Bogotá, 16 de julio de 2026

Señores;

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO

Referencia: EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTA D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLEN EN EL ANEXO TÉCNICO

Asunto: Solicitud al Plan de Manejo de Tráfico para intervención en malla vial.

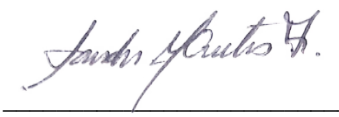
Respetado Ingeniero;

Mediante el actual documento se permite presentar ante la Secretaría Distrital de Movilidad, para aprobación y estudio del Plan de Manejo de Tráfico para **EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTA D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLEN EN EL ANEXO TÉCNICO**, ubicado en la localidad de **SUBA**, de la empresa de **FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE SUBA**, en la siguiente dirección:

1. **CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89**
2. **KR 87D POR CL 130ABIS**
3. **KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**
4. **KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**

A espera de su evaluación y aprobación.

Atentamente;



CONSORCIO SUBA VIAL VR
Sandra Cuestas Fajardo
Dirección: AK 9 No. 113 - 52 Of. 906 - Edificio Torres Unidas 2.
NIT: 901.903.833-2

ALCALDÍA LOCAL DE SUBA

CONSORCIO SUBA VIAL VR

PROYECTO:

CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89

(VERSIÓN 0)

PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTA D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLEN EN EL ANEXO TÉCNICO

LOCALIDAD DE SUBA

JULIO DE 2026

TABLA DE CONTENIDO

PÁG.

4.3.1. INTRODUCCIÓN 4
4.3.2. DATOS GENERALES DEL PROYECTO 4
4.3.3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ACTIVIDAD 4
4.3.3.1. Labor a ejecutar 5
4.3.3.2. Etapas de ejecución 5
4.3.3.3. Maquinaria y equipos 5
4.3.3.4. Cronograma de obra 6
4.3.4. CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO 7
4.3.4.1. Localización general y área de influencia del proyecto 7
4.3.4.2. Sitios especiales y/o equipamientos del sector 8
4.3.4.3. Especificaciones de la vía y/o zona afectada 8
4.3.4.3.1. Inventario vial 8
4.3.4.3.2. Listado y localización de intersecciones semaforizadas afectadas por las obras . 13
4.3.5. Características del tránsito en el área del proyecto 13
4.3.5.1. Volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares), análisis y evaluación 13
4.3.5.1.1. Estaciones maestras 13
4.3.5.1.2. Estaciones secundarias 13
4.3.5.1.3. Estaciones complementarias 13
4.3.5.1.4. Resumen de volúmenes de tránsito 13
4.3.5.2. VELOCIDADES Y TIEMPOS DE RECORRIDO 13
4.3.5.3. INVENTARIO DE RUTAS DEL COMPONENTE TRONCAL Y COMPONENTE ZONAL DEL SITP 13
4.3.5.3.1. Inventario de rutas, paraderos y estaciones del componente troncal (TransMilenio) SITP 13
4.3.5.3.2. Inventario de rutas y paraderos del componente zonal del SITP 13
4.3.6. PMT 14
4.3.6.1. Tipo de cierre 14
4.3.6.2. Manejo y desvíos de modos no motorizados (peatones y ciclistas) 15
4.3.6.3. Manejo y desvíos de transporte público 16
4.3.6.4. Manejo y desvíos de tránsito particular 16
4.3.6.5. Manejo y circulación de vehículos de carga 17

4.3.6.6. Manejo de señalización existente durante la intervención 17
4.3.6.6.1. Intervenciones en andén y/o separadores 17
4.3.6.6.2. Intervenciones en calzada 17
4.3.6.7. Zona de cargue y descargue 17
4.3.6.8. Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de obra 17
4.3.6.9. Evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención 18
4.3.6.9.1. Situación de línea base 18
4.3.6.9.2. Alternativas 18
4.3.6.10. Afectación de intersecciones semaforizadas 18
4.3.6.10.1. Modificación de semáforos existentes 18
4.3.6.10.2. Implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes 18
4.3.6.10.3. Consideraciones de semaforización 18
4.3.6.11. Definición de la línea base 18
4.3.6.11.1. Volúmenes vehiculares y/o modos no motorizados 19
4.3.6.11.2. Velocidades y tiempos de recorrido 19
4.3.6.11.3. Análisis de siniestralidad vial 19
4.3.6.12. Definición de dispositivos de control y apoyo a la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra 19
4.3.6.13. Implementación del PMT autorizado por la SDM 23
4.3.6.14. Finalización del PMT autorizado por la SDM 23
4.3.6.15. Información, divulgación y socialización 23
4.3.6.16. Plan de contingencia 23
4.3.6.17. Conclusiones y recomendaciones 24
4.3.7. ANEXOS DEL PMT 24
4.3.7.1. Formato de reporte de obras 24
4.3.7.2. Planos 24
4.3.7.2.1. Plano de localización del proyecto 24
4.3.7.2.2. Planos específicos del PMT 24
4.3.7.3. Aprobación del estudio de movilidad 24
4.3.7.4. Permiso de intervenciones en zonas concesionadas 24

4.3.1. INTRODUCCIÓN

CONSORCIO SUBA VIAL VR, presenta Plan de Manejo de Tránsito dentro del cual se especifican las medidas que se tomarán para mitigar el impacto sobre el tránsito de peatones, conductores y trabajadores, de igual manera se establecen los usos de los dispositivos durante las operaciones que la compañía requiere, con el fin de garantizar la seguridad de todos los actores viales.

4.3.2. DATOS GENERALES DEL PROYECTO

DATOS DEL PROYECTO	
Número del Contrato	FDLS-1009-2024
Fecha inicio y fin	01 de abril de 2025 – 31 de enero de 2026
Fecha de prórroga No. 1	01 de febrero de 2026 – 31 de mayo de 2026
Fecha de prórroga No. 2	01 de junio de 2026 – 31 de agosto de 2026
Objeto del Contrato	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTA D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLEN EN EL ANEXO TÉCNICO
Entidad Contratante	FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE SUBA
Supervisor	Exmelin Lemus
Correo	Infraestructura.suba@gobiernobogota.gov.co
Teléfono	310 314 2837
Dirección	KR 91 No. 145A – 32

DATOS DEL CONTRATISTA	
Nombre Contratista	CONSORCIO SUBA VIAL VR
NIT	901.903.833-2
Director de obra	Sandra Cuestas Fajardo
Teléfono	319 496 9222
Correo	Consorciosubavialvr.1009@gmail.com
Representante legal	Farley Andrea Larrarte Barrera
Correo	info.ingevolco@gmail.com
Dirección	AK 9 No. 113 – 52 Of. 906 - Edificio Torres Unidas 2.
Especialista de tránsito	Ing. Carlos Muñoz
Teléfono	304 617 4760
Dirección oficina	CL 23 No. 75 – 33
Correo	proyectos@jpdisenos.com

DATOS INTERVENTORÍA	
Nombre Interventoría	CONSORCIO SUBA TH 003

Representante legal	Edgar Salazar B
Teléfono	320 853 4050
Correo	subavias@gmail.com
Dirección	KR 47A No. 93 – 41, La Castellana.
Director de interventoría	Edison Ricardo Duarte
Teléfono	314 480 9657
Correo	subavias@gmail.com
Especialista de tránsito	Yuly Paulin Jaramillo Bolaño
Teléfono	300 355 4713
Dirección	KR 116B No. 74A – 90. Apto 404.
Correo	yuli_paolin84@hotmail.com

4.3.3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ACTIVIDAD

4.3.3.1. Labor a ejecutar

Cierre total de un corredor vial para ejecutar las obras de conservación de la malla vial local e intermedia y espacio público (lote 1) en la localidad de suba en la ciudad de Bogotá D.C. y las demás actividades que se detallen en el anexo técnico.

4.3.3.2. Etapas de ejecución

La intervención se llevará a cabo de acuerdo con el avance de la obra teniendo en cuenta los planos presentados en los siguientes frentes:

I. CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89

PMT para cierre total de calzada y cierre parcial de intersección (CL 130ABIS POR KR 87D) para actividades de conservación de la malla vial, con posicionamiento del vehículo de obra al interior del cerramiento. (PLANO 1 DE 1)

- Dimensiones del Cerramiento y Excavación: (175.0m L x 4.7m A).

II. KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR

PMT para cierre parcial de calzada costado oriente para actividades de conservación de la malla vial. (PLANO 1 DE 1)

- Dimensiones del Cerramiento y Excavación: (15.0m L x 2.3m A).

III. KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR

PMT para cierre parcial de calzada costado oriente para actividades de conservación de la malla vial. (PLANO 1 DE 1)

- Dimensiones del Cerramiento y Excavación: (15.0m L x 5.5m A).

4.3.3.3. Maquinaria y equipos

Estas actividades se desarrollan de forma manual, para lo cual se relacionan las siguientes herramientas a utilizar.

- Señales
- Volquetas
- Cortadora de asfalto
- Equipo de compactación
- Compresor y taladros neumáticos
- Camioneta
- Herramienta menor

Herramientas Mecánicas: Cortadora con Discos aptos para el tipo de terreno, Apisonador, Vehículo camioneta tipo Carry con identificación institucional para el transporte del personal y retiro de materiales sobrantes.

Herramienta Menor: Picas, Palas, Barras, Cuñas, Porros y Cargadores Carretilla.

4.3.3.4. Cronograma de obra

Las actividades se realizarán de acuerdo con el avance de cada intervención en un tiempo máximo de treinta y ocho (38) días. La obra dará inicio el día 24 de julio del 2026 y se tiene previsto su finalización el día 31 de agosto del 2026.

- Horario de trabajo y cierre:

Los trabajos se desarrollarán en el horario de las 07:00 a las 17:00 horas y el cierre se mantendrá las 24 horas.

4.3.4. CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

4.3.4.1. Localización general y área de influencia del proyecto

Las siguientes intervenciones se encuentran ubicadas en la localidad de **SUBA**, el cual los usos del suelo dentro de la zona de influencia de estos proyectos son de carácter residencial.

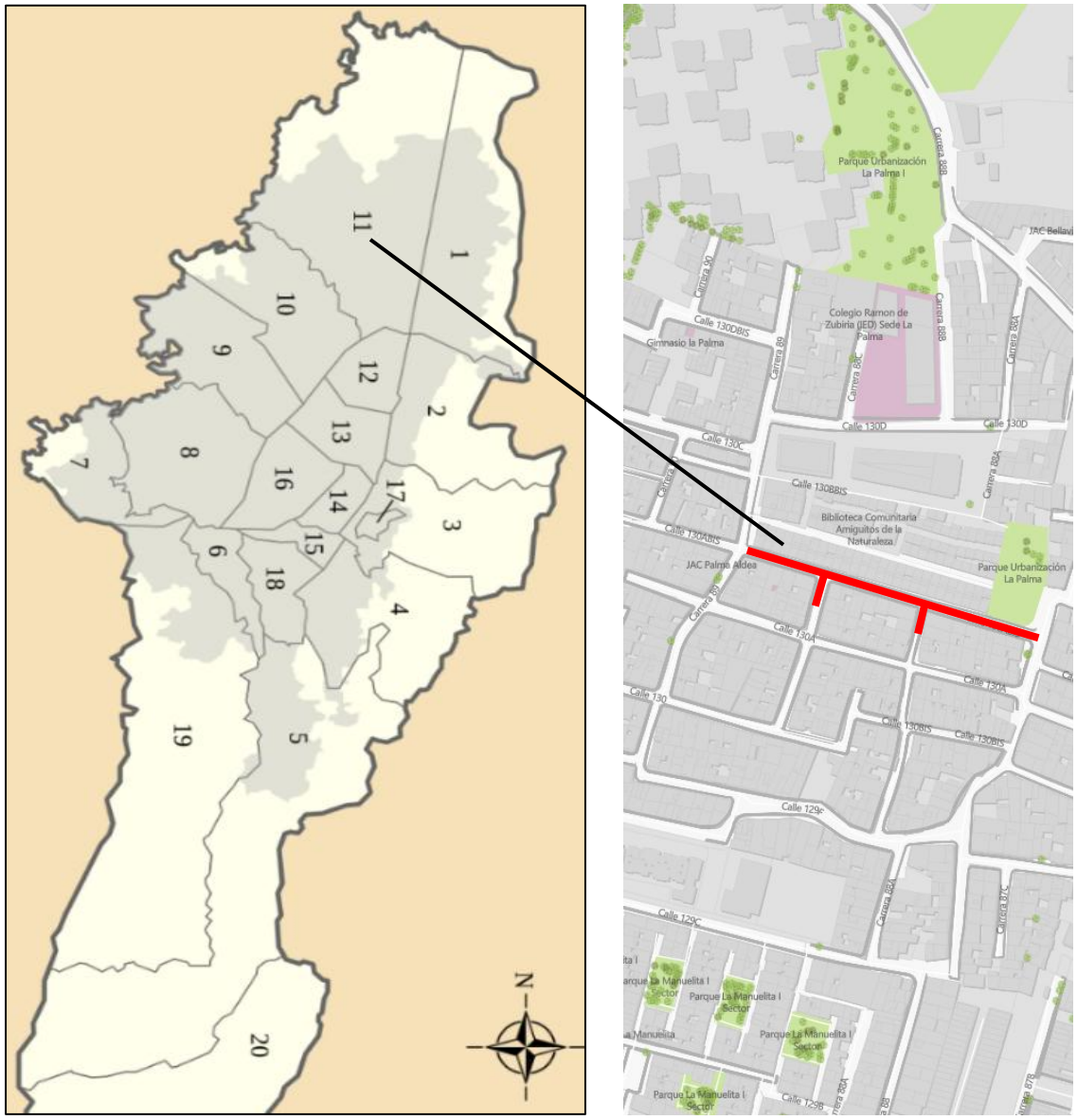


Figura No. 1 Localización general Del Proyecto

Fuente: Elaboración propia

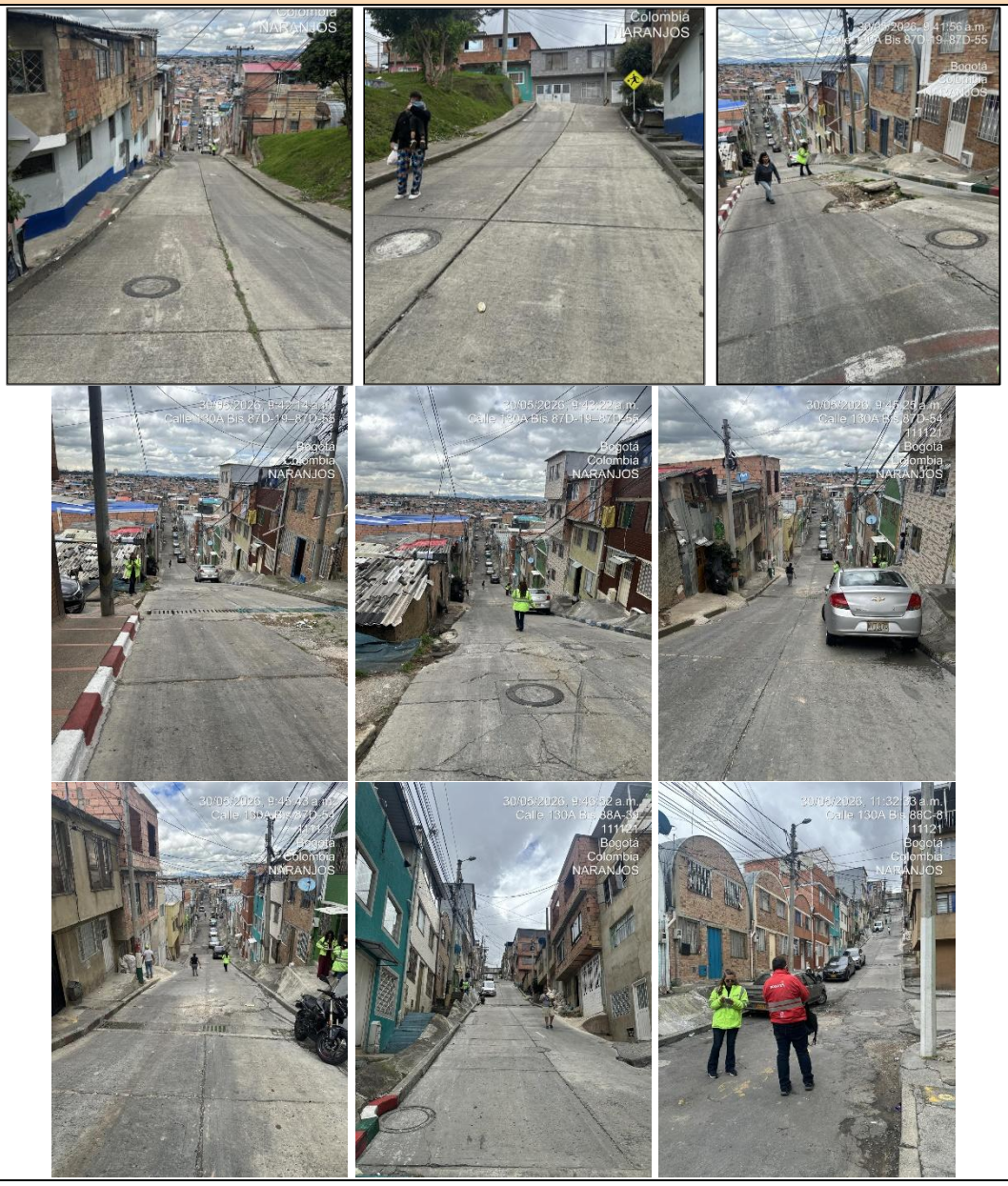
4.3.4.2. Sitios especiales y/o equipamientos del sector

