en el SIGIDU, los segmentos de la Carrera 104 desde la calle 72 hasta la calle 80, se encuentra

19

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

actualmente en la elaboración de pliegos para el estudio del proyecto de conservación denominado **“FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CARRERA 104 (AVENIDA BOLIVIA) ENTRE CALLE 72 Y CALLE 80 EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”**, razón por la cual se solicitó a la Subdirección Técnica de Estructuración de Proyectos informar lo correspondiente a la factibilidad de la Avenida Bolivia.

Sobre la Avenida Bolivia (AK 104) en el tramo comprendido entre la Avenida Chile (AC 72) y la Avenida Medellín (AC 80), la Dirección Técnica de Proyectos - DTP del IDU, realizó el estudio de pre factibilidad en el año 2018. En el siguiente enlace al Repositorio Institucional se puede consultar la información del Estudio de Prefactibilidad del proyecto de la Avenida Bolivia entre Avenida Chile y Avenida Medellín: <https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/123574>

De igual manera aclaran que para el desarrollo de la malla vial arterial, el IDU tiene como marco de acción: los planes sectoriales activos que constituyen la priorización de los proyectos de los subsistemas viales y de transporte y del sistema de Espacio Público; el Acuerdo 523 de julio 8 de 2013, “Por el cual se modifican parcialmente los acuerdos 180 de 2005, 398 de 2009, 445 de 2010 y se modifica y suspende el Acuerdo 451 de 2010 y se dictan otras disposiciones”; y la matriz de proyectos del IDU, la cual refleja las metas establecidas para esta entidad, a través del Acuerdo 761 de 2020 *“Plan De Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas de Bogotá D.C. 2020-2024”* *“Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”*, en los cuales aparecen los listados de proyectos priorizados para ejecutar.

Teniendo como marco el Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial POT, que es el instrumento que define la priorización de las obras de infraestructura vial, quedó establecido la construcción y/o ampliación de la Avenida Bolivia (AK 104) en el tramo comprendido entre la Avenida Chile (AC 72) y la Avenida Medellín (AC 80), para el mediano plazo, para iniciar los estudios y diseños en la siguiente administración, por lo que actualmente, en la Subdirección de Estructuración de Proyectos del IDU, se avanza en el desarrollo de la actualización del Estudio de Prefactibilidad del proyecto Avenida Bolivia (Carrera 104) entre Avenida Chile (Calle 72) y la Avenida Medellín (Calle 80), que incluye la formulación y evaluación de



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

alternativas el corredor vial y para la Intersección con la Avenida Medellín (Calle 80). Los resultados del Estudio de Prefactibilidad, servirán para continuar con el ciclo de maduración del proyecto, en las etapas de factibilidad, estudios y diseños y construcción, cuya ejecución se proyecta al mediano plazo, de acuerdo con la disposición de recursos en la próxima administración.

El corredor vial en estudio, localizado en la Unidad de Planeamiento Local No. 11 - Engativá, en inmediaciones del tejido urbano de los barrios Álamos Norte y Garcés Navas, tiene una longitud de 860 metros, hace parte de la malla vial intermedia del Distrito, con un tipo de calle I-4, de acuerdo con el P.O.T. vigente, priorizada a mediano plazo, y cuenta con una reserva vial de 25 metros de ancho en la Carrera 104, para configurar un perfil de doble calzada con dos carriles en cada sentido, separador, ciclorruta y franjas de circulación peatonal, franjas de paisajismo y calidad. La Carrera 104 actualmente es un corredor de movilidad con rutas del S.I.T.P en sus componentes zonal y complementario y alimentador que circulan en una calzada de un carril por sentido, tiene frentes comerciales en cada paramento, es vía de acceso a equipamientos como colegios públicos y privados, una iglesia y la Junta de Acciones Comunal y cuenta con una zona verde amplia que hace parte de la reserva vial, con gran cantidad de árboles, jardines y huertas que la comunidad ha sembrado. A lo largo del tramo en estudio se encuentra una línea de electricidad de media tensión en el costado occidental.

El Proyecto tiene como objeto la ampliación del nivel de servicio de todos los modos de movilidad asociados a la Avenida Bolivia y su intersección con la Avenida Medellín (Calle 80) con ampliación y cualificación del espacio público que permitirá configurar el eje de movilidad con un corredor ambiental con andenes y ciclo infraestructura que permitirá aportar a la conexión del Espacio Público del Humedal Juan Amarillo con el del Humedal Jaboque.

Pregunta 10.

Nombre: Luis Enrique Fraile

Organización o instancia de participación: JAL - Álamos Norte

Correo electrónico:

Número de teléfono: 3057110554

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 102A #71C-60

21

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Pregunta: *“Hacer una alameda en el parque Carmelo, al pie de la cancha de fútbol, barrio Álamos Norte”*

Respuesta: El IDU no tiene competencia para intervenir los parques de la ciudad, se sugiere elevar su solicitud al Instituto Distrital de Recreación y Deporte, entidad encargada de administrar y construir parques y escenarios deportivos, promover la recreación y la actividad física y fortalecer el deporte capitalino en sus diferentes manifestaciones.

Pregunta 11.

Nombre: Helmmann Cantor Jiménez

Organización o instancia de participación: Veeduría Ciudadana

Correo electrónico:

Número de teléfono: 3187553105

Dirección para envío de correspondencia: Calle 63H Bis #121-34

Pregunta: *“¿La Av. José Celestino Mutis el trayecto actual es hasta la intersección 123 con Cl. 63, cual es el trazado final?”*

Respuesta: El Proyecto de la conexión regional de la Calle 63, dará continuidad al perfil V3 que actualmente ejecuta el IDU mediante el contrato de obra IDU-1397-2017 (hasta la carrera 122) y pasaría el río Bogotá hasta llegar a la vía actualmente concesionada DEVISAB (Vía Funza - Cota) conservando las condiciones para tráfico mixto.

Por otro lado, la ANI está a cargo de las etapas de pre-factibilidad y factibilidad del mencionado proyecto, por tanto, aún no se cuenta con diseños definitivos, ni estructuración, ni valores finales del proyecto.

Pregunta 12.

Nombre: Paula Hernández Martínez

Organización o instancia de participación: Comisión Movilidad Localidad Cuarta San Cristóbal

Correo electrónico:

22

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Número de teléfono:

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 2 i # 37B-216 Sur

Pregunta: **“Que movilidad este más comprometida en nuestra localidad Cuarta San Cristóbal, por nuestro Cable Aéreo.”**

Respuesta: En línea con el compromiso de mejorar la movilidad en la localidad de San Cristóbal se informan los avances realizados para el Proyecto Cable San Cristóbal.

El Contrato de Consultoría IDU-1630-2020 cuyo objeto es *“ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.”* finalizó el 30 de junio de 2022.

El 30 de julio de 2022 se publicó el prepliego del proceso de licitación para contratar la construcción del proyecto.

El 22 de septiembre de 2022 se publicó el pliego de condiciones definitivo. El cierre de la licitación se dio el 21 de octubre de 2022, teniendo prevista la adjudicación del contrato de obra el 21 de noviembre de 2022 y firma del correspondiente contrato entre el 24 y el 30 de noviembre. No obstante, y teniendo en cuenta que se declaró desierta la licitación del contrato, argumentando los posibles proponentes que por la situación actual a nivel mundial relacionada con diferentes aspectos económicos afectaron el presupuesto del proyecto.

