ALCALDÍA LOCAL DE SUBA

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 083 DE 2025

Lote 1

INFORME TRÁNSITO DE INTERVENTORÍA No. 17

VERSIÓN 1

FASE DE EJECUCIÓN

1 DE AGOSTO AL 30 DE AGOSTO DEL 2026

CONSORCIO SUBA TH 003

BOGOTÁ, D.C., septiembre 2026

ALCALDÍA LOCAL DE SUBA

Contrato de Interventoría No. 083-2025-INT (119251), "INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, PUENTES Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLAS EN EL ANEXO TÉCNICO"

Lote 1

INFORME TRÁNSITO DE INTERVENTORÍA No. 17

VERSIÓN 1

FASE EJECUCIÓN

1 al 31 de agosto de 2026

CONSORCIO SUBA TH 003

BOGOTÁ, D.C. septiembre 2026

REGISTRO DE REVISIONES

Revisión No.	Fecha	Descripción
1	3 agosto, de 2026	Emitido para revisión al FDLS

Nota: Si aparece una nueva versión, favor anular la versión anterior, escribiendo "OBSOLETO" en la portada

VISIÓN Y APROBACIÓN

Contrato No.	083-2025-INT (119251)	**FECHA**	SEPTIEMBRE 2026
Título del Documento	INFORME MENSUAL DE INTERVENTORÍA NO. 17 PERIODO DEL 1 AL 31 DE AGOSTO DE 2026		

CONTROL INTERNO

Área	Elaboró	Revisó	Aprobó
	Yuly Jaramillo Especialista en tránsito de Interventoria	Edison Ricardo Duarte Diaz Director de Interventoria	Edison Ricardo Duarte Díaz Director de Interventoria

REVISIÓN EXTERNA

Apoyo a la supervisión	Contrato	Vbo.
Ing. Juan Pablo Sarmiento Rojas	**Ingeniero apoyo a la supervisión CTO 163-2026**	

TABLA DE CONTENIDO

Contenido

1 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES 6

1.1 Introducción 6

1.2 Antecedentes 7

2 GENERALIDADES 15

2.1 Número del contrato 16

2.2 Objeto del contrato 16

2.3 Razón social 17

2.4 Descripción General del Contrato 17

2.5 INDICACIÓN DE LAS ETAPAS DEL CONTRATO DE OBRA Y DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA Y DURACIÓN DE CADA UNA DE ELLAS. 28

2.6 OBJETIVOS 30

2.7 Objetivo General 32

2.8 Objetivos Específicos 33

2.9 Fechas de Suscripción, Legalización, Plazo y Valor del Contrato de Obra y del Contrato de Interventoría 33

1.1.1 CONTRATO DE OBRA 33

2.9.1 CONTRATO DE INTERVENTORÍA 34

3 INFORMACIÓN LEGAL Y FINANCIERA 36

3.1 Balance financiero del Contrato de Obra e Interventoría 36

4 REVISIÓN DE PMT VIGENTES 39

5 CORRESPONDENCIA ENVIADA Y RECIBIDA 43

6 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 45

ANEXOS

Anexo 1. Correspondencia enviada

Anexo 2. Correspondencia recibida

Anexo 3. Revisiones de PMT

1 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.1 Introducción

La Alcaldía local de Suba, mediante el Proceso de Contratación No. FDLS-CMA-003-2024, con el objeto de contratar la *«INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, PUENTES Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1 Y LOTE 2) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLAN EN EL ANEXO TÉCNICO»"* con fundamento en los estudios y documentos. Esta misma fue adjudicada mediante Resolución No 024 del 30 de enero de 2025, la cual adjudicó el proceso de selección No. FDLS-CMA-003-2024 Lote 1, al CONSORCIO SUBA TH 003.

El alcance general del proyecto se orienta en la ejecución de actividades de las obras para la conservación de la malla vial local e intermedia, puentes y espacio público (lote 1) en la localidad de Suba en la ciudad de Bogotá D.C.

Dando cumplimiento a los requerimientos contractuales se presenta el informe mensual N.º 17 de la etapa de ejecución correspondiente al periodo del 1 al 31 de agosto de 2026.

Este informe describe las actividades efectuadas en el período y el estado actual del proyecto, tanto del contrato de interventoría como de obra, así como las recomendaciones y observaciones de la interventoría para la efectiva ejecución del contrato de obra en cada uno de sus componentes.

1.2 Antecedentes

Los siguientes antecedentes son tomados del Estudio Previo publicado en el SECOP II, para el contrato de obra 1009 de 2024:

(…)

El déficit generado año tras año en la malla vial y espacio público en la Localidad de Suba viene siendo una problemática repetitiva, dado que anualmente se realiza una inversión en el mejoramiento de esta, en la cual no se ha logrado el objetivo de tener el cien por ciento en la localidad en cuanto a conservación, mantenimientos y construcción ya que los recursos destinados resultan ser deficientes para atender a todas las necesidades de la localidad de Suba.