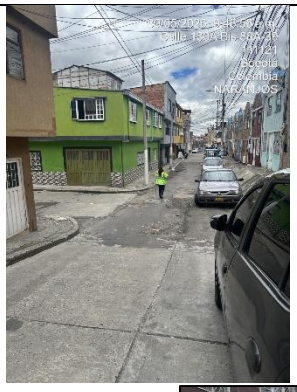
No se evidenciaron sitios especiales que puedan ser afectados por la obra.

4.3.4.3. Especificaciones de la vía y/o zona afectada

4.3.4.3.1. Inventario vial

CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89








Características Físicas y Geométricas:

Afectación	Material	Estado	Ancho
Andén costado norte	Concreto	Regular	1.2m - 1.9m
Andén costado sur	Concreto	Regular	1.2m
Calzada	Pavimento flexible Pavimento rígido	Malo	4.7m

Características Operativas:

La zona de influencia de la infraestructura a instalar se encuentra definida según su interferencia como alta y comprende un área alrededor de esta obra en distancia de aproximadamente 200m.

Afectación	Malla vial integral	No. calzadas y carriles	Sentido	Circulación
Andenes	No aplica.	No aplica.	Bidireccional de oriente a occidente y pasos transversales de norte a sur	Mínima
Calzada	Local	Una (01) calzada, dos (02) carriles de circulación vial	Bidireccional de oriente a occidente y viceversa	Mínima
Bici-carril, ciclorruta y/o ciclo-vía dominical	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

KR 87D POR CL 130ABIS





Características Físicas y Geométricas:

Afectación	Material	Estado	Ancho
Andén costado oriente	Concreto	Regular	1.5m
Andén costado occidente	Concreto	Regular	No definido – 1m
Calzada	Pavimento Rígido	Regular	6.5m

Características Operativas:

La zona de influencia de la infraestructura a instalar se encuentra definida según su interferencia como moderada y comprende un área alrededor de esta obra en distancia de aproximadamente 200m.

Afectación	Malla vial integral	No. calzadas y carriles	Sentido	Circulación
Andenes	No aplica.	No aplica.	Bidireccional de norte a sur y pasos transversales de oriente a occidente	Mínima
Calzada	Local	Una (01) calzada, dos (02) carriles de circulación vial	Bidireccional de norte a sur y viceversa	Mínima
Bici-carril, ciclorruta y/o ciclo-vía dominical	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR





Características Físicas y Geométricas:

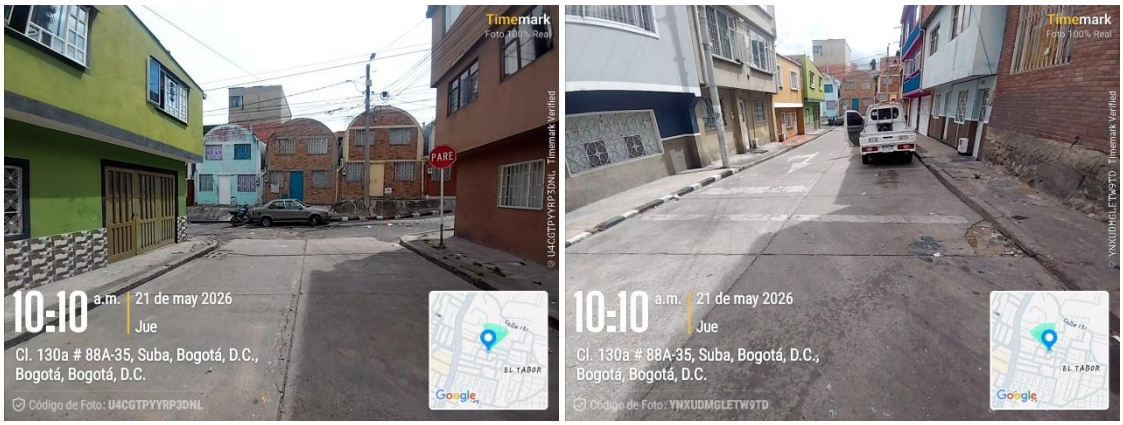
Afectación	Material	Estado	Ancho
Andén costado oriente	Concreto	Regular	1.2m
Andén costado occidente	Concreto	Regular	1.2m
Calzada	Pavimento Rígido	Malo	4.6m

Características Operativas:

La zona de influencia de la infraestructura a instalar se encuentra definida según su interferencia como moderada y comprende un área alrededor de esta obra en distancia de aproximadamente 200m.

Afectación	Malla vial integral	No. calzadas y carriles	Sentido	Circulación
Andenes	No aplica.	No aplica.	Bidireccional de norte a sur y pasos transversales de oriente a occidente	Mínima
Calzada	Local	Una (01) calzada, un (01) carril de circulación vial	Bidireccional de norte a sur y viceversa	Mínima
Bici-carril, ciclorruta y/o ciclo-vía dominical	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR



Características Físicas y Geométricas:

Afectación	Material	Estado	Ancho
Andén costado oriente	Concreto	Regular	1.2m
Andén costado occidente	Concreto	Regular	1.2m
Calzada	Pavimento flexible	Malo	5.5m

Características Operativas:

La zona de influencia de la infraestructura a instalar se encuentra definida según su interferencia como moderada y comprende un área alrededor de esta obra en distancia de aproximadamente 200m.

Afectación	Malla vial integral	No. calzadas y carriles	Sentido	Circulación
Andenes	No aplica.	No aplica.	Bidireccional de norte a sur y pasos transversales de oriente a occidente	Mínima
Calzada	Local	Una (01) calzada, dos (02) carriles de circulación vial	Bidireccional de norte a sur y viceversa	Mínima
Bici-carril, ciclorruta y/o ciclo-vía dominical	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

4.3.4.3.2. Listado y localización de intersecciones semaforizadas afectadas por las obras

Dentro del área de influencia de estos proyectos, se evidencio las siguientes intersecciones semaforizadas:

No.	INTERSECCIÓN	EXTERNO	MOVIMIENTOS	MOVIMIENTOS NO AUTORIZADOS	ESQUEMA ACTUAL
1	**No aplica**	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

4.3.5. Características del tránsito en el área del proyecto

- **Tránsito Vehicular:** El área de influencia de este proyecto comprende vías con una circulación mínima de tránsito particular liviano.
- **Tránsito Peatonal:** En los andenes dentro del entorno de este proyecto se evidenció una circulación peatonal mínima.

4.3.5.1. Volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares), análisis y evaluación

4.3.5.1.1. Estaciones maestras

No aplica.

4.3.5.1.2. Estaciones secundarias

No aplica.

4.3.5.1.3. Estaciones complementarias

No aplica.

4.3.5.1.4. Resumen de volúmenes de tránsito

No aplica.

4.3.5.2. VELOCIDADES Y TIEMPOS DE RECORRIDO

No aplica.