El IDU como entidad responsable del proceso de licitación IDU-LP-SGI-006-2022, para la contratación de las obras del Cable San Cristóbal, en vista a la declaratoria de desierta de la licitación realizó algunos análisis al presupuesto en el plazo que la ley otorga y que es hasta de 4 meses para volver a abrir la licitación, publicando nuevamente el aviso de convocatoria el 1 de diciembre de 2022, para el proceso IDU-LP-SGI-018-2022 con fecha de cierre del proceso el 1 de marzo de 2023 y adjudicación el 11 de abril de 2023, sin embargo.

El valor estimado de las obras es de \$341.838.822.928 M/C.

23

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Pregunta 13.

Nombre: Álvaro Hernando Toquira B.

Organización o instancia de participación: Comisión local de movilidad de Fontibón

Correo electrónico:

Número de teléfono: 3015707189

Dirección para envío de correspondencia: Calle 20B # 97B-42

Pregunta: **“¿Cómo se va a afrontar el deterioro de la malla vial ocasionado por los buses eléctricos?”**

Respuesta: Para contrarrestar el deterioro de la malla vial el Instituto desarrolla actividades tendientes al mejoramiento o conservación de la malla vial, a través de la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura del IDU, se coordina y controla la debida ejecución de los proyectos de conservación de los sistemas de movilidad y espacio público y se cuenta actualmente con los siguientes programas de conservación:

- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ:** este programa se compone de:
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL RURAL
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL QUE SOPORTA RUTAS SITP
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL
- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA RED DE CICLORUTAS PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ.**
- **PROGRAMA DE CONSERVACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CONSTRUIDO EN BOGOTÁ - PUENTES VEHICULARES**
- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA RED DE CICLORUTAS PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ - PUENTES PEATONALES**

24

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Estos programas se desarrollan cumpliendo con las especificaciones solicitadas contractualmente; definiendo conservación como el conjunto de actividades que se ejecutan sobre un elemento vial y de espacio público orientadas a preservar las estructuras de pavimento, para que ofrezcan condiciones de uso aceptable ya sea que se cumpla el período de vida útil o para ampliar un nuevo período, empleando los tratamientos necesarios con el fin de retardar su deterioro; que incluye las siguientes estrategias de intervención:

- **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 (valor estimativo aproximado, hasta un 15% de área afectada en la calzada, en severidades baja o media); 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.
- **Mantenimiento Periódico en malla vial:** Conjunto de técnicas (acciones de obra) que se ejecutan para reparar la capa de rodadura, cuando los deterioros existentes han presentado una propagación de más del 15% (valor estimativo aproximado) del área de la calzada, 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, cuando los deterioros existentes han presentado una propagación de más del 50% (valor estimativo aproximado) del área de la calzada, 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.

25

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

- **Reconstrucción en malla vial:** Consiste en la demolición total de la estructura de pavimento existente, una vez que esta 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.

Adicional a lo mencionado, a través de los contratos de conservación pueden adelantarse las siguientes actividades especiales sobre cualquiera de los segmentos viales que hagan parte de la malla vial de las localidades que conforman cada contrato:

- Reparaciones puntuales
- Mejoramientos geométricos y
- Actividades de atención inmediata: la Atención Inmediata es la actividad tendiente para mitigar de manera puntual, problemas que afecten la seguridad y la movilidad en la infraestructura de la ciudad. Dentro de esta actividad podrán corregirse fallas localizadas mediante la aplicación de actividades de obra asociadas a conservación por reacción. Así mismo, podrán realizar actividades de mitigación inmediata ante eventos externos tales como inundaciones y derrumbes, o realizar actividades para atender otro tipo de factores que generen problemas de movilidad, tales como: implementación de señalización, instalación de defensas metálicas, reposición de una sección de baranda en un puente, instalación de bolardos, instalación de rejillas de sumideros, tapas de pozos, instalación y/o retiro de otro tipo de elementos de infraestructura, que afecten la seguridad y movilidad vehicular y/o peatonal, entre otros.

Para estas actividades se destinan unos porcentajes máximos dentro del presupuesto de los contratos.

Por último, es importante indicar que actualmente se cuenta con 18 contratos-convenios en ejecución, encargados de realizar la conservación a los elementos priorizados en la malla vial de la ciudad, los cuales son a monto agotable y las intervenciones están sujetos a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Pregunta 14.

Nombre: Samuel Amézquita

Organización o instancia de participación: JAL Barrio San Bernardo - Localidad 3 Santa fe

Correo electrónico:

Número de teléfono: 3153405320

Dirección para envío de correspondencia: Av. Calle 1 # 11-30 Int. 20

Pregunta: “TransmiCable Centro Histórico. ¿En qué estado se encuentra? ¿Y para cuando iniciarían trabajos de infraestructura?”

Respuesta: Se informa que mediante el Contrato IDU-1330-2021 se ejecutaron por parte del consultor Empresa de Transporte Masivo del valle de Aburrá Metro de Medellín, los Estudios de Prefactibilidad para la concepción del sistema de cable aéreo para el centro histórico de la ciudad de Bogotá. Como resultado de este estudio se viabilizaron las condiciones técnicas, como el trazado del cable aéreo, la localización de estaciones, la articulación con otros sistemas de transporte y proyectos de espacio público y de infraestructura existentes y proyectados,

El consultor definió cual es el trazado que mejor responde a las diferentes necesidades y requerimientos del sector a servir con el cable, recomendando separar el trazado en tres tramos, priorizando dos de ellos para desarrollar a nivel de detalle en esta administración.

El primer cable conectará la zona localizada en la Calle 26 con carrera 13 en la estación San Diego de Transmilenio con el futuro Parque Pueblo Viejo que se encuentra entre la Media Torta y el Parque La Concordia; el segundo cable conectará los barrios Egipto, Los Laches, El Rocío, Las Cruces, entre otros, con la primera línea del metro de Bogotá en la calle segunda por Av. Caracas, tal como se ilustra a continuación:

27

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

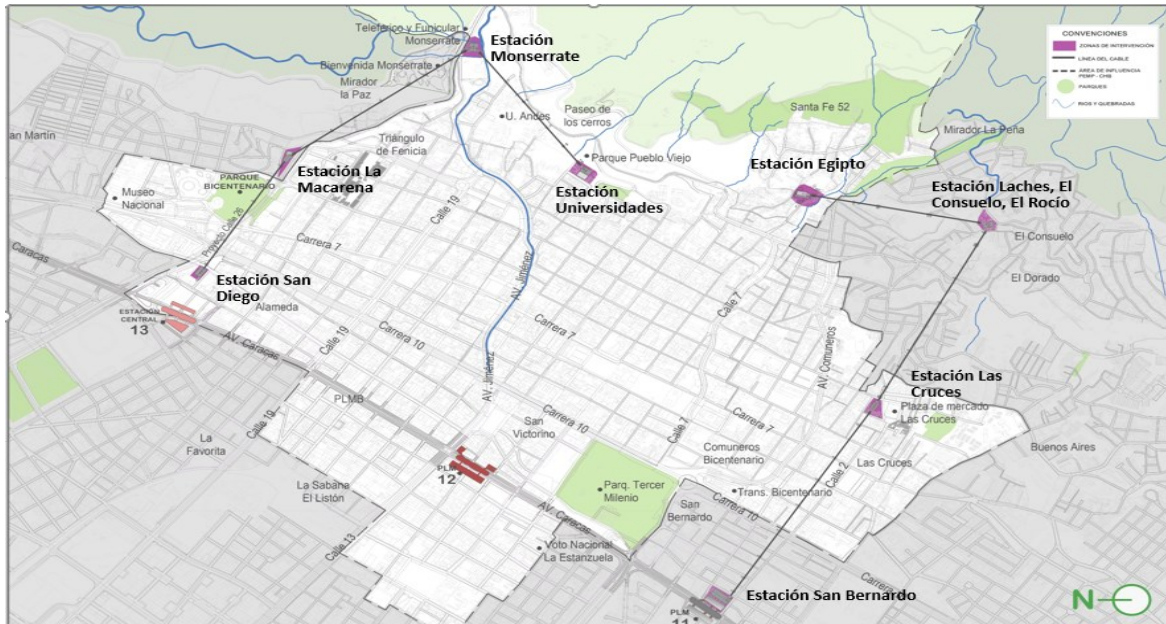


Figura 1. Trazado de Cables

El contrato de pre-factibilidad en comento inició el 28 de junio de 2021 y finalizó el 1 abril de 2022.