El sistema vial en la ciudad de Bogotá actualmente se encuentra compuesto por la malla vial troncal, arterial, intermedia, local, rural principal y rural no principal. Las primeras dos (2) son las de mayor importancia ya que actúan como soporte de movilidad y accesibilidad en la ciudad con conexión con el resto del país; la malla vial intermedia corresponde a los tramos viales de la retícula que alimenta la malla vial troncal y arterial, tienen la función de servir como alternativa de circulación; la malla vial local corresponde a los tramos viales que permiten la accesibilidad entre las unidades de vivienda y comunicación entre barrios.

Es importante también tener en cuenta las condiciones ambientales debido a que se presentan casos de atención de emergencias en la malla vial a causa de la falta de conservación de los cuerpos de agua provocando desbordamientos de canales en temporada de lluvia, la remoción en masa en laderas, colmatación de pozos y sumideros o estructuras de drenaje por mal manejo y disposición de residuos sólidos, entre otros, los cuales deben ser atendidos por la Alcaldía Local.



Fuente: Elaboración propia, Instituto de Desarrollo Urbano – IDU

Ilustración 1. Extensión de la malla vial urbana en función del tipo de malla



Fuente: Elaboración propia, Instituto de Desarrollo Urbano – IDU

Ilustración 2. Extensión de la malla vial rural en función del tipo de malla

A partir de la información presentada en la tabla anterior, se evidencia que la mayor parte de la extensión de la malla vial urbana corresponde al tipo de malla local con 6.295,03 km-carril, representando un 47,3% aproximadamente, seguida de la malla vial intermedia, arterial y troncal respectivamente. En cuanto a la malla vial rural, existe una

gran diferencia entre la extensión de ambos tipos de malla, correspondiendo aproximadamente el 71,8% a la malla rural no principal y el 28,2% a la malla rural principal.

La información obtenida producto del desarrollo del mencionado proyecto corresponde al inventario de daños existentes en las vías de la ciudad, clasificados por tipo de daño, severidad y extensión, y a partir de esto se determinaron dos (2) indicadores de estado en función de los tipos de superficie: i) Índice de Condición del Pavimento (PCI) para superficies flexibles, rígidas y articuladas, ii) Índice de Condición de Vías Sin Superficie (URCI) para vías en afirmado en la malla rural. Una vez se identificaron los daños con sus extensiones y severidades, esta información se utiliza para calcular el indicador de estado PCI/URCI, usando procesos matemáticos basados en ábacos de valores deducidos e iteraciones. Cuando se ha calculado el indicador de estado superficial (PCI/URCI) se procede con la clasificación del valor obtenido según las siguientes escalas:

Las metodologías definidas en las normas mencionadas en el marco teórico definen los rangos de clasificación cualitativa del estado de las vías conforme a los indicadores obtenidos. Esta clasificación cualitativa se da en una escala compuesta por siete (7) categorías de estado, tanto para el PCI como para el URCI, como se presenta en la siguiente figura.

Figura 6. Escala de clasificación del estado de las vías para los indicadores PCI y URCI.

PCI	Bueno 100-86	Satisfactorio 85-71	Justo 70-56	Pobre 55-41	Muy Pobre 40-26	Grave 25-11	Fallado 10-0
URCI	Bueno 100-86	Satisfactorio 85-71	Justo 70-56	Pobre 55-41	Muy Pobre 40-26	Grave 25-11	Fallado 10-0

Fuente: Elaboración propia, Instituto de Desarrollo Urbano – IDU

El uso e implementación de la escala de clasificación con las siete (7) categorías definidas en los documentos y normas enunciadas anteriormente brinda al proceso una gran fortaleza técnica toda vez que considera todos los parámetros y criterios definidos en estos referentes normativos.

COMPOSICIÓN Y ESTADO DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD DE SUBA

Los niveles deficitarios de la malla vial en la Localidad de Suba han sido una problemática recurrente evidenciada de oficio por la Entidad, pese a que anualmente se realiza

inversión en la mejora de la malla vial, no ha sido posible lograr mejorar significativamente la calidad de las vías y el mantenimiento de estas, toda vez que los recursos resultan insuficientes para atender las necesidades de toda la Localidad. La extensión y el diagnóstico de la malla vial urbana de la localidad de Suba, la cual cuenta con 1.631,1 km-carril distribuidos de la siguiente manera:

Troncal Arterial Intermedia Local 1.2.1.1 147,31 km-carril 311,15 km-carril 321,20 km-carril 851,44 km-carril Estado de la malla vial. El estado de la Malla Vial de la localidad de Suba, de acuerdo con las estadísticas de la malla vial de Bogotá, a corte del 30 de junio de 2023, se presenta en la siguiente tabla, tanto en cantidad de km-carril en cada clasificación de estado, como también por su correspondiente valor porcentual.

En la Tabla 1 y Tabla 2 se reflejan numérica y porcentualmente el estado de la Malla Vial en la localidad de Suba, donde se evidencian porcentajes superiores al cuarenta y tres por ciento (43,2%) de Km-Carril en buen estado y porcentajes superiores al veinte por ciento (22,8%) de Km-Carril en estado satisfactorio.