4.3.5.3. INVENTARIO DE RUTAS DEL COMPONENTE TRONCAL Y COMPONENTE ZONAL DEL SITP

4.3.5.3.1. Inventario de rutas, paraderos y estaciones del componente troncal (TransMilenio) SITP

RUTAS	CIRCULACIÓN	PARADERO SITP
No aplica	No aplica	No aplica

4.3.5.3.2. Inventario de rutas y paraderos del componente zonal del SITP

RUTAS	CIRCULACIÓN	PARADERO SITP
No aplica	No aplica	No aplica

4.3.6. PMT

4.3.6.1. Tipo de cierre

El presente Plan de Manejo está enfocado a mantener las condiciones de seguridad peatonal y vehicular en la zona a intervenir reduciendo los inconvenientes que genera el desarrollo de estas actividades.

Las obras para desarrollar son de carácter transitorio, clasificadas de impacto bajo según tipo de afectación y clasificación vial de acuerdo con el PROTOCOLO PARA GESTIONAR LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO- PMT POR OBRAS Y OTROS – 06/04/2024. Versión 1.0.

Con forme a lo anterior para este proyecto se plantean alternativas de ejecución de la obra, manejo de tránsito particular, peatonal y ciclo-usuarios con el fin de minimizar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías, andenes, ciclo-usuarios y de la comunidad en general de los sectores a afectar.

En los planos anexos, se presenta la señalización a implementar, la señalización cumplirá con lo establecido en la Resolución 20243040045005 de 2024 del Ministerio de Transporte.

Un componente fundamental de cada uno de los planes específicos de las obras es el Plan de Señalización, en el cual se presenta la localización y el tipo de señales que van a ser ubicadas en cumplimiento de las normas vigentes.

La señalización para utilizar será en material reflectivo grado ingeniería de acuerdo con lo establecido en el Manual de señalización Vial expedido por el Ministerio de Transporte (Resolución 20243040045005 de 2024) para vías urbanas.

La señalización que sufra algún daño o pérdida será reemplazada en el menor tiempo posible, garantizando su permanencia en forma constante.

Esta señalización se presenta en cada uno de los planos que contienen los Planes de Manejo de Trafico previstos, entre estos dispositivos están:

- Polisombra.
- Tubulares plásticos.
- Barricada.
- Señalización luminosa.
- Linternas, para uso de los Banderearos
- Cinta de prevención “Peligro” (amarillo y negro)

4.3.6.2. Manejo y desvíos de modos no motorizados (peatones y ciclistas)

I. CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89
II. KR 87D POR CL 130ABIS
III. KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR
IV. KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR

PLANO 1 DE 1: Debido a las condiciones físicas del sector de intervención y a la necesidad de realizar un cierre total del mismo, se garantizará el paso usualmente utilizado por la zona debido a que no se verán afectados los andenes perimetrales de la calzada, sin embargo, en condiciones físicas que lo ameriten, se implementará un plafón rígido antideslizante garantizando un paso transversal de un ancho promedio mínimo de 1.2m.

Sobre el tramo comprendido entre la KR 87D y la KR 88A costado sur, específicamente para el predio identificado con la nomenclatura No. 87D – 43 teniendo en cuenta las características físicas de su entorno y la deficiencia de condiciones peatonales adecuadas debido a desniveles y sin posibilidad de garantizar un paso transversal debido a las condiciones del andén costado norte, se dejará habilitado un sendero dinámico sobre calzada el cual será coordinado en campo según las condiciones que se necesiten de paso con un ancho promedio de 1.2m en todo momento.

Sobre el corredor de la KR 88A teniendo en cuenta las características físicas del mismo y la deficiencia de condiciones peatonales adecuadas se dejará habilitado la mitad del ancho total de la calzada para el tránsito peatonal sobre el sector el cual es de 2.3m.

Sobre la intersección de la CL 130ABIS POR KR 88A debido a la existencia de un predio que se encuentra a desnivel y el cual no cuenta con conexión peatonal hacia el corredor de la KR 88A, se propone realizar un sendero dinámico sobre calzada el cual será coordinado en campo según las condiciones que se necesiten de paso y con el fin de continuar con la continuidad de los andenes se propone garantizar un paso transversal sobre esta misma intersección la cual se controlará a través de un plafón rígido antideslizante con un ancho mínimo promedio de 1.2m.

Sobre el corredor de la KR 88C se garantizará un paso completamente habilitado de 1.2m para el tránsito de peatones de manera transversal de oriente a occidente y se mantendrán habilitados los andenes en su totalidad.

- **Accesos a predios:** No aplica debido a que no se verán afectados y se garantizará el acceso en todo momento según lo anteriormente descrito.
- **Paso en intersecciones:** Se dejarán habilitados los pasos peatonales usualmente usados por la comunidad y adicionales (en los casos que aplique) con un ancho promedio de 1.2m con la implementación de plafones rígidos antideslizantes.
- **Bici-carril, ciclorruta y/o ciclovía dominical:** No aplica.

Se implementará un cerramiento con polisombra y/o polimalla, se ubicarán señales Informativas a 50m, Preventivas, Reglamentarias, para dar aviso oportuno a los conductores y peatones de la proximidad de la obra, además se contará con la ayuda de personal abanderado el cual coordinará la actividad descrita anteriormente. (Ver plano anexo).
Finalizado el horario de trabajo, se mantendrá el cerramiento las 24 horas, la señalización y cada uno de los manejos propuestos, hasta la culminación de las actividades. Posteriormente, la zona afectada se dejará en igual o mejores condiciones de lo encontrado.

4.3.6.3. Manejo y desvíos de transporte público

I. **CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89**
II. **KR 87D POR CL 130ABIS**
III. **KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**
IV. **KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**

No aplica debido a que sobre el corredor no circulan rutas de transporte público.

- **Paraderos SITP:** No aplica.
- **Desvíos:** No aplica.

4.3.6.4. Manejo y desvíos de tránsito particular

I. **CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89**
II. **KR 87D POR CL 130ABIS**
III. **KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**
IV. **KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**

Los cierres propuestos se plantean realizar en el horario de 24 horas, donde se realizará el cierre parcial en calzada desviando el flujo vehicular particular que transite de oriente a occidente y viceversa, adicional teniendo en cuenta la geometría de estos tramos se ubicarán señales para avisar el desvió propuesto:

- **Acceso a predios:** Se informará a los residentes de la zona que debido a las actividades a realizar no se podrá garantizar el acceso a predios previo a la implementación de los cierres propuestos.
- **Desvíos:**

  Desvío oriente (particulares) (--->): Para los vehículos que transiten sobre la CL 130ABIS, deberán tomar el corredor de la KR 89 al sur, para lugar tomar el corredor de la CL 130A al oriente, tomando el corredor de la KR 87D al norte y de esta manera retomar su recorrido.

  Desvío oriente (vehículos pesados) (--->): Para los vehículos que transiten sobre la CL 130ABIS o la KR 89, deberán tomar el corredor de la KR 89 al sur, para lugar tomar el corredor de la CL 129F al oriente, tomando el corredor de la KR 87D al norte y de esta manera retomar su recorrido.

  Desvío occidente (--->): Para los vehículos que transiten sobre la CL 130ABIS, deberán tomar el corredor de la KR 87D al sur, para lugar tomar el corredor de la CL 130A al occidente, tomando el corredor de la KR 89 al norte y finalmente tomar el corredor de la CL 130ABIS al oriente y de esta manera retomar su recorrido.

NOTA: Se aclara que la KR 88A no cuenta con conexión de sur a norte hacia el corredor de la CL 130ABIS.

Se implementará un cerramiento con polisombra y/o polimalla, se ubicarán señales Informativas a 50m, Preventivas, Reglamentarias, para dar aviso oportuno a los conductores y peatones de la proximidad de la obra, además se contará con la ayuda de personal abanderado el cual coordinará la actividad descrita anteriormente. (Ver plano anexo).

Finalizado el horario de trabajo, se mantendrá el cerramiento las 24 horas, la señalización y cada uno de los manejos propuestos, hasta la culminación de las actividades. Posteriormente, la zona afectada se dejará en igual o mejores condiciones de lo encontrado.

4.3.6.5. Manejo y circulación de vehículos de carga

I. CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89

Recorrido de llegada de vehículos de carga: Los vehículos vendrán por la AK 91 (al norte) (Corredor de movilidad) girando en la CL 130ABIS (al oriente) (vía local) y posicionarse al interior del cerramiento propuesto con su respectiva canalización y señalización.

Recorrido de Salida de vehículos de carga: Para la salida de los vehículos será por la CL 130ABIS (al occidente) (vía local), para luego girar sobre el corredor de la AK 91 (al norte) (Corredor de movilidad), de esta manera continuando con su recorrido.