De acuerdo con el ciclo de vida de los proyectos, la siguiente fase a ejecutar es la de Factibilidad, para la cual se contrataron estudios que generarán información más precisa que en la fase anterior de pre-factibilidad, profundizando en los componentes técnicos, ambientales, sociales, económicos para determinar la viabilidad del proyecto y producto de ello continuar con los diseños de detalle que permitan materializar el proyecto en el terreno, es decir la construcción de las obras.

Es así como a mediados del año 2022 se realizó la estructuración del Concurso de Méritos para contratación de los estudios de Factibilidad con el siguiente objeto **“FACTIBILIDAD DE DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE POR CABLE AÉREO PARA LAS LOCALIDADES DE SANTAFÉ Y LA CANDELARIA Y DE OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.”**, con la publicación de los pliegos definitivos en la plataforma SECOP II el 21 de noviembre de 2022 y



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

audiencia de adjudicación el 21 de diciembre de 2022, suscripción de los contratos IDU 1735-2020 e IDU 1727-2022 de consultoría e interventoría respectivamente el 29 de diciembre de 2022 y actualmente en preparación por parte del consultor de los documentos para el inicio previsto para el mes de marzo de 2023 y terminación en octubre 2023.

El contrato de consultoría está a cargo del Consorcio Cables por Bogotá y la interventoría a cargo de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Metro de Medellín.

Pregunta 15.

Nombre: Cesar Celiz

Organización o instancia de participación: veeduría interna de movilidad

Correo electrónico:

Número de teléfono: 3112157851

Dirección para envío de correspondencia:

Pregunta: *“Como podemos articular con el IDU, UMV, Fondos de Desarrollo Locales las problemáticas directas e indirectas de afectación en la malla vial. Ej.: los huecos cuadrados que aparecen en vía y no son tapados y escasa o nula señalización de los vías y residuos de escombros dejados por las volquetas y otro tipo de vehículos.”*

Respuesta: Es pertinente indicar las competencias para la atención de la malla vial, conforme a lo establecido en el Decreto 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”* y los Acuerdos Distritales 740 de 2019 y 761 del 2020 y que se resumen en la siguiente tabla:

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> ELABORAR LOS PROYECTOS DE INTERVENCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES DE LA MALLA DE INTEGRACIÓN REGIONAL, DE LA MALLA VIAL ARTERIAL Y DE LAS MALLA POR DONDE CIRCULE EL 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	DECRETO 555 DE 2021, ARTÍCULO 156 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (vigente)

29

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<p>COMPONENTE FLEXIBLE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD.</p> <ul style="list-style-type: none"> • CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES DE LA MALLA INTERMEDIA Y LOCAL, LA RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA Y LA RED DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL. 		
<ul style="list-style-type: none"> • 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>ALCALDES LOCALES</p>	<p>ACUERDO 740 DE 2019 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTÍCULO 5</p> <p><i>“POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS EN RELACIÓN CON LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LOCALIDADES DE BOGOTÁ, D.C.”</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • PROGRAMAR Y EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA REHABILITACIÓN Y EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL, INTERMEDIA Y RURAL; ASÍ COMO LA ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL. 	<p>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL</p>	<p>ACUERDO 761 DE 2020 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTICULO 95</p>



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA EL MANEJO DEL TRÁFICO, EL CONTROL DE LA VELOCIDAD, SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y LA SEGURIDAD VIAL, PARA OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL, CUANDO SE LE REQUIERA. EJECUTAR LAS ACCIONES DE ADECUACIÓN Y DESARROLLO DE LAS OBRAS NECESARIAS PARA LA CIRCULACIÓN PEATONAL, RAMPAS Y ANDENES, ALAMEDAS, SEPARADORES VIALES, ZONAS PEATONALES, PASOS PEATONALES SEGUROS Y TRAMOS DE CICLORRUTAS CUANDO SE LE REQUIERA. EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y METODOLOGÍAS VIGENTES Y SU CLASIFICACIÓN DE ACUERDO CON EL TIPO DE INTERVENCIÓN Y TRATAMIENTO REQUERIDO (INTERVENCIÓNES SUPERFICIALES O PROFUNDAS). 		<p>“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”</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 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ <i>(Sistema de información de la malla vial)</i></p>

Fuente: Creación Propia.

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.

Los Alcaldes Locales y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial tienen a su cargo la intervención de la malla vial local e intermedia.



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Adicionalmente, basados en la necesidad de priorizar lo público, el IDU ha venido apoyando 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. Sobre éstos estructura los modelos de priorización e intervención, en articulación con las políticas del Plan de Desarrollo vigente para la ciudad.

En lo que se refiere a las actividades tendientes al mejoramiento o conservación de la malla vial, a través de la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura del IDU, se coordina y controla la debida ejecución de los proyectos de conservación de los sistemas de movilidad y espacio público y se cuenta actualmente con los siguientes programas de conservación:

- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ:** este programa se compone de:
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL RURAL
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL QUE SOPORTA RUTAS SITP
 - ✓ CONSERVACIÓN EN MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL
- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA RED DE CICLORUTAS PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ.**
- **PROGRAMA DE CONSERVACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO PEATONAL CONSTRUIDO EN BOGOTÁ - PUENTES VEHICULARES**
- **PROGRAMA PARA LA CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA RED DE CICLORUTAS PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ - PUENTES PEATONALES**



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

A través de estos programas se ejecutan estrategias de intervención para la conservación, las cuales son: mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación y reconstrucción.

Adicional a lo mencionado, a través de los contratos de conservación pueden adelantarse las siguientes actividades especiales sobre cualquiera de los segmentos viales que hagan parte de la malla vial de las localidades que conforman cada contrato:

- Reparaciones puntuales
- Mejoramientos geométricos y
- Actividades de atención inmediata: la Atención Inmediata es la actividad tendiente para mitigar de manera puntual, problemas que afecten la seguridad y la movilidad en la infraestructura de la ciudad. Dentro de esta actividad podrán corregirse fallas localizadas mediante la aplicación de actividades de obra asociadas a conservación por reacción. Así mismo, podrán realizar actividades de mitigación inmediata ante eventos externos tales como inundaciones y derrumbes, o realizar actividades para atender otro tipo de factores que generen problemas de movilidad, tales como: implementación de señalización, instalación de defensas metálicas, reposición de una sección de baranda en un puente, instalación de bolardos, instalación de rejillas de sumideros, tapas de pozos, instalación y/o retiro de otro tipo de elementos de infraestructura, que afecten la seguridad y movilidad vehicular y/o peatonal, entre otros.