Tabla 1. Estado de la malla vial de Bogotá D. C., por km-carril en cada clasificación, desagregado por localidades

LOCALIDAD	BUENO	SATISFACTORIO	JUSTO	POBRE	MUY POBRE	GRAVE	FALLADO	TOTAL CON ESTADO
USAQUEN	393,09	283,03	150,90	109,09	72,23	50,58	35,99	1094,91
CHAPINERO	184,40	141,30	84,65	54,74	52,26	22,25	9,44	549,04
SANTA FE	149,64	83,51	37,74	25,98	34,77	8,93	12,38	352,94
SAN CRISTOBAL	238,44	139,95	80,53	53,85	33,01	15,15	29,24	590,17
USME	230,09	129,04	83,15	62,34	71,58	49,04	161,21	786,45
TUNJUELITO	120,20	86,89	43,50	34,18	17,75	6,54	6,47	315,52
BOSA	342,67	148,00	68,78	39,10	24,53	15,42	65,66	704,16
KENNEDY	651,28	303,15	163,44	90,64	66,96	51,87	123,70	1451,04
FONTIBON	316,46	197,99	106,19	63,52	45,51	31,82	51,08	812,57
ENGATIVA	562,51	288,53	142,19	82,99	65,06	59,61	71,81	1272,70
SUBA	746,48	393,78	168,33	115,51	91,66	81,75	130,75	1728,27

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano IDU

Tabla 2. Estado de la malla vial de Bogotá D. C., por porcentaje en cada clasificación, desagregado por localidades

LOCALIDAD	BUENO	SATISFACTORIO	JUSTO	POBRE	MUY POBRE	GRAVE	FALLADO
USAQUEN	35,9%	25,8%	13,8%	10,0%	6,6%	4,6%	3,3%
CHAPINERO	33,6%	25,7%	15,4%	10,0%	9,5%	4,1%	1,7%
SANTA FE	42,4%	23,7%	10,7%	7,4%	9,9%	2,5%	3,5%
SAN CRISTOBAL	40,4%	23,7%	13,6%	9,1%	5,6%	2,6%	5,0%
USME	29,3%	16,4%	10,6%	7,9%	9,1%	6,2%	20,5%
TUNJUELITO	38,1%	27,5%	13,8%	10,8%	5,6%	2,1%	2,0%
BOSA	48,7%	21,0%	9,8%	5,6%	3,5%	2,2%	9,3%
KENNEDY	44,9%	20,9%	11,3%	6,2%	4,6%	3,6%	8,5%
FONTIBON	38,9%	24,4%	13,1%	7,8%	5,6%	3,9%	6,3%
ENGATIVA	44,2%	22,7%	11,2%	6,5%	5,1%	4,7%	5,6%
SUBA	43,2%	22,8%	9,7%	6,7%	5,3%	4,7%	7,6%

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano IDU

Con base en lo anteriormente expuesto, los niveles deficitarios de la malla vial urbana en la Localidad de Suba han sido una problemática recurrente evidenciada de oficio por la entidad, pese a que anualmente se realiza inversión en la mejora de la malla vial urbana, no ha sido posible lograr mejorar significativamente la calidad de las vías y el mantenimiento de las mismas, toda vez que los recursos resultan insuficientes para atender las necesidades de toda la Localidad.

Para la intervención de malla vial y espacio público, pese a lo cual y considerando que en la localidad en la mayoría de la malla vial y espacio público aún presentan condiciones desfavorables (vías en mal estado y vías en regular estado) tanto para el tránsito vehicular, como para los habitantes, se ve la necesidad de seguir mejorando la movilidad garantizando de esta manera la transitabilidad y la seguridad de los usuarios, por lo que la Alcaldía Local mediante este proceso tiene previsto seguir avanzando en las metas del Plan de Desarrollo Local, para lo cual ha contemplado en la presente contratación lo siguiente:

NOMBRE DEL PROYECTO DE INVERSIÓN MEJOR INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD EN SUBA CÓDIGO DEL PROYECTO METAS: 1999

Para efectos del presente proceso de contratación se resalta el aporte en las siguientes metas:

Tabla 3. Metas cubiertas que se buscan contribuir según el Plan de Desarrollo Local

PROCESO	ACCIÓN	MAGNITUD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCIÓN
Intervenir	Construcción y/o conservación.	20000	Metros cuadrados (m²)	De elementos del sistema de espacio público peatonal
Intervenir	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación	9	Kilómetros-carril (km-carril)	De malla vial local y/o intermedia urbana o rural

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano IDU. Estudio Previo publicado en el SECOP II, para el contrato de obra 1009 de 2024

Frente al cumplimiento de la presente meta se debe indicar que:

> *3.7 0 8,11 Para la vigencia 2021, con la adjudicación del contrato No. 541 de 2021, se impactó la meta en 1,1 km/carril con lo que se logró cumplir con el 88,54% de intervención en la meta de espacio público.*
>
> *Para la vigencia 2022* mediante los *contratos de obra No. 362 de 2022 se realizó construcción de malla vial de 2,2 km/carril y con el contrato No. 363 de 2022: 1,11 km/carril, que sumados arrojan un valor de 3.31 km/carril.*
>
> *Para la vigencia 2023 mediante los contratos de obra No. 460 de 2023 se está ejecutando a la fecha cerca de 4.01 km/carril mediante la construcción de malla vial y con el contrato No. 521 de 2023: 0.06 km/carril, que sumados arrojan un valor de 4.07 km/carril. Sobre el contrato de obra No. 521 de 2023 el cual tenía como objeto "EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PUBLICO EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLEN EN EL ANEXO TÉCNICO", fue objeto de un proceso de caducidad, toda vez que se estableció el*

incumplimiento en la ejecución de los segmentos viales incluidos para ser intervenidos.