4.3.6.6. Manejo de señalización existente durante la intervención

No se evidenciaron señales existentes de otras obras en un radio de 200m a 500m que se puedan verse afectadas por las actividades del contratista **CONSORCIO SUBA VIAL VR.**

Se evidenció señalización de inventario reglamentaria, preventiva e informativa que en caso de ser afectada se dejará habilitada en iguales o mejores condiciones a las encontradas.

4.3.6.6.1. Intervenciones en andén y/o separadores

No aplica, debido a que no se intervendrán los andenes por lo que la señalización existente sobre la misma quedará en iguales condiciones a las encontradas.

4.3.6.6.2. Intervenciones en calzada

Sobre el corredor de la se evidenció señalización horizontal la cual se repondrá al momento de finalizar la obra.

4.3.6.7. Zona de cargue y descargue

I. CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89

La zona de cargue y descargue de materiales y escombros se ubicará dentro del cerramiento propuesto para la intervención. (Ver planos anexos).

- **Nota 1.** El posicionamiento de los vehículos solo se realizará cuando las actividades de complemento a las obras civiles lo requieran.

Los materiales se trasladarán por un operario con cargador carretilla desde la ubicación del vehículo hasta la zona de intervención, se ubicarán señales Informativas a 100m y 50m reglamentarias y preventivas para dar aviso oportuno a los conductores y peatones de la proximidad de la obra, además se contará con la ayuda de personal abanderado el cual coordinará el paso vehicular con el fin de no generar conflictos y a su vez para garantizar la integridad del operario durante el traslado de los materiales. (Ver planos Anexos).
Se aclara que la ubicación de la zona de cargue y descargue se realizará en un lapso inferior a 1 hora dentro los horarios previstos para la misma, debido a que se realizará el cierre total de la intersección los actores viales que circulen sobre la zona deberán ceñirse a los desvíos descritos al interior del numeral 4.3.6.4.

4.3.6.8. Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de obra

La siguiente normatividad fija los lineamientos para el tránsito, de materiales y equipos para el territorio nacional:

- Resolución 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte. – Traslado de maquinaria extra dimensionada.
- Las previsiones establecidas por el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, reformada por la Ley 1383 de 2010 y las condiciones de señalización instaladas por la autoridad de tránsito.
- Resolución 20243040045005 de 2024, Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial. Ministerio de Transporte.
- La Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte (por la cual se adoptan lo límites de peso dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carreras, para su operación normal en la red vial a nivel nacional)
- Decreto Distrital 840 de 2019 es la normativa que establece las condiciones y restricciones para el tránsito de vehículos de transporte en Bogotá, cuyo objetivo es balancear el impacto que estos vehículos producen en materia de contaminación, accidentalidad y congestión en el tráfico de la ciudad. - Bogotá D.C.
- Resolución 1068 del 2015 del Ministerio de Transporte – Registro Nacional de Maquinaria y equipos que se moviliza por sus propios medios. Artículo 29 – Movilidad de maquinaria por vías terrestres. – Literal b.
- La Resolución 1572 del 2019 del Ministerio de Transporte – Reglamentación de cintas retro reflectivas en maquinarias y equipos.
- La Resolución 541 de 1994 del Ministerio de Ambiente

4.3.6.9. Evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención

No aplica.

4.3.6.9.1. Situación de línea base

No aplica.

4.3.6.9.2. Alternativas

Según ítem 4.3.6.9.2 del PROTOCOLO PARA GESTIONAR LOS PLANES DE MANEJO DE TRÀNSITO- PMT POR OBRAS Y OTROS – 06/04/2024. Versión 1.0., No aplica análisis de tránsito para esta intervención.

4.3.6.10. Afectación de intersecciones semaforizadas

No aplica.

4.3.6.10.1. Modificación de semáforos existentes

No aplica.

4.3.6.10.2. Implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes

No aplica.

4.3.6.10.3. Consideraciones de semaforización

No aplica.

4.3.6.11. Definición de la línea base

No aplica.

4.3.6.11.1. Volúmenes vehiculares y/o modos no motorizados

No aplica.

4.3.6.11.2. Velocidades y tiempos de recorrido

No aplica.

4.3.6.11.3. Análisis de siniestralidad vial

No aplica.

4.3.6.12. Definición de dispositivos de control y apoyo a la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra

Señal	Descripción	Esquema
SPO-05	Esta señal debe ser usada para advertir un estrechamiento al costado derecho de la calzada. Cuando dicho estrechamiento implique la eliminación de uno o más carriles, puede utilizarse la leyenda “A XXX CARRIL (ES)” que indica el número de carriles disponibles más adelante en la vía.	
SPO-03	Esta señal se utiliza para advertir que más adelante el tránsito por la zona de obras es controlado por un auxiliar de tránsito que utilizará señales manuales tipo “banderero”. Por motivos de seguridad de este trabajador, la velocidad máxima permitida en el sector que se ubica el auxiliar de tránsito no debe superar los 50 km/h. En zonas de obras con velocidades máximas superiores, deben adoptarse medidas para disminuir la velocidad gradualmente, hasta 50 km/h, por lo menos 200 m antes en vías rurales y 100 m en urbanas. Esta señal deber ser de color naranja fluorescente. La señal debe ubicarse por lo menos 350 m antes del punto de control en vías rurales y 120 m en urbanas, recomendándose que sea reiterada antes del punto donde el banderero se ubique.	
SPO-06	Esta señal debe ser usada para advertir un estrechamiento al costado izquierdo de la calzada. Cuando dicho estrechamiento implique la eliminación de uno o más carriles, puede utilizarse la leyenda “A XXX CARRIL (ES)” que indica el número de carriles disponibles más adelante en la vía.	

SIO-24	Esta señal indica a los peatones que deben circular por un sector especialmente habilitado para ellos.	 SIO–24
SR-30	Esta señal se utiliza para indicar la velocidad máxima a la que pueden circular los vehículos a partir del lugar donde esté instalada. Debe ser repetida con un espaciamiento entre 2 y 5 km de no haber un cambio de velocidad. Además, se debe colocar en los primeros 300 metros después de cada incorporación de otra vía.	 SR–30
SIO-01	Esta señal es de obligatoria instalación y se utiliza para advertir a los conductores que las condiciones de tránsito se modifican más adelante por la realización de obras en la vía. Se debe ubicar antes del área de transición o canalización, a una distancia que depende de la velocidad máxima permitida antes de la zona de trabajo, y de aquella autorizada en la zona misma y otras variables, como tiempo de reacción.	 SIO–01

Barricadas:

Se emplean para realizar cierres de carriles o calzadas teniendo en cuenta las afectaciones que se propongan, de igual manera al momento de utilizarse se limitan las áreas de trabajo y se da información a los actores viales sobre angostamientos sobre la vía, estas suelen implementarse incluidas las barricadas tipo luminosa con el fin de dar información tanto en horario diurno como en horario nocturno.

Su configuración es con listones con un ancho de 0.20 metros, separados por espacios de 0.20m a su ancho. La longitud de cada barricada oscilará entre 2.0 y 2.4 metros, y su altura total será de 1.5 metros. Las bandas horizontales serán pintadas con franjas alternadas de color blanco y naranja reflectivo, dispuestas en un ángulo de 45 grados respecto a la vertical, cómo se presenta en el siguiente esquema:

Figura 1. Barricada luminosa.

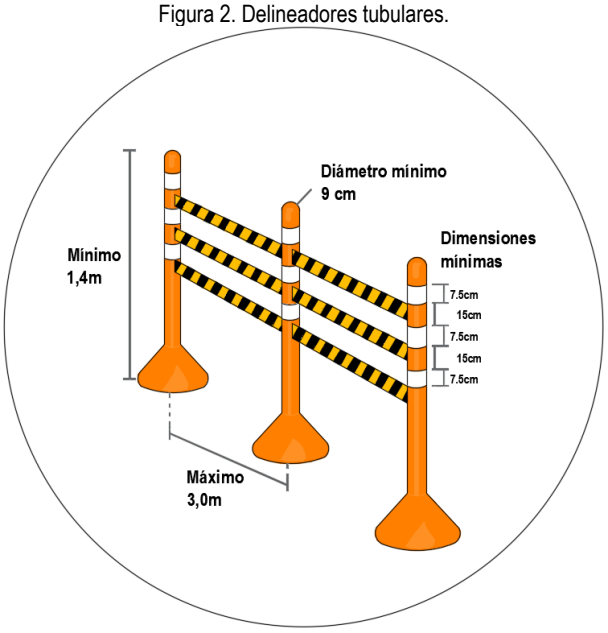


Fuente: Elaboración propia.