Para estas actividades se destinan unos porcentajes máximos dentro del presupuesto de los contratos.

En consecuencia, la atención de daños puntuales se realiza mediante la reparación 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. La atención de los daños puntuales se realiza mediante actividades puntuales tales como parcheo, bacheo, y de requerirse, fresado y reposición de carpeta en pavimentos flexibles y en pavimentos rígidos, reposición total o parcial de losas, previamente aprobados por la interventoría, aclarando que los recursos de los

33

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

contratos de conservación son a monto agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.

En cuanto a la afirmación donde se indica “...escasa o nula señalización de los vías”, se indica que en los contratos de conservación de la malla vial se establece contractualmente que para los tramos de vías a rehabilitar o reconstruir o en los cuales se intervenga en su totalidad la capa de rodadura bajo el contrato, el Contratista deberá presentar los diseños de señalización, cumpliendo con los formatos, lineamientos y procedimientos de presentación, revisión y aprobación definidos por la Secretaría Distrital de Movilidad; la interventoría deberá verificar y aprobar que se cumplan esos requisitos, con el fin de reponer la demarcación afectada.

En casos especiales cuando dentro del alcance del contrato no aplica ejecutar reemplazo de demarcación y se determina su necesidad, se solicita apoyo a la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, con el fin de que, a través de sus contratos en ejecución, se priorice la realización de actividades de señalización y demarcación. Por último, en cuanto a lo manifestado sobre “... residuos de escombros dejados por las volquetas”, se informa que en los contratos del IDU dentro del MAO - MANUAL DE GESTIÓN MANUAL DE CONTROL Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL Y DE SST DEL IDU, dentro del componente D. GESTIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO, D1. Manejo de Maquinaria, Equipos y Vehículos – MEV, D1.2 – Manejo de vehículos, se establecen los lineamientos para la operación y mantenimiento de los vehículos que transitan dentro y fuera de los frentes de obra de los contratos, dentro de los cuales se presentan los siguientes:

- Los contenedores de los vehículos destinados al transporte de materiales requeridos para la obra y/o RCD no deben ser llenados por encima de su capacidad, y la carga a transportar no debe sobrepasar el nivel superior del contenedor.
- El Contenedor o platón en donde se transportan los materiales, debe estar completamente limpio en su parte externa antes de salir a la vía, especialmente

34

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

aquellos que tienen faldones en su estructura, no deberán tener residuos de la carga transportada, al igual que las llantas para evitar contaminación.

- Los vehículos de carga solo podrán transitar por las vías y en los horarios establecidos según la normatividad vigente.
- En caso de presentarse derrames de material en la vía pública durante el traslado de la carga, este deberá ser recogido de manera inmediata por El Contratista, dando la remediación ambiental a que hubiere lugar. El transportador contará con el equipo necesario para efectuar las actividades anteriores.
- Es obligatorio el cubrimiento de la carga transportada con el fin de evitar dispersión o emisiones, de acuerdo con la normatividad ambiental vigente.
- El Contratista debe garantizar el óptimo aseguramiento de la carga

Pregunta 16.

Nombre: Rafael Dionisio Escalante Salcedo

Organización o instancia de participación: La Comisión de Movilidad

Correo electrónico: Rafaeldionisioe@gmail.com

Número de teléfono: 3134635867

Dirección para envío de correspondencia: Calle 63A # 65A-32 Sur

Pregunta: **“La Av. Boyacá de Tunjuelito, está dañada para los ciclistas.”**

Respuesta: En el Contrato de obra IDU 1714 de 2021 cuyo objeto *“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”*, suscrito con el CONSORCIO CTUPT 013 BOGOTÁ 2021, con Interventoría ejercida por el CONSORCIO ECOSANTAFE 027, en los términos del Contrato IDU 1728 de 2021, se encuentra priorizada la intervención de la Avenida Boyacá entre la Autopista Sur y el límite del distrito. Estos contratos iniciaron el 3 de diciembre de 2021 con fecha programada de terminación el 2 de marzo de 2024 o, cuando se agote el valor total del contrato de obra.

35

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

El alcance contractual en el corredor vial de su consulta, Avenida Boyacá entre Autopista Sur y el río Tunjuelo, corresponde a actividades de atención inmediata, consistentes en intervenciones superficiales tendientes a mitigar, de manera puntual y temporal, problemas que afecten la seguridad y la movilidad en la malla vial de la ciudad. A la fecha el contratista se encuentra adelantando el inventario de daños del corredor, con el fin de determinar las actividades y el presupuesto requerido para las reparaciones; el inicio de las actividades de obra será debidamente informado a la comunidad próxima a las áreas de intervención, a través de las actividades propias del componente social del CONSORCIO CTUPT 013 BOGOTÁ 2021.

Pregunta 17.

Nombre: Aysha Martínez Flores

Organización o instancia de participación: JAL Álamos norte

Correo electrónico: ayshamar1@hotmail.com

Número de teléfono: 3115643111

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 104 # 71C - 97

Pregunta: “Que se construyan las 3 cuadras pendientes de andenes en Av. Calle 72 entre Carreras. 102, 103, 104B de Álamos Norte. Los trancones son permanentes y los accidentes constantes tanto de peatones como vehicular. La construcción de los andenes es urgente. Álamos Norte solo tiene la Av. Cl. 72 como vía de ingreso y salida.”

Respuesta: Amablemente se manifiesta que, si bien el espacio público de su consulta hace parte de la malla vial arterial de la ciudad y, en consecuencia, su atención es competencia del IDU, actualmente no se encuentra priorizado para su intervención.

El IDU cuenta con un esquema de conservación que permite a lo largo del tiempo distribuir los recursos de manera tal que se logre el mayor índice de cobertura posible. Con este propósito, el IDU estructuró el Programa para la Conservación del Espacio Público y red de Ciclorrutas de la ciudad de Bogotá.



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Este programa tiene como estrategia priorizar los recursos disponibles para la conservación del Espacio Público y red de Ciclorrutas existentes, el cual considera criterios que se articulan con el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo, garantizando transparencia y equidad, realizando 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.

Teniendo en cuenta lo anterior y, una vez aplicado el modelo de priorización, este arrojó un mayor resultado para otras zonas de la ciudad que fueron las seleccionadas para su posible atención.

Pregunta 18.

Nombre: María Helena Becerra

Organización o instancia de participación: Comisión de Movilidad Mártires

Correo electrónico: anele.395@gmail.com

Número de teléfono: 3014614046

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 72B # 8B-58 Piso 2

Pregunta: “Av. Boyacá cuando se arregló la malla vial quedaron sin protección los sumideros y en este momento están llenos de basura Calle 26 hacia el sur.”

Respuesta: La Avenida Boyacá entre el Avenida calle 13 y el Canal Salitre, hace parte de la meta física para ser intervenida mediante el Contrato de Obra IDU 1712 de 2021, suscrito con el CONSORCIO GAMMA, cuyo objeto es “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”, la interventoría es ejercida por el CONSORCIO SERVINC-PEB, en los términos del contrato de interventoría IDU 1726 de 2021. Los contratos iniciaron el 17 de enero de 2022 con fecha estimada de terminación el 16 de abril de 2024, o cuando se agote el valor total del contrato de obra.