En este sentido, el Fondo de Desarrollo Local seleccionó las vías que de manera prioritaria requieren de una intervención, apoyándose en el impacto social que se genera al mejorar las condiciones de calidad vida de los sectores menos favorecidos de la localidad, a través del prediagnóstico visual que diera la factibilidad del desarrollo de un proyecto de conservación de malla vial, puentes y espacio público los cuales permitirían formular los nuevos proyectos encaminados a la materialización de estos e impactando este sector de la población.

En la actualidad el Fondo cuenta con los elementos necesarios mediante los cuales estableció un mayor alcance a los criterios de priorización que ya se habían surtido a través de la identificación de las vías que fueron diseñadas con los recursos locales y que obedecen a la metodología implementada por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV, para el mejoramiento de las vías locales, intermedias, corredor de movilidad local y SITP y espacio público que actualmente se encuentran en mal estado. Los criterios bajo los cuales se fundamenta la elegibilidad de los tramos a intervenir son los relacionados a continuación:

- *Zonas de alto déficit definidas como intervenciones integrales de mejoramiento y sus áreas de intervención temprana.*
- *Segmentos viales relacionados con procesos de articulación y complementación de contratos con las entidades del orden Distrital.*
- *Segmentos viales solicitados por la comunidad y que se encuentren entre zonas prioritarias o territorios de oportunidad definidos por FDL SUBA y Hábitat.*
- *Privilegiar la movilidad de la zona ejecutando contratos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en vías que conduzcan a la malla vial arterial y corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí.*
- *Intervenciones en vías barriales o de acceso a unidades de vivienda.*
- *Zonas atractoras con equipamiento de carácter público (servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos) y que cuente con rutas del SITP.*

Con la presente contratación se busca realizar intervenciones de la malla vial, puentes y espacio público, con la finalidad de mejorar las condiciones de vida de los residentes en los barrios en cuanto su movilidad y seguridad para que puedan ejercer de forma paralela y plena sus demás derechos como ciudadanos. Las vías

que se han priorizado para su intervención en cuanto a actividades de conservación lote 1.

(…)

(Tomado del ESTUDIO PREVIO – LICITACIÓN PÚBLICA)

2 GENERALIDADES

Para el contrato de Obra 1009-2024, el Fondo de Desarrollo Local de Suba entregó los diseños correspondientes a los contratos 345 de 2018 y 338 de 2017.

Por lo anterior y como resultado del proceso de selección de la licitación pública No. FDL-SUBA-LP-005-2024, se celebró el contrato de obra 1009-2024, entre el Fondo de Desarrollo Local de Suba y Consorcio Suba Vial VR.

Asimismo, se hizo necesario que el fondo celebrara el Contrato de interventoría encargado de la supervisión del contrato de obra, Contrato 083 de 2025 suscrito entre el Consorcio Suba TH 003 y Fondo de Desarrollo Local de Suba, producto del concurso de Méritos Abierto FDL SUBA-CMA-003-2024

El 4 de abril de 2025 mediante el oficio SUBA-083-TH-005 radicado en la alcaldía con el número 20256110076832, esta se pronunció acerca de los diseños entregados de manera extraoficial por el FDLS, contrato No. 345 de 2018. En la misma se informa que los diseños no son apropiables ya que no son concordantes a los CIV objeto del presente contrato.

24 de julio 2025, mediante el oficio SUBA-083-TH-288 la interventoría traslada la comunicación CONSSUBAVIALVR-BOG-1009-2024-216-C en el que se indica que pronunciamiento por parte del Consorcio Suba Vial VR entregado de manera extraoficial por el FDLS, contrato No. 338 de 2017.

El 18 de diciembre de 2025, se llevó a cabo la adición No. 1 y prorroga No.1, del Contrato de Obra 1009.2024 y contrato de interventoría 083 de 2025

El 21 de marzo de 2026, se realizó la inclusión de los andenes y de precios no previstos mediante modificatorio, la cual quedo consignada en el informe técnico No. 12 de interventoría.

El 28 de mayo de 2026, se suscribió la prórroga No. 2 del contrato de obra 1009 - 2024, adicionando tres (3) meses, lo cual amplía el plazo de terminación hasta el 31 de agosto de 2026.

El 31 de agosto de 2026 se suscribió la prórroga No. 3 al contrato de obra e interventoría, adicionando un (1) mes, lo cual amplía el plazo de terminación hasta el próximo 30 de septiembre de 2026.

2.1 Número del contrato

En la siguiente tabla, se relaciona el número que corresponde al Contrato de Obra e Interventoría.