Delineadores tubulares y triple cinta:

Con el fin de delimitar las zonas peatonales de punto de intervención y separando el flujo peatonal sobre las intersecciones se delimita a través delineadores tubulares separados máximo a una distancia de 3.0m y tres (03) bandas horizontales mediante cinta reflectiva de colores alternados negro y naranja, como se presenta en el siguiente esquema:

Figura 2. Delineadores tubulares.

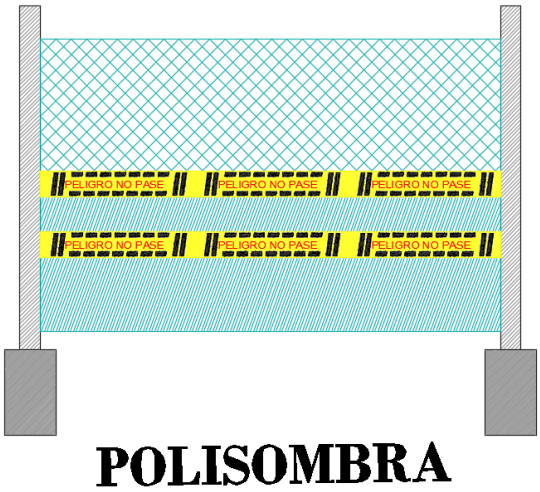


Fuente: Elaboración propia.

Polisombra y/o Polimalla:

Es una malla tejida la cual se utiliza para realizar el cierre perimetral de la obra con el fin de garantizar las condiciones adecuadas tanto de información a los actores viales como para su sistema de seguridad en temas de manejos de escombros, materiales particulados y control de espacios, como se presenta en el siguiente esquema:

Figura 3. Polisombra.



Fuente: Elaboración propia.

Definición del largo de la transición

Teniendo en cuenta el Capítulo 7 numeral 7.7.1 del MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL DE COLOMBIA se define la longitud de la transición sobre calzada teniendo en cuenta 2 factores:

1. Ancho que se requiere cerrar al cual se le aplicará la longitud de la transición. (a)
2. Velocidad máxima permitida antes de la obra. (V)

Dentro de la Tabla 7-8 se definen las fórmulas que se deben utilizar para definir la longitud de la transición teniendo en cuenta si la velocidad permitida antes del cierre es mayor o menor a 60km/h:

1. Para velocidades menores o iguales 60km/h:

$$Lt = \frac{a * V^2}{150}$$

2. Para velocidades mayores a 60km/h:

$$Lt = \frac{a * V}{1.6}$$

De igual forma con los ejemplos de longitudes mínimas que se pueden observar al interior de la Tabla 7-9:

Tabla 1. Tabla de ejemplos mínimos de transiciones

Tabla 7-9. Ejemplo de longitudes mínimas de transición para valores típicos

V (km/h) \ a (m)	Lt (m) 0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5
40	10	15	20	25	30	35	40
50	10	20	25	35	45	50	60
60	12	24	36	48	60	72	84
70	25	45	70	90	110	135	155
80	25	50	75	100	125	150	175
90	30	60	85	115	145	170	200
100	35	65	95	125	160	190	220
110	35	70	100	135	170	200	240
120	40	75	110	145	180	220	260

Nota: Los valores están aproximados a múltiplos de 5

Fuente: Tomado del manual de señalización vial de Colombia.

4.3.6.13. Implementación del PMT autorizado por la SDM

Una vez aprobado el Plan de Manejo de Tránsito se procederá a la elaboración e instalación de señalización provisional y permanente de acuerdo con la aprobación por parte de Secretaría Distrital de Movilidad.

No es necesario el apoyo de la Policía de Tránsito, sin embargo, contaremos con auxiliares de tránsito capacitados para el manejo de peatones y vehículos en el desarrollo de las obras.

4.3.6.14. Finalización del PMT autorizado por la SDM

Una vez culminada las obras, se realizará el retiro de la señalización implementada en el PMT y la restitución de las condiciones iniciales para la normalización de la zona.

4.3.6.15. Información, divulgación y socialización

El Contratista informará a los usuarios de la vía y a los residentes del sector mediante el personal social quienes informarán a los vecinos directamente afectados una vez sea aprobado el Plan de Manejo de Tráfico.

4.3.6.16. Plan de contingencia

Teniendo en cuenta los sectores de intervención, y los diferentes puntos de intervención en andén y calzada, en caso de que se vea afectada la circulación peatonal, por un accidente, algún siniestro diferente al desarrollo de la obra, y repercuta en la circulación peatonal y de ciclo-usuarios, se procederá al retiro de la obra, al tape provisional de la misma, con material agrado o plafones de madera, y de esta forma poder habilitar el ancho total de la sección afectada.

De igual forma para las actividades que se desarrollen sobre la calzada, se procederá habilitar la vía en su totalidad.

Una vez, superadas las dificultades en la zona, se proceder a continuar con el desarrollo de las actividades aprobadas por la SDM.

4.3.6.17. Conclusiones y recomendaciones

No aplica.

4.3.7. ANEXOS DEL PMT

4.3.7.1. Formato de reporte de obras

4.3.7.2. Planos

4.3.7.2.1. Plano de localización del proyecto
4.3.7.2.2. Planos específicos del PMT

4.3.7.3. Aprobación del estudio de movilidad

No aplica.

4.3.7.4. Permiso de intervenciones en zonas concesionadas

No aplica.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Secretaría de Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Consolidado de Obras de Infraestructura (COI)	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F01	VERSIÓN: 3.0

CONSOLIDADO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA (COI)

SEÑORES: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD (SDM)

La interventoría y el contratista, compartiendo responsabilidades solicitan a la SDM, la aprobación del Plan de Manejo de Tráfico, para la realización de las obras que se relacionan a continuación al **Contratista**: **CONSORCIO SUBA VIAL VR**.

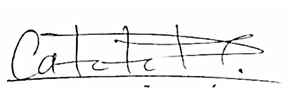
CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN VIAL (CIV)		DIRECCIÓN DE LA OBRA		FECHA		HORARIO DE TRABAJO	HORARIO DE CIERRE	LOCALIDAD	NÚMERO DE CONTRATO	OBJETO DE LA OBRA
INICIO	FIN	INICIO	FIN	INICIO	FIN					
11008029	11007978	CL 130ABIS - KR 87D	CL 130ABIS - KR 89	24-jul-26	31-ago-26	07:00 -17:00 HORAS	24 HORAS	SUBA	FDLS-1009-2024	PMT para cierre total de calzada y cierre parcial de intersección (CL 130ABIS POR KR 87D) para actividades de conservación de la malla vial, con posicionamiento del vehículo de obra al interior del cerramiento. (PLANO 1 DE 1)
11008051	N/A	KR 88A - CL 130ABIS	KR 88A - 15m AL SUR	24-jul-26	31-ago-26	07:00 -17:00 HORAS	24 HORAS	SUBA	FDLS-1009-2024	PMT para cierre parcial de calzada costado oriente para actividades de conservación de la malla vial. (PLANO 1 DE 1)
11008021	N/A	KR 88C - CL 130ABIS	KR 88C - 15m AL SUR	24-jul-26	31-ago-26	07:00 -17:00 HORAS	24 HORAS	SUBA	FDLS-1009-2024	PMT para cierre total de calzada para actividades de conservación de la malla vial. (PLANO 1 DE 1)

Las obras se solicitan con las siguientes observaciones:

N/A

OBRAS PROGRAMADAS POR:

Contratista de la Obra

Firma: 

Nombre: CONSORCIO SUBA VIAL VR

Especialista de tránsito: Carlos Andrés Muñoz Leon

Interventoria de la Obra

Firma: 

Nombre: CONSORCIO SUBA TH 003

Especialista de tránsito: Yuly Paulin Jaramillo

Instituto de Desarrollo Urbano

Firma: N/A

Nombre: N/A

Otros

Firma: N/A

Nombre: N/A

NORMATIVIDAD

El Plan de Manejo de Tránsito debe cumplir con lo establecido en el Manual de Señalización Vial vigente.