37

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

El Contrato de Obra mencionado tiene como objetivo principal llevar a cabo la conservación de la malla vial arterial no troncal, que incluye las actividades de diagnóstico, diseños de alternativas de intervención y las estrategias de intervención por Conservación programada: mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación y/o reconstrucción dentro de la zona objeto del contrato, así como actividades especiales (incluye actividades de conservación por reacción) sobre cualquiera de los elementos de la malla vial arterial no troncal, sin importar si se encuentran priorizados inicialmente o no.

Actualmente se encuentran terminadas las intervenciones del tipo mantenimiento periódico en las calzadas lenta y rápida, sentido sur-norte (orientales) de la Avenida Boyacá entre la Avenida Calle 13 y el canal Salitre, y el contratista se encuentra adelantando la renivelación de pozos y recalce de sardineles.

En relación con lo señalado en cuento a la protección de sumideros, se precisa que durante la ejecución de las actividades se protegieron los sumideros con malla azul, como se muestra en el registro fotográfico a continuación:





OAP
20231150404061
 Información Pública
 Al responder cite este número



Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Informacion Publica

Al responder cite este número



De igual manera es importante tener en cuenta que actualmente se encuentra en ejecución el Contrato de Obra No. 1-01-25400-1359-2019, suscrito entre la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB ESP y el CONSORCIO ALIANZA 744, que tiene por objeto “Construcción de la Manija Matriz de Acueducto y Obras Complementarias, que Conforman la Fase II de la Rehabilitación del Tramo 3 de la Línea Tibitoc - Casablanca, que se localizará en la Av. Boyacá entre Calle 80 y Av. Ferrocarril del Sur”, con una duración aproximada de 32 meses. Para la

40

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

ejecución de dichas obras se requieren intervenciones en las calzadas occidentales de la Avenida Boyacá (sentido norte-sur), lo que implica que los contratos IDU realizarán las actividades de diagnóstico y conservación, únicamente en aquellos sectores que no presentan interferencia con las intervenciones y planes de manejo de tráfico autorizados al contrato de la EAAB, y se verifique la disponibilidad presupuestal, por tratarse de contratos a monto agotable.

También se informa que, en el marco de la ejecución del Contrato de Obra IDU 1539 de 2018 que tiene por objeto la *“CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA ALSACIA DESDE LA AVENIDA CIUDAD DE CALI HASTA LA TRANSVERSAL 71B Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 3”* y los Planes de Manejo de Tráfico –PMT aprobados por la Secretaría de Movilidad -SDM para la construcción de los puentes vehiculares en la Calle 12 por Avenida Boyacá, se han realizado intervenciones superficiales de la estructura del pavimento con el fin de mitigar de manera temporal el riesgo de accidentalidad y mejorar la movilidad en la Avenida Boyacá entre Canal Fucha y Calle 11F.

Pregunta 19.

Nombre: María Helena Becerra

Organización o instancia de participación: Comisión de Movilidad Mártires

Correo electrónico: anele.395@gmail.com

Número de teléfono: 3014614046

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 72B # 8B-58 piso 2

Pregunta: “¿Quiénes son las personas que entran en el pago de valorización de las obras que se llevan a cabo en temas de infraestructura?”

Respuesta: Atentamente se informa que, a partir del Plan de Obras definido para ser financiado por la Contribución de Valorización, se determinan las Zonas de Influencia, en las cuales se identifican los predios que entrarían en la asignación y cobro del gravamen.



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

En importante tener en cuenta la metodología utilizada para la determinación de las Zonas de Influencia, razón por la cual, como ejemplo a continuación se describe para el Acuerdo 724 de 2018 lo señalado en la Memoria Técnica:

“(...)

4.2. METODOLOGÍA PARA LA GENERACIÓN DE LAS ZONAS DE INFLUENCIA.

Las zonas de influencia abarcan el conjunto de predios beneficiados por la construcción de la obra o el plan de obras a desarrollar por valorización; pueden comprender uno o varios tipos de obras, así como los diferentes tipos de intervención. En su trazado debe tenerse claro, que si bien, una obra de infraestructura vial beneficia a toda la ciudadanía, no todos los propietarios de los predios de la ciudad tienen la posibilidad de usarla frecuentemente, como lo podrían hacer aquellos propietarios que por cercanía o fácil acceso se desplazarán por ella. Por esta razón, los predios más cercanos a la obra, se consideran mayormente beneficiados para efectos del cobro de la contribución de valorización, y no se considera adecuado, por ejemplo, que un predio localizado en el sur de la ciudad, contribuya por una obra ubicada al norte de esta, cuando la posibilidad de su utilización por parte del propietario será mínima.

Debe considerarse como criterio para la creación de las zonas de influencia, el comportamiento del tránsito en la ciudad, el cual puede ser asimilado con cuencas hidrográficas, en donde el flujo de elementos tiene un recorrido predominante, por ejemplo, es común que habitantes de predios localizados en la periferia de la ciudad se dirijan a zonas céntricas de la misma o viceversa, por lo que la construcción de una intersección vial o una nueva vía en este recorrido generaría beneficios diferenciales tanto para las zonas periféricas y como para las zonas céntricas. De esta forma, además de accesos y distancias, al trazar la zona de influencia se debe considerar la configuración urbanística de la ciudad y el comportamiento de su tráfico.

42

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

El primer paso para delimitar una zona de influencia, es el de georreferenciar la obra u obras que se desarrollaran por recursos de valorización, ubicándolas sobre el entorno urbano que les corresponde, una vez georreferenciadas, el segundo paso consiste en trazar un zona de influencia individual por obra, siguiendo los lineamientos de los parámetros urbanos, bajo el concepto básico de que los límites de las zonas de influencia individuales deben fraccionar un predio y deben ser consecuentes con la morfología de la ciudad, para esto se tienen en cuenta los siguientes elementos:

- *Tipo de obra o conjunto de obras a construir (tramo vial, intersección, etc.).*
- *Tipo de intervención (obra nueva, ampliación, modificación, etc.).*
- *Accesos y distancias a las obras.*
- *Límites naturales (ríos, quebradas, etc.).*
- *Límites físicos (asociados a infraestructura).*
- *Límites jurídicos o normativos (perímetro urbano, rural, de expansión, límite de localidad, límite de sectores catastrales, etc.).*

Las zonas de influencia individuales generadas se proyectan como un polígono que delimita el área definida por un conjunto de componentes urbanos, que se interrelacionan con otros elementos como las intersecciones viales o los tramos viales; sobre el cual se puede definir de forma radial o por criterios de acceso y distancia, los grados de beneficio iniciales, conformando de esta manera el punto de partida para la representación de los grados de beneficio finales.

El tercer paso para conformar las zonas de influencia, es realizar la superposición geográfica de las zonas de influencia individuales de cada obra, generando un polígono único, producto de la unión espacial de los polígonos individuales, se realizan ajustes a los límites generales de este polígono único, teniendo como consideración, la conectividad de la zona beneficiada por el conjunto de obras. De esta manera cada zona tiene una relación directa con el conjunto de obras de manera individual y también como un sistema articulado de interconexión vial y de transporte.

(...)"

43

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Una vez consolidadas las Zonas de Influencia se puede determinar cuáles y cuantos predios se beneficiarían con la ejecución del Plan de Obras y se procede a determinar la individualización del monto distribuible (costo de la totalidad del plan de obras de cada Eje), asignando el cobro a los contribuyentes que correspondan.

Pregunta 20.