Tabla 4. Número del Contrato de Obra e Interventoría

No. CONTRATO	No 1009-2024-LP (119226)	Obra
No. CONTRATO	No. 083-2025-INT (119251)	Interventoría

2.2 Objeto del contrato

En la siguiente tabla se relaciona el objeto del contrato de Obra e Interventoría

Tabla 5. Número del Contrato de Obra e Interventoría

OBJETO DEL CONTRATO	Obra	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA 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 DETALLAN EN EL ANEXO TÉCNICO.
	Interventoría	"INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, PUENTES Y ESPACIO PUBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE

		SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLAS EN EL ANEXO TÉCNICO"

2.3 Razón social

En la siguiente tabla se relaciona razón social de los contratistas de obra e interventoría

Tabla 6. Razón Social Obra e Interventoría

NO. CONTRATO	TIPO DE CONTRATO	RAZÓN SOCIAL
No. 1009-2024-LP (119226)	Obra	Consorcio Suba Vial VR
No. 083-2025-INT (119251)	Interventoría	Consorcio Suba TH 003

2.4 Descripción General del Contrato

Conforme a lo establecido en el Anexo Técnico y documentos contractuales, se tiene como metas físicas del proyecto los siguientes segmentos viales:

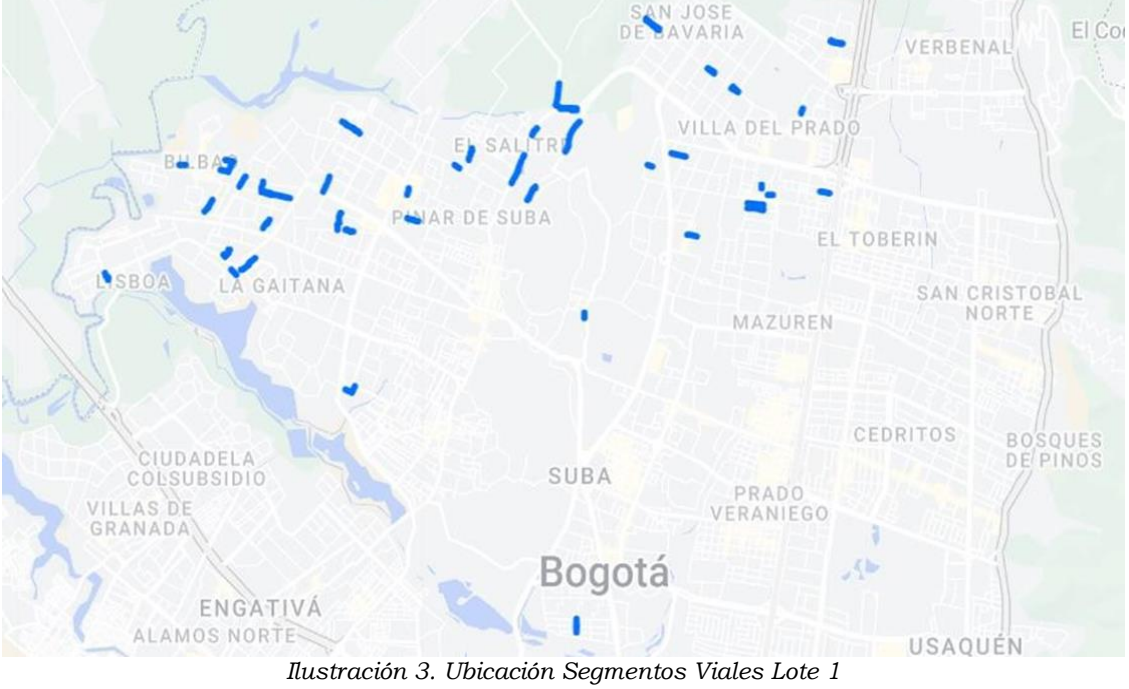


Ilustración 3. Ubicación Segmentos Viales Lote 1

Fuente: Estudios previos, licitación pública (Alcaldía local de suba)