La Secretaría Distrital de Movilidad le recuerda que la calidad de contratista no lo exime, en ningún caso, del cumplimiento de la normatividad que rige a todos los habitantes del Distrito Capital, principalmente la reglamentación que rige la utilización del espacio público, la circulación de vehículos dentro del perímetro urbano, el manejo de tránsito y seguridad para peatones por la ejecución de obras civiles.

A. ESPACIO PÚBLICO

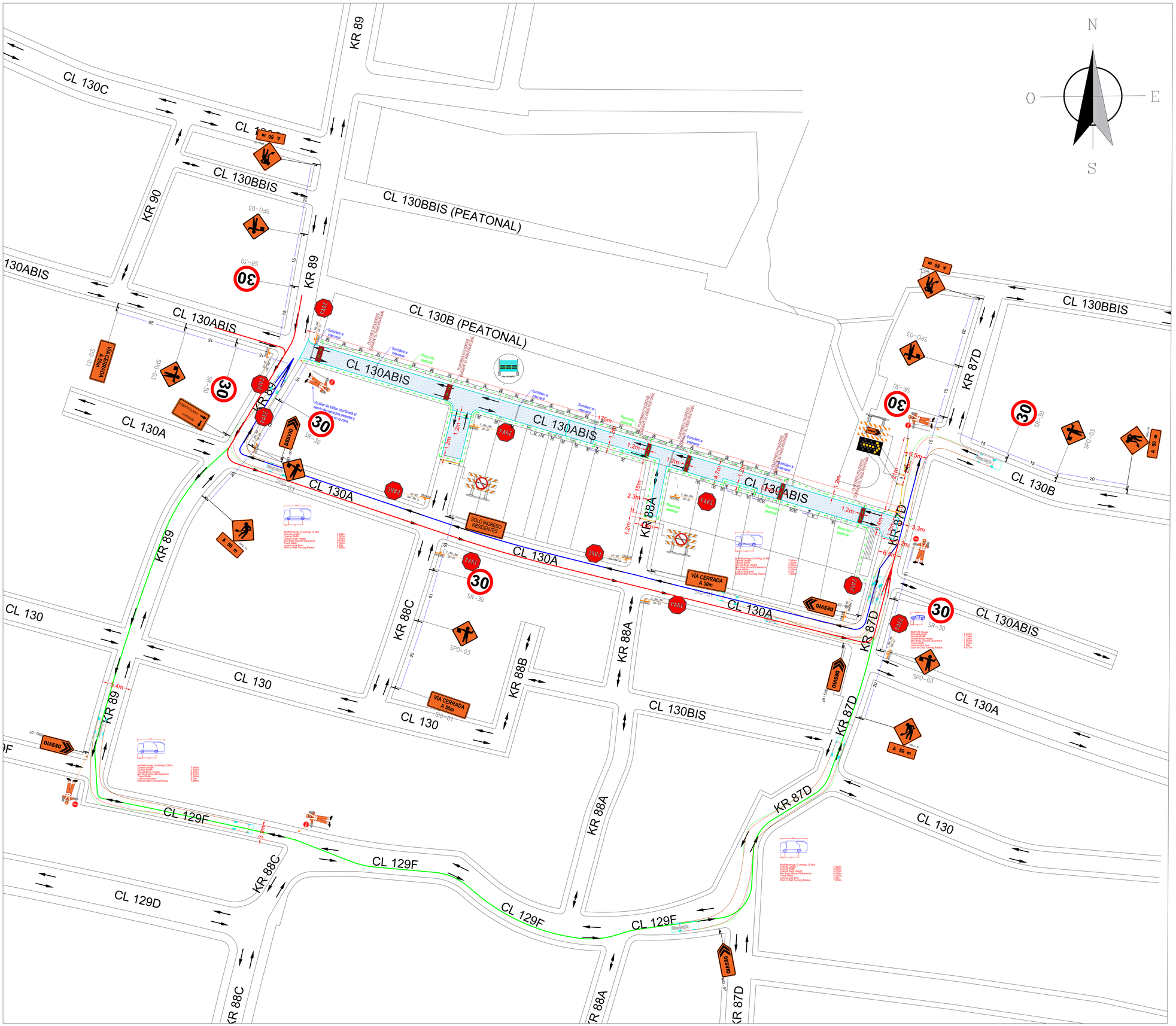
Según ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre: Artículos 65-69-75-76-101-102-103-104-109-112-114-115-119-127-131.

B. RESTRICCIÓN PARA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

Decreto 840 del 27 de diciembre de 2019 “Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”
Decreto 077 del 04 de marzo de 2020 “Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones”

NOTA

1. En el lugar de desarrollo de las actividades deberá permanecer copia del plano del PMT aprobado y de la autorización emitida por la SDM para la verificación por parte de las autoridades competentes del cumplimiento a la implementación del PMT.
2. No se autoriza acopio de escombros o materiales por fuera de la zona de obra.
3. El contratista y la interventoría son responsables solidariamente de la correcta implementación del PMT.
4. En horario nocturno y/o cuando las condiciones atmosféricas lo ameriten se debe garantizar la instalación de señalización luminosa conforme las especificaciones técnicas estipuladas en el Manual de Señalización Vial vigente.
5. Excavaciones con profundidad superior a 0.5m, deberán aislarse y/o canalizarse mediante maletines plásticos entrelazados.
6. En caso de congestión vehicular y/o por solicitud expresa de la Policía de Tránsito, deberá levantar el cierre y habilitar la zona intervenida en condiciones óptimas de tránsito y seguridad vial.
7. La señalización a implementar debe cumplir con las especificaciones técnicas establecidas en el Manual de Señalización Vial vigente.
8. La longitud de transición a implementar para cierres de carril deberá cumplir las especificaciones técnicas estipuladas en el Manual de Señalización Vial vigente.
9. Para trabajos nocturnos, dominicales y/o festivos se debe contar con la autorización por parte de la alcaldía local de acuerdo con lo estipulado en el decreto 1076 de 2015, articulo 2.2.5.1.5.15. o aquellas normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan
10. Si en el área de influencia del proyecto existen redes de semaforización, el contratista debe propender por su integridad, de igual manera durante la ejecución de obras el contratista es responsable de la custodia de redes y elementos de mobiliario semafórico, y de incidentes que se deriven por daños a los controles semafóricos.
11. Previo a la intervención se debe socializar las actividades, el PMT y demás restricciones con la comunidad directamente afectada, y es responsabilidad de la interventoría y la entidad contratante verificar el cumplimiento de esta condición.



CONTENIDO:
INTERVENCIÓN DE MALLA VIAL

DIRECCIÓN:

1. CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89
2. KR 87D POR CL 130ABIS
3. KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR
2. KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR

CIV: 11008029, 11007996, 11008028, 11012050, 11008051 Y 11008021

COSTADO: DOS COSTADOS (TOTAL)

LOCALIDAD: SUBA

CONVENCIONES

AFECTACIÓN A CIELO ABIERTO	BARRERA DE SEGURIDAD
POSICIONAMIENTO VEHICULOS DE OBRA	
CIRCULACIÓN PEATONAL	FLECHA LUMINOSA
CIRCULACIÓN BICI-USUARIOS	
PLAFONES DE ACERO 1"	CONOS 90cm
PLAFONES EN MADERA	
ACCESOS VEHICULARES EXISTENTES	DELINEADORES TUBULARES
IMPLEMENTACIÓN DESVIOS	
OBRAS EXISTENTES	BARRERAS PLÁSTICAS / INDIVIDUOS ARBOREOS
CERRAMIENTO EN POLISOMBRA	
OBRA EN LA VÍA A XXXm — OBRA EN LA VIA SIO-01	PARADERO PROVISIONAL
VÍA CERRADA A XXXm — VÍA CERRADA SIO-01	SENDERO PEATONAL — SENDERO PEATONAL SIO-24
CARRIL DERECHO CERRADO — CARRIL CERRADO SIO-04	PEATONES — PEATONES SIO-24
CARRIL IZQUIERDO CERRADO — CARRIL CERRADO SIO-04	TRANSITE POR LA ACERA DE ENFRENTE — TRANSITE POR LA ACERA DE ENFRENTE
ENTRADA Y SALIDA DE VOLQUETAS — ENTRADA Y SALIDA DE VOLQUETAS	PARADERO
TRABAJOS EN LA VIA SPO-01	CIRCULACIÓN VIAL
AUXILIAR DE TRANSITO SPO-03	AUXILIARES DE TRÁFICO
REDUCCIÓN A LA DERECHA SPO-05	SEMÁFOROS
REDUCCIÓN A LA IZQUIERDA SPO-06	BICI-USUARIOS
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA SR-30	CONSERVE LA DERECHA SRC-01

UBICACION

HORARIO: 07:00 – 17:00 Horas
HORARIO CIERRE: 24 Horas

ESCALA: S / N | **REV:** 0

FECHA: 16 DE JULIO DE 2026

CAPÍTULO 7 SEÑALIZACIÓN Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA OBRAS EN LA VÍA

PLANO 1 DE 1

CONSORCIO SUBA VIAL VR

Bogotá D.C., 16 de julio de 2026.