Nombre: María Helena Becerra

Organización o instancia de participación: Comisión de Movilidad Mártires

Correo electrónico: anele.395@gmail.com

Número de teléfono: 3014614046

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 72B # 8B-58 Piso 2

Pregunta: “Cuando no se tiene competencia en la malla vial. ¿Por qué no hay una articulación entre el Fondo de Desarrollo Local para que no se fragmente su recuperación?”

Respuesta: Las competencias para la atención de la malla vial, conforme a lo establecido en el Decreto 555 de 2021 “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.” y los Acuerdos Distritales 740 de 2019 y 761 del 2020 y que se resumen en la siguiente tabla:

COMPETENCIAS PARA LA ATENCIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> ELABORAR LOS PROYECTOS DE INTERVENCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES DE LA MALLA DE INTEGRACIÓN REGIONAL, DE LA MALLA VIAL ARTERIAL Y DE LAS MALLA 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 	<p>INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO</p>	<p>DECRETO 555 DE 2021, ARTÍCULO 156</p> <p>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (vigente)</p>



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
CICLOINFRAESTRUCTURA Y LA RED DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL.		
<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	ALCALDES LOCALES	<p>ACUERDO 740 DE 2019 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTÍCULO 5</p> <p><i>“POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS EN RELACIÓN CON LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LOCALIDADES DE BOGOTÁ, D.C.”</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • PROGRAMAR Y EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA REHABILITACIÓN Y EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL, INTERMEDIA Y RURAL; ASÍ COMO LA ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL. 	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 761 DE 2020 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTICULO 95
<ul style="list-style-type: none"> • EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA EL MANEJO DEL TRÁFICO, EL CONTROL DE LA VELOCIDAD, SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y LA SEGURIDAD VIAL, PARA OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL, CUANDO SE LE REQUIERA. • EJECUTAR LAS ACCIONES DE ADECUACIÓN Y DESARROLLO DE LAS OBRAS NECESARIAS PARA LA CIRCULACIÓN PEATONAL, RAMPAS Y ANDENES, ALAMEDAS, SEPARADORES VIALES, ZONAS PEATONALES, PASOS PEATONALES SEGUROS Y TRAMOS DE CICLORRUTAS CUANDO SE LE REQUIERA. 	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	<p><i>“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”</i></p>



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y METODOLOGÍAS VIGENTES Y SU CLASIFICACIÓN DE ACUERDO CON EL TIPO DE INTERVENCIÓN Y TRATAMIENTO REQUERIDO (INTERVENCIÓNES SUPERFICIALES O PROFUNDAS). 		
<ul style="list-style-type: none"> INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD. 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	ACUERDO 02 DE 1999 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ <i>(Sistema de información de la malla vial)</i>

Fuente: Creación Propia.

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.

Los Alcaldes Locales y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial tienen a su cargo la intervención de la malla vial local e intermedia.

Adicionalmente, basados en la necesidad de priorizar lo público, el IDU ha venido apoyando 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. Sobre éstos estructura los modelos de priorización e intervención, en articulación con las políticas del Plan de Desarrollo vigente para la ciudad.

Pregunta 21.

Nombre: María Helena Becerra

Organización o instancia de participación: Comisión de Movilidad Mártires

46

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Correo electrónico: anele.395@gmail.com

Número de teléfono: 3014614046

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 72B # 8B-58 Piso 2

Pregunta: **“¿Con la recuperación del Hospital San Juan de Dios habrá un plan parcial Cl. 1ra y 2da? ¿ampliación de la vía?”**

Respuesta: Nos permitimos informar que consultada la plataforma Sistema de Información de Norma Urbana y Ordenamiento Territorial SINUPOT, del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, Decreto 555 de 2021, éste muestra que no se registran Planes Parciales en el área del Hospital de San Juan de Dios.

El área consultada que incorpora las vías 1ra y 2da del Hospital se encuentran dentro del ámbito del Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Hospital San Juan de Dios que fue aprobado mediante Resolución 905 de 2016 del Ministerio de Cultura, instrumento de planeación y gestión del bien patrimonial donde establece las condiciones de operación, desarrollo y manejo del bien cultural en mención.



Fuente: Plataforma SINUPOT 2023



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Pregunta 22.

Nombre: María Helena Becerra

Organización o instancia de participación: Comisión de movilidad Mártires

Correo electrónico: anele.395@gmail.com

Número de teléfono: 3014614046

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 72B # 8B-58 Piso 2

Pregunta: **“¿Por qué hacer vías terciarias en Sumapaz?”**

Respuesta: El IDU ejecuta obras de construcción y conservación en la malla vial troncal, arterial, intermedia por lo tanto su solicitud deberá ser elevada a la alcaldía local de Sumapaz, que es la competente de ejecutar obras en la red terciaria.

Pregunta 23.

Nombre: María Helena Becerra

Organización o instancia de participación: Comisión de movilidad Mártires

Correo electrónico: anele.395@gmail.com

Número de teléfono: 3014614046

Dirección para envío de correspondencia: Carrera 72B # 8B-58 Piso 2

Pregunta: **“Como solicitar reparcheos en la malla vial.”**

Respuesta: Inicialmente es pertinente indicar las competencias para la atención de la malla vial, conforme a lo establecido en el Decreto 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”* y los Acuerdos Distritales 740 de 2019 y 761 del 2020 y que se resumen en la siguiente tabla:

COMPETENCIAS PARA LA ATENCIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> ELABORAR LOS PROYECTOS DE INTERVENCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES DE LA MALLA DE INTEGRACIÓN 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	DECRETO 555 DE 2021, ARTÍCULO 156

48

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<p>REGIONAL, DE LA MALLA VIAL ARTERIAL Y DE LAS MALLA POR DONDE CIRCULE EL COMPONENTE FLEXIBLE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD.</p> <ul style="list-style-type: none"> • CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES DE LA MALLA INTERMEDIA Y LOCAL, LA RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA Y LA RED DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL. 		<p>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (vigente)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 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>ALCALDES LOCALES</p>	<p>ACUERDO 740 DE 2019 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTÍCULO 5</p> <p><i>“POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS EN RELACIÓN CON LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LOCALIDADES DE BOGOTÁ, D.C.”</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • PROGRAMAR Y EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA REHABILITACIÓN Y EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL, INTERMEDIA Y RURAL; ASÍ COMO LA ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL. 	<p>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL</p>	<p>ACUERDO 761 DE 2020 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTICULO 95</p>
<ul style="list-style-type: none"> • EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA EL MANEJO DEL TRÁFICO, EL CONTROL DE LA VELOCIDAD, SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y LA SEGURIDAD VIAL, PARA OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL, CUANDO SE LE REQUIERA. • EJECUTAR LAS ACCIONES DE ADECUACIÓN Y DESARROLLO DE LAS OBRAS NECESARIAS 		<p><i>“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL</i></p>

49

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<p>PARA LA CIRCULACIÓN PEATONAL, RAMPAS Y ANDENES, ALAMEDAS, SEPARADORES VIALES, ZONAS PEATONALES, PASOS PEATONALES SEGUROS Y TRAMOS DE CICLORRUTAS CUANDO SE LE REQUIERA.</p> <ul style="list-style-type: none"> EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y METODOLOGÍAS VIGENTES Y SU CLASIFICACIÓN DE ACUERDO CON EL TIPO DE INTERVENCIÓN Y TRATAMIENTO REQUERIDO (INTERVENCIÓNES SUPERFICIALES O PROFUNDAS). 		<p>PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"</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 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ <i>(Sistema de información de la malla vial)</i></p>

Fuente: Creación Propia.

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.

Los Alcaldes Locales y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial tienen a su cargo la intervención de la malla vial local e intermedia.

Adicionalmente, basados en la necesidad de priorizar lo público, el IDU ha venido apoyando 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. Sobre éstos estructura los modelos de priorización e intervención, en articulación con las políticas del Plan de Desarrollo vigente para la ciudad.



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Por último, le informamos para realizar solicitudes ante el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, puede utilizar nuestros diferentes canales de atención:

- Atención telefónica:
PBX 601- 3387555
Celulares 3005535205 – 3005536385 – 3005523802
Línea gratuita 018000910312
Línea 195
- Atención virtual
atciudadano@idu.gov.co
Para soluciones y/o requerimientos ciudadanos:
formulario web <https://www.idu.gov.co/page/pqrs>
- Correo electrónico:
correspondencia@idu.gov.co
- Presencial: Calle 22 No. 6 - 27, Piso 1 de 7:00 a.m. a 4:30 p.m. en jornada continua.
- Chatbot Fulvia: <https://www.idu.gov.co/page/chat>

Pregunta 24.

Nombre: Juan Rodrigo Bohórquez

Organización o instancia de participación: Residente Localidad de Chapinero

Correo electrónico:

Número de teléfono:

Dirección para envío de correspondencia:

Pregunta: “¿Qué va a pasar con el corredor verde de la 7ª? Porque los habitantes de esta zona y los que transitan por esta zona no sabemos qué va a pasar con la 7ª.”



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Respuesta: El Proyecto Corredor Verde Carrera Séptima se ha estructurado como una apuesta para la revitalización de una de las vías más emblemáticas de la ciudad. Su concepción parte de un modelo de Proyecto Urbano Integral a partir de tres pilares conceptuales de diseño: movilidades sostenibles, diseño y conectividad ambiental, y sentido de lugar y espacio público.

Con base al artículo 105 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 - Plan de Desarrollo 2020 - 2024, el Proyecto Corredor Verde Carrera Séptima es:

“La administración distrital diseñará y construirá un corredor verde sobre la carrera séptima. A diferencia de un corredor tradicional en el que se privilegia el transporte usando energías fósiles, transporte masivo en troncal y de vehículos particulares, en un corredor verde, como el que se hará en la carrera séptima, se privilegia el uso de energías limpias, el espacio público peatonal y formas de movilidad alternativa como la bicicleta. El corredor verde, además se diseñará con participación ciudadana incidente, como un espacio seguro con enfoque de tolerancia cero a las muertes ocasionadas por siniestros de tránsito, que proteja el patrimonio cultural, que promueva la arborización urbana, que garantice un mejor alumbrado público, la operación de un sistema de bicicletas, la pacificación de tránsito y que mejore la calidad del aire a través del impulso a la electrificación de los vehículos que por ahí circulen. En ningún caso el corredor verde incluirá una troncal de transporte masivo como la que se planteó en el proyecto diseñado por el Instituto de Desarrollo Urbano durante 2017 y 2018.

Parágrafo 1. El nuevo proyecto aprovechará la adquisición predial e insumos técnicos existentes para facilitar y acelerar su definición.

Parágrafo 2. El corredor verde de la carrera séptima hará parte de un nuevo proyecto urbano integral de movilidad de la zona nororiental de la ciudad, en la que se espera que de conformidad con los estudios de la extensión de la fase II de la PLMB y del Regiotram del norte se consolide en el corredor férreo y la avenida Laureano Gómez una forma de transporte masivo para el borde nororiental de la ciudad.

52

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Parágrafo 3. La Administración distrital garantizará que la carrera 7acumpla a cabalidad la normativa de accesibilidad universal y anchos mínimos de andén, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1618 de 2013, decreto Nacional 1538 de 2005, el Decreto 470 de 2007, decreto 308 de 2019, y las normas que los modifiquen o sustituyan.”

Proyecto Corredor Verde y sus componentes abordados desde la ciudadanía

El Corredor Verde de la Carrera Séptima, producto del proceso de co-creación ciudadana, se conceptualizó como un corredor ecológico, sostenible y emblemático para la ciudad, en el que priman el uso y disfrute colectivo de los espacios públicos; se enaltece su vocación de eje urbano de conectividad peatonal y se apuesta por una transición hacia las movilidades sostenibles, convirtiéndose así en una apuesta por un nuevo modelo de ciudad. Corredor Verde, integrar la naturaleza a la vida urbana.

La ciudadanía enfatizó el diseño y la conectividad ambiental que generará el Proyecto, como la posibilidad de aprovechar el potencial ambiental de los cerros orientales y los corredores hídricos, destacando su valor ambiental y paisajístico. Integrarlos al diseño urbano y paisajístico del proyecto, a través de mayor arbolado, elementos vegetales, son los principales lineamientos de la participación ciudadana junto a la implantación de una red de sistemas de drenaje urbano sostenible.

Corredor Verde, movernos de manera equitativa y sostenible

La ciudadanía valoró el Proyecto Corredor Verde como una apuesta por cambiar la forma en que nos movemos y usamos la Séptima. Distribuir de manera equitativa el espacio urbano para premiar a los actores menos contaminantes, con la disposición de andenes amplios e incluyentes, ciclorutas continuas, segregadas, seguras e iluminadas y la promoción del uso de tecnologías limpias en el transporte público, se convierten en las premisas ciudadanas de este pilar.

Corredor Verde, un espacio para vivir y sentir la ciudad

53

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

La ciudadanía enfatizó en la fase de co-creación que la séptima es un gran espacio público, cívico y cultural. En torno a dicha concepción, valoró el eje “Sentido de lugar” como una apuesta por la generación de nuevos espacios públicos planificados para la vivencia urbana, la permanencia y la activación cultural, económica y de servicios institucionales de estos espacios, exaltando el valor patrimonial (material e inmaterial) de la carrera séptima.

	<p>Armonía con la naturaleza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conectividad con los cerros: La Séptima debe reconocer su relación con los Cerros orientales. • Infraestructura vegetal y drenaje sostenible: Se deben priorizar las especies endémicas y maximizar su potencial de drenaje natural. • Infraestructura vegetal y drenaje sostenible: Se deben priorizar las especies endémicas y maximizar su potencial de drenaje natural. • Cuidado del arbolado: El Corredor verde es sinónimo de arborización. Mantener, cuidar e integrar muchos árboles.
	<p>Movilidad Sostenible</p> <ul style="list-style-type: none"> • Movilidad sostenible • Distribución equitativa del espacio vial: Priorizar a los peatones, garantizar la colectividad de bicicletas y garantizar un sistema de transporte público exclusivo. • Multimodalidad: Conectar los bicirreles, con el transporte público y con la malla vial arterial y local. • Visión de Borde Oriental: Garantizar conexiones borde oriental/occidental y entre los barrios. • Cero emisiones: Sistema de transporte masivo eléctrico




OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

	<p>Espacio público y sentido de lugar</p> <ul style="list-style-type: none">• Cuidado del Paisaje Urbano y el Patrimonio: El proyecto debe cuidar e integrar el patrimonio de la ciudad y no al revés.• Un Corredor a Escala Humana: Concentrar esfuerzos en mejorar la experiencia urbana para que la gente quiera permanecer.• Caminabilidad: las personas, sin distinción, deben poder caminar o andar cómodas por el corredor.• Programación de espacios públicos: Los espacios públicos de la Séptima deben acompañarse de programación cultural, deportiva y oportunidades económicas para todos.
---	---

Durante el desarrollo de la metodología se recibieron y procesaron más de 50 mil aportes ciudadanos en diversas plataformas como septimaverde.gov.co, bogotaabierta.co, sondeos en espacio público, el diseño interactivo de perfiles viales en Streetmix y a través de talleres vecinales y de imaginarios.

La metodología de Co-creación del Proyecto Corredor Verde Carrera Séptima, tuvo su lanzamiento el 1 de octubre de 2020. Y se estructuró en cuatro fases.

- Co-Creación, que se abordó e implementó entre el lanzamiento de la ruta de la Co-creación; el 1 de octubre de 2020 y en la primera semana del mes de noviembre de dicho año.
- Estructuración, que se adelantó desde la segunda semana de noviembre hasta la presentación de la propuesta conceptual del proyecto el 23 de noviembre de 2020.
- Definición y Consolidación, que se desarrolló hasta marzo de 2021.
- Aprestamiento para Estudios y Diseños, la cual se ejecutó en el último trimestre de 2021, a través de la metodología de cajas de herramientas como un espacio de formación y aprendizaje conjunto en los pilares conceptuales del proyecto.



OAP
20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número



Su énfasis en el diseño colaborativo permitió involucrar diversos actores vecinales, territoriales, gremiales, académicos, poblacionales, que en su conjunto y a través de sus propuestas generaron el concepto del proyecto: una séptima más verde, con más espacios públicos y con movilidades sostenibles.

Se dispuso de las siguientes herramientas para el proceso:

- Informativas: disposición de información en las redes sociales del IDU, IDPAC, Secretaría Distrital de Movilidad; DC Radio y los portales www.septimaverde.gov.co y www.participacionbogota.gov.co
- Consultivas: ejercicios de consulta ciudadana en calle, reto en la plataforma bogotaabierta.co y la plataforma colaborativa de participación ciudadana para el diseño urbano Street Mix
- Deliberativas: Talleres vecinales, de imaginarios, de visión compartida, con grupos poblacionales, encuentros con actores técnicos.
- Formativas: Caja de herramientas, curso de desarrollo urbano y Foros temáticos.



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Los resultados de las diversas herramientas utilizadas en el proceso de co-creación y sus metodologías fueron incluidas como resultados del proceso participativo en los siguientes documentos:

- Documento “Informe de las actividades de la ruta de la participación ciudadana incidente en la primera fase de la etapa de Co-creación del Proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima” elaborado por el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal - IDPAC:
- https://www.participacionbogota.gov.co/sites/default/files/2020-12/informe_final_rut_a_participacion_CV7_2-12-20.pdf
- Estudio de Idea y Prefactibilidad, que podrá ser consultado en el siguiente link:
- <https://drive.google.com/file/d/1eKxpICE0Y9cbYaRt-wvXhoU0p-KFhyPc/view>
- Documento Técnico de Soporte Estudio de Factibilidad Técnica Corredor Verde Séptima:
- <https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/129017>
- Documento Síntesis del Proceso de Co-creación y Participación Ciudadanas: <https://www.septimaverde.gov.co/web/content/1737?unique=387dc20cfbf045828ffd44f6a1277a00677a8b16&download=true>
- Lista de reproducción de sección transmitidas en vivo del proceso de co-creación Corredor Verde en canal de YouTube del IDU, en el siguiente link: <https://www.youtube.com/playlist?list=PLI3bThteAupWW8FgaTowmTWleAh3-TGI4>

Actualmente el Proyecto se encuentra en el proceso de cierre de la fase de diseños de la mano de las consultorías contratadas para tal efecto, en estructuración del proceso constructivo, y en una última fase de participación ciudadana en la que se están mejorando los diseños. Se prevén dos licitaciones de obra (Calle 26 a 93A y Calle 93A a Calle 200) y un valor aproximado de 2.5 billones de pesos. Además, una fase de construcción de 36 a 40 meses según la complejidad de los tramos.

Se informa que, a la fecha, los contratos de consultoría FASE III (estudios y diseños de detalle desde la calle 26 hasta la calle 200), han cerrado todas las definiciones para alcanzar la ingeniería de detalle, encontrándose en el trámite de las aprobaciones finales por parte de la interventoría y terceros, por esta razón el

57

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

proyecto se encuentra en la finalización de la fase de Estudios y Diseños, por lo que todavía no ha iniciado construcción ni tiene un cronograma de obra en firme.

Pregunta 25.

Nombre: Carlos Bernal

Organización o instancia de participación: Comisión Movilidad Fontibón Localidad 9

Correo electrónico: cebernal03@gmail.com

Número de teléfono: 3164136140

Dirección para envío de correspondencia:

Pregunta: “Llevo más de 5 años solicitando al IDU intervención a los huecos de la Av. Cali entre Calles 13 y 26 (Av. El Dorado) pero a la fecha no he tenido respuesta.”

Respuesta: La Entidad a través de la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura y su programa de Conservación de Malla Vial Arterial No Troncal adjudicó el pasado 23 de diciembre de 2022 el contrato de obra IDU No. 1709-2022 el cual tiene por objeto *“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 5”* con una duración de 11 meses.

Dentro del contrato de obra, se priorizó la Av. Ciudad de Cali desde la Calle 13 hasta la calle 26 y desde la calle 63 hasta la calle 72 (ambos tramos en ambos sentidos viales) para realizar actividades de conservación que constan en realizar actividades de mantenimiento rutinario o mantenimiento periódico de la vía, el cual consiste en sustituir la capa asfáltica por una nueva con el fin de garantizar la vida útil de la estructura de pavimento. Estas actividades permiten mejorar el tránsito seguro y cómodo de los usuarios de la vía.

Durante los dos primeros meses del contrato, el contratista realiza los diagnósticos de las vías priorizadas y los diseños para su ejecución en caso de que aplique.

58

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



OAP

20231150404061

Información Pública

Al responder cite este número

Por lo anterior y teniendo en cuenta los plazos establecidos anteriormente, se espera que la intervención de la Av. Ciudad de Cali en los tramos previamente mencionados se esté ejecutando entre los meses de abril y diciembre de 2023.

Por último, es importante indicar que el contrato es a monto agotable y las intervenciones están sujetas a la priorización y disponibilidad de recursos con los que se cuente en la fecha establecida para su ejecución.

Esperamos haber respondido satisfactoriamente las inquietudes de la comunidad. El presente oficio será publicado en la página Web de esta Entidad.

Cordialmente,



Diego Sanchez Fonseca

Director General

Firma mecánica generada en 24-03-2023 10:58 AM

Aprobó: Claudia Tatiana Ramos Bermúdez – Subdirección General de Infraestructura
Aprobó: Sandra Milena Rueda Ochoa – Oficina Asesora de Planeación
Aprobó: José Félix Gómez Pantoja – Subdirección General de Desarrollo Urbano
Aprobó: Hernando Arenas Castro – Dirección Técnica de Apoyo a la Valorización
Aprobó: Martha Rocío Caldas Niño – Dirección Técnica de Proyectos
Aprobó: Luis Ernesto Bemal – Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura
Aprobó: María del Pilar Grajales – Dirección Técnica de Predios
Elaboró: Adriana Parra Casallas – Oficina Asesora de Planeación