Tabla 7. Listado inicial CIV del Contrato de Obra

No.	CIV	PK-ID	Intervención	Barrio	km Carril	Area (m2)	Observación
1	11001671	177523	Calzada	PORTALES NORTE	0,2	1.493,18	Finalizado
2	11002026	175844	CALZADA	SAN CARLOS DE SUBA	0,114	1.067,38	Finalizado
3	11002134	176418	CALZADA	FONTANA	0,109	1.044,47	Finalizado
4	11000989	176634	CALZADA	ALMENDROS	0,06969	621,02	Finalizado
5	11001937	176420	CALZADA	FONTANA	0,078	683,38	Finalizado
6	11003244	169339	CALZADA	GILMAR	0,223	484,25	Finalizado
7	11000912	176635	CALZADA	ALMENDROS	0,0335	290,96	Finalizado
8	11002945	175729	CALZADA	SABANA DE TIBABUYES	0,0708	520,06	Finalizado
9	11000875	176636	CALZADA	ALMENDROS	0,0312	283,86	Finalizado
10	11001062	176631	CALZADA	ALMENDROS	0,036	328,07	Finalizado
11	11002757	175731	CALZADA	SABANA DE TIBABUYES	0,06	556,66	Finalizado
12	11001040	176632	CALZADA	ALMENDROS	0,03408	311,01	Finalizado
13	11001010	176633	CALZADA	ALMENDROS	0,0329	296,5	Finalizado
14	11012036	472420	CALZADA	LOMBARDÍA	0,0752	666,03	Finalizado
15	11004595	174103	CALZADA	GAITANA	0,079	235,6	Finalizado
16	11002207	176375	CALZADA	TURINGIA	0,07	190,75	Finalizado
17	11002558	175669	CALZADA	LOMBARDÍA	0,0291	265,52	Finalizado
18	11002492	175670	CALZADA	LOMBARDÍA	0,019	156,02	Finalizado
19	11002492	91100290	CALZADA	LOMBARDÍA	0,019	156,02	Finalizado
20	11002269	49066	ANDEN	21 ANGELES	0,03512	115,79	Finalizado
21	11002230	49068	ANDEN	21 ANGELES	0,04428	136,77	Finalizado
22	11002729	176277	CALZADA	LOMBARDÍA	0,1266	1.066,44	Finalizado
23	11004428	174146	CALZADA	GAITANA	0,105	309,13	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención.
24	11004238	174147	CALZADA	GAITANA	0,1169	339,34	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención.
25	11004607	174993	CALZADA	SANTA CECILIA	0,03308	147,3	EJECUCIÓN
26	11004687	174992	CALZADA	SANTA CECILIA	0,032	131,38	EJECUCIÓN
27	11004750	174991	CALZADA	SANTA CECILIA	0,0204	90,09	EJECUCIÓN
28	11002051	169238	CALZADA	BRITALIA	0,0364	150,4	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención.
29	11003050	91100218	BAHÍA	LOMBARDÍA	0,0345	249,05	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención.
30	11003033	91100346	BAHÍA	LOMBARDÍA	0,0271	195,5	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención.

No.	CIV	PK-ID	Intervención	Barrio	km Carril	Area (m2)	Observación
31	11013446	91104122	BAHÍA	LOMBARDÍA	0,0128	97,25	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención.
32	11003020	91100345	BAHÍA	LOMBARDÍA	0,01713	138,63	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención.
33	11002161	175849	CALZADA	SABANA DE TIBABUYES	0,1184	367,24	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
34	11002792	173989	CALZADA	LOMBARDÍA	0,02008	185,18	Finalizado
35	11002971	173988	CALZADA	LOMBARDÍA	0,05605	500,01	Finalizado
36	11013260	91019827	CALZADA	PORTALES NORTE	0,1635	1206,32	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
37	11000200	170096	CALZADA	SAN JOSÉ DE BAVARIA	0,13848	870,24	Propuesto para exclusión. Suspendido el trámite de PMT debido a la acción popular en el sector
38	11000200	170095	CALZADA	SAN JOSÉ DE BAVARIA	0,13848	870,24	Propuesto para exclusión. Suspende el trámite de PMT debido a la acción popular en el sector
39	11000182	170097	CALZADA	SAN JOSÉ DE BAVARIA	0,05748	347,66	Propuesto para exclusión. Suspendido el trámite de PMT debido a la acción popular en el sector
40	11000182	170098	CALZADA	SAN JOSÉ DE BAVARIA	0,05748	347,66	Propuesto para exclusión. Suspendido el trámite de PMT debido a la acción popular en el sector
41	11000622	169808	CALZADA	NUEVA ZELANDIA	0,07641	907,89	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
42	11007359	172298	CALZADA	LAGO DE SUBA	0,0733	248,05	Propuesto para exclusión. Se encuentra en buen estado, recorrido del 27 de mayo de 2025
43	11007314	172102	CALZADA	LECH WALESA	0,0337	221,8	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
44	11012980	91010308	CALZADA	BILBAO	0,0572	404,3	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
45	11000360	169958	CALZADA	SAN JOSÉ DE BAVARIA	0,17488	984,45	Propuesto para exclusión El contrato es

No.	CIV	PK-ID	Intervención	Barrio	km Carril	Area (m2)	Observación
							a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención Suspende el trámite de PMT debido a la acción popular en el sector
46	11000307	169965	CALZADA	SAN JOSÉ DE BAVARIA	0,17656	998,38	PROPUESTO PARA EXCLUIR. Suspende el trámite de PMT debido a la acción popular en el sector
47	11005731	169525	CALZADA	CASA BLANCA SUBA	0,0482	316,99	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
48	11011933	472334	CALZADA	NIZA SUR	0,048	292,44	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
49	11010570	168695	CALZADA	NIZA SUR	0,0213	124,09	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
50	11011935	472336	CALZADA	NIZA SUR	0,0656	393,82	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
51	11001558	24131016	ANDEN	TUNA BAJA	0,0765	560,91	Finalizado
52	11001466	519947	ANDEN	TUNA BAJA	0,0664	518,23	Finalizado
53	11012157	92062363	ANDEN	TUNA ALTA	0	0	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
54	11012155	531080	ANDEN	LAS MERCEDES SUBA RURAL	0,17582	462,66	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
55	11013031	92051701	ANDEN	TIBABUYES II	0,12921	504,09	Finalizado
56	11013032	92051591	ANDEN	TIBABUYES II	0,19927	884,21	Finalizado
57	11014786	92084967	ANDEN	TIBABUYES II	0,0821	339,52	Finalizado
58	11013480	92073550	ANDEN	BILBAO	0,00796	27,04	Finalizado
59	11013481	92073622	ANDEN	BILBAO	0,02967	134,64	Finalizado
60	11013482	92073623	ANDEN	BILBAO	0,03022	137,01	Finalizado
61	11012996	92051727	ANDEN	BILBAO	0,03222	144,34	Finalizado
62	11013222	92051728	ANDEN	BILBAO	0,0874	376,85	Finalizado
63	11003974	56707	ANDEN	TOSCANA	0,0237	34,44	Propuesto para exclusión. Se encuentra en buen estado
64	11003804	56524	ANDEN	TOSCANA	0,03648	55,17	Finalizado
65	11003895	56522	ANDEN	TOSCANA	0,02851	43,21	Finalizado
66	11011985	467186	ANDEN	TOSCANA	0,02267	34,39	Finalizado
67	11002412	48561	ANDEN	BRITALIA	0,17666	441,41	Finalizado
68	11002411	48598	ANDEN	BRITALIA	0,0469	118,36	Finalizado
69	11002322	48590	ANDEN	BRITALIA	0,17188	430,38	Finalizado
70	11002222	58846	ANDEN	SABANA DE TIBABUYES	0,25548	477,4	PROPUESTO PARA EXCLUIR. En estudios y diseños

No.	CIV	PK-ID	Intervención	Barrio	km Carril	Area (m2)	Observación
71	11014443	92062050	ANDEN	TUNA BAJA	0,08442	233,5	Propuesto para excluir. Se encuentra en buen estado, recorrido del 27 de mayo de 2025
72	11000224	49786	ANDEN	MIRANDELA	0,13328	893,52	Propuesto para excluir. Se encuentra en buen estado, recorrido del 27 de mayo de 2025
73	11001437	519943	ANDEN	TUNA ALTA	0,4604	2720,17	Propuesto para exclusión El contrato es a monto agotable y no hay presupuesto para su intervención
74	11002186	48655	ANDEN	BRITALIA	0,03977	67,69	Finalizado.
75	11002151	48462	ANDEN	GRANADA NORTE	0,10173	107,3	Finalizado
76	11001958	531115	CALZADA	CAMPANELLA	0,1569	1298,82	Propuesto para exclusión
77	11001739	531205	CALZADA	TUNA ALTA	0,1458	1299,36	Propuesto para exclusión
78	11001530	531202	CALZADA	TUNA ALTA	0,0606	530,59	Propuesto para exclusión
79	11001107	531313	CALZADA	TUNA ALTA	0,0415	269,59	Propuesto para exclusión
80	11012022	531142	CALZADA	TUNA ALTA	0,0495	423,85	Propuesto para exclusión
81	11002125	174588	CALZADA	TUNA BAJA	0	0	Propuesto para exclusión
82	11002055	174589	CALZADA	PINOS DE LOMBARDÍA	0	0	Propuesto para exclusión

Fuente: Propia

Como se observa en la tabla anterior, el alcance inicial del contrato contemplaba la intervención de 82 CIV. No obstante, en el marco de los alcances contractuales asociados a redes, se ha venido realizando la revisión de dichas intervenciones.

Lo anterior, considerando que mediante el Modificatorio No. 2 del 18 de diciembre de 2025 se incorporaron al contrato 18 segmentos viales en el programa de presupuestos participativos (PIP). De igual forma, a través del modificatorio No. 2 al contrato 1009-2024 del 19 de marzo de 2026 se incluyeron 20 andenes, los cuales constituyen un complemento a las actividades de ejecución que actualmente se desarrollan en el proyecto.

Es pertinente aclarar que actualmente se encuentran propuestos para exclusión diecinueve (19) CIV, los cuales fueron ejecutados previamente por otras entidades, tales

como el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV), y que a la fecha se encuentran en adecuadas condiciones de servicio. Dentro de estos se identifican cinco (5) resaltos, doce (12) calzadas y un (1) CIV correspondiente a andén, el cual actualmente se encuentra en etapa de estudios y diseños, de acuerdo con lo indicado por la supervisión. Asimismo, los segmentos de Gaitana identificados con los CIV 11004238 y 11004428 fueron evaluados por los especialistas de pavimentos tanto del contrato de obra como del contrato de interventoría, concluyendo la necesidad de postergar su intervención, toda vez que dichos tramos fueron previamente intervenidos por la Unidad de Mantenimiento Vial y actualmente la capa de rodadura presenta buenas condiciones de servicio.

Referente a la solicitud de modificación No. 2 el contratista mediante la comunicación CONSSUBAVIALVR-BOG-1009-2024-376-C del 6 de diciembre de 2025, realiza la "SOLICITUD PRORROGA (4 MESES) Y ADICIÓN AL CONTRATO DE OBRA No.1009-2024". A su vez la interventoría mediante SUBA-083-TH-582 del 15 de diciembre de 2025, radicado de la Alcaldía 20256110351402, realiza la Solicitud prorroga No. 1 y adición No. 1 al Contrato 1009 de 2024. Por lo anterior, de acuerdo con lo indicado de manera anterior en el periodo de diciembre de 2025, se firma el documento de adición No. 1, por un valor de CUATRO MIL CIENTO VEINTISIETE MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS VEINTIDÓS PESOS M /CTE ($ 4.127.888.622), y prorroga No. 1 de 4 meses contados desde el primero (1) febrero de 2026 (inclusive), hasta el 31 de mayo de 2026 (inclusive) en donde se estima ejecutar los siguientes CIV:

CIVs CIVs correspondientes a la prórroga No. 1 y Adición No. 1 MODIFICATORIO 2. Entornos Escolares

CIV	PK_ID	EJE VIAL	DESDE	HASTA	BARRIO
11001437	519943	KR 90	159 A BIS	169B	TUNA ALTA
11001466	519946	KR 99	CL 154A	CL 155	TUNA BAJA
11001558	24131016	KR 99	CL 154	CL 154A	TUNA BAJA
11002151	48462	CL 168A	KR 45A	KR 48	GRANADA NORTE
11002186	48655	CL 167A	KR 54A	KR 54B	BRITALIA
11002322	48590	CL 166BIS	KR 54C	KR 55A	BRITALIA
11002411	48598	KR 54C	CL 166	CL 166BIS	BRITALIA
11002412	48561	CL 166	KR 54C	KR 55A	BRITALIA
11003804	56524	CL 131	CL 132F BIS	CL 133	TOSCANA
11003895	56522	CL 131	CL 132F	CL 132F BIS	TOSCANA
11011985	467186	CL 131	CL 132D BIS	CL 132F	TOSCANA
11003974	56707	Cl 132D BIS	KR 131	KR 132	TOSCANA
11012996	92051727	KR 141	CL 142 BIS A	CL 142A	BILBAO
11013031	92051701	KR 141A	CL 144	CL 144C	SABANA DE TIBABUYES
11013032	92051591	CL 144	KR 141A	KR 141B	TIBABUYES II
11013222	92051728	KR 141	CL 142	CL 142 BIS A	BILBAO
11013480	92073550	KR 141	CL 142B BIS	CL 142C	BILBAO
11013481	92073622	KR 141	CL 142B	CL 142B BIS	BILBAO
11013482	92073623	KR 141	CL 142A	CL 142B	BILBAO
11014786	92084967	CL 144	KR 141B	KR 141A	TIBABUYES II

Tabla 1 MODIFICATORIO 2. Prorroga No. 1 - Adicion No. 1

Categoría	CIV	PK_ID	EJE VIAL	DESDE	HASTA	BARRIO
CALZADA	11002792	173989	KR 111	CLL 142 A	CLL 142 A	LOMBARDÍA

Categoría	CIV	PK_ID	EJE VIAL	DESDE	HASTA	BARRIO
CALZADA	11002971	173988	KR 111	CLL 142	CLL 142 A	LOMBARDÍA

Tabla 2 ***MODIFICATORIO 2. PIPs***

Categoría	CIV	PK_ID	EJE VIAL	DESDE	HASTA	BARRIO
CALZADA	11012503	902354	CLL 157	KR 89	KR 80	TUNA ALTA
CALZADA	11002168	175737	KR 127C	CLL 143A	CLL 143C	SABANA TIBABUYES
CALZADA	11002053	175738	KR 127C	CLL 143C	CLL 144	SABANA TIBABUYES
CALZADA	11002121	176087	KR 150C	CLL 142B	CLL 142C	BILBAO
CALZADA	11001615	175928	CLL 143B	KR 151A	KR 151B	BILBAO
CALZADA	11001609	175929	CLL 143B	KR 151B	KR 151C	BILBAO
CALZADA	11001600	175930	CLL 143B	KR 151C	KR 151D	BILBAO
CALZADA	11001584	175931	CLL 143B	KR 151D	KR 151F	BILBAO
CALZADA	11001576	175932	CLL 143B	KR 151F	KR 151G	BILBAO
CALZADA	11001562	175933	CLL 143B	KR 151G	KR 152	BILBAO
CALZADA	11008029	171069	CL 130A Bis	KR 87D	KR 88 A	LOS NARANJOS
CALZADA	11007996	171069	CL 130A Bis	KR 87A	KR 88 C	LOS NARANJOS
CALZADA	11007978	171070	CL 130A Bis	KR 87C	KR 89	LOS NARANJOS
CALZADA	11013175	91013858	CL 157A	KR 97C	KR 98	ORQUIDEAS
CALZADA	11001059	176749	CL 157A	KR 98	KR 98C	ORQUIDEAS
CALZADA	11014535	91014724	CLL 134BIS	KR 91	LINDERO	VILLA ELISA
CALZADA	11001008	176750	CLL 157A	KR 98A	KR 98	ORQUIDEAS
CALZADA	11000998	176751	CLL 157A	KR 99	KR 98A	ORQUIDEAS

El 21 de marzo de 2026, se realiza la inclusión de los siguientes andenes, estos son complemento a las obras ejecutadas y desarrolladas del Consorcio Suba Vial y que en su momento fueron solicitados por el alcalde Local de Suba.

Tabla