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), Yo **Sandra Cuestas Fajardo** en representación de la firma **CONSORCIO SUBA VIAL VR**, con NIT **901.903.833-2** me comprometo a mantener durante la ejecución de la obra y al finalizar esta, las vías locales y/o aquellas que no son corredores de movilidad y son utilizadas como desvíos de rutas del sistema integrado de transporte público (SITP) y/o rutas alimentadoras o de acceso y salida de vehículos pesados, en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de las actividades desarrolladas mediante contrato No. **1009-2024-LP (119226)**, cuyo objeto de obra es: **EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTA D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLEN EN EL ANEXO TÉCNICO**.

Los recorridos planteados son:

Recorrido de ingreso:

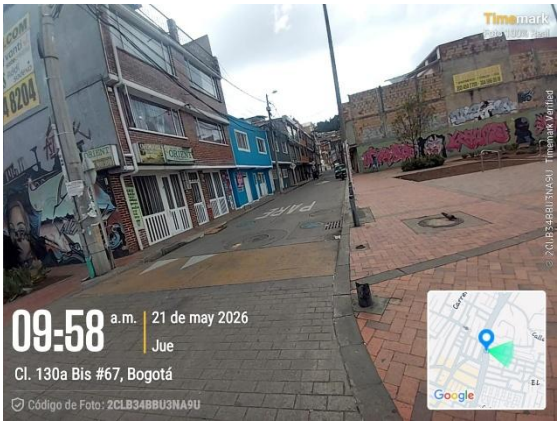
- **Recorrido N-S o S-N o W-E o E-W:** Los vehículos vendrán por la AK 91 (al norte) (Corredor de movilidad) girando en la CL 130ABIS (al oriente) (vía local) y posicionarse al interior del cerramiento propuesto con su respectiva canalización y señalización.

Recorrido de salida:

- **Recorrido N-S o S-N o W-E o E-W:** Para la salida de los vehículos será por la CL 130ABIS (al occidente) (vía local), para luego girar sobre el corredor de la AK 91 (al norte) (Corredor de movilidad), de esta manera continuando con su recorrido.

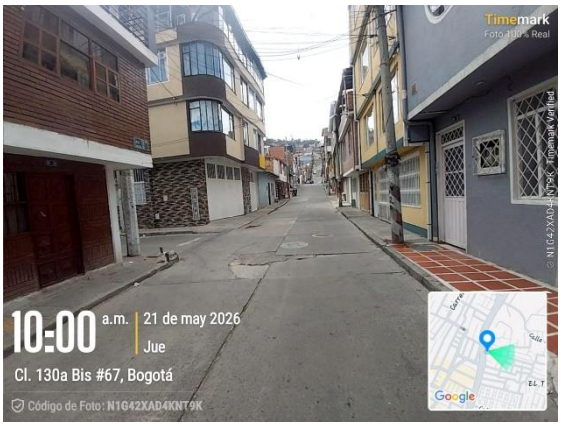
Las vías locales son:

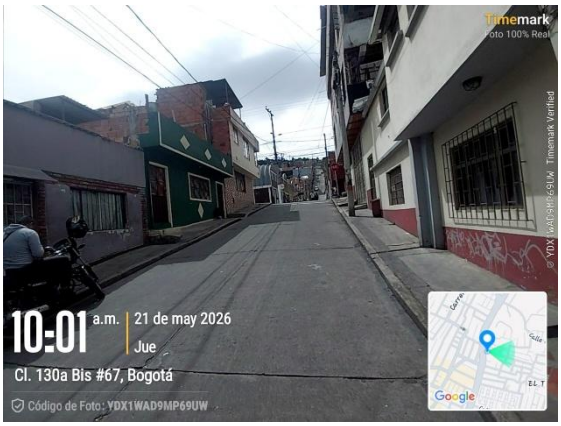
- CL 130ABIS ENTRE KR 89 Y AK 91 (Ver fotografía No. 1)



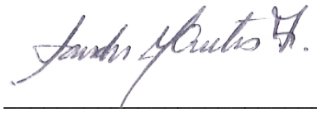








Fotografía No. 1

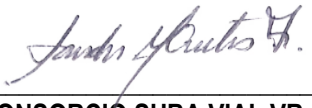


CONSORCIO SUBA VIAL VR
Sandra Cuestas Fajardo
Director de obra
Dirección: AK 9 No. 113 – 52 Of. 906 - Edificio Torres Unidas 2.
Teléfono: 333 741 0775
NIT: 901.903.833-2

Bogotá D.C., 16 de julio de 2026.

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de director de obra de la empresa **CONSORCIO SUBA VIAL VR** con NIT 901.903.833-2, contrato No. FDLS-1009-2024, Interventoría a cargo de **CONSORCIO SUBA TH 003**, entidad contratante **FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE SUBA**, la cual se encuentra desarrollando intervención en andén y/o calzada del tramo **CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89, KR 87D POR CL 130ABIS, KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR y KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**, ubicados en la localidad de **SUBA**, me comprometo a garantizar que la señalización vertical y/u horizontal afectada por la intervención, al finalizar las actividades, se dejará en iguales o mejores condiciones a las encontradas previo al inicio de la intervención, según especificaciones técnicas vigentes.



CONSORCIO SUBA VIAL VR
Sandra Cuestas Fajardo
Director de obra
Dirección: AK 9 No. 113 - 52 Of. 906 - Edificio Torres Unidas 2.
NIT: 901.903.833-2

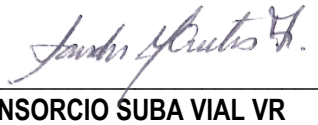
Bogotá D.C., 16 de julio de 2026.

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de director de obra de la empresa **CONSORCIO SUBA VIAL VR** con NIT 901.903.833-2, contrato No. FDLS-1009-2024, Interventoría a cargo de **CONSORCIO SUBA TH 003**, entidad contratante **FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE SUBA**, la cual se encuentra desarrollando intervención en andén y/o calzada del tramo **CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89, KR 87D POR CL 130ABIS, KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR y KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**, ubicados en la localidad de **SUBA**, me comprometo a realizar el retiro de todos los dispositivos de señalización implementados por la ejecución de la obra máximo ocho (8) días, posterior a la finalización de la misma.

Lo anterior en cumplimiento del artículo 101 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):

"…Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente…"

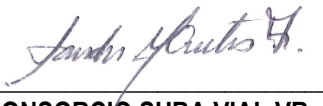


CONSORCIO SUBA VIAL VR
Sandra Cuestas Fajardo
Director de obra
Dirección: AK 9 No. 113 - 52 Of. 906 - Edificio Torres Unidas 2.
NIT: 901.903.833-2

Bogotá D.C., 16 de julio de 2026.

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de director de obra de la empresa **CONSORCIO SUBA VIAL VR** con NIT 901.903.833-2, contrato No. FDLS-1009-2024, Interventoría a cargo de **CONSORCIO SUBA TH 003**, entidad contratante **FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE SUBA**, la cual se encuentra desarrollando intervención en andén y/o calzada del tramo **CL 130ABIS ENTRE KR 87D Y KR 89, KR 87D POR CL 130ABIS, KR 88A ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR y KR 88C ENTRE CL 130ABIS Y 15m AL SUR**, ubicados en la localidad de **SUBA**, me comprometo a garantizar la restitución a las condiciones encontradas antes del inicio de las obras.



CONSORCIO SUBA VIAL VR
Sandra Cuestas Fajardo
Director de obra
Dirección: AK 9 No. 113 - 52 Of. 906 - Edificio Torres Unidas 2.
NIT: 901.903.833-2

VoBo



Representante Legal Firma Interventoría (cuando aplique)
Nombre: Edgar Salazar B.
Dirección de correspondencia: KR 47A No. 93 – 41, La Castellana.
Teléfono: 320 853 4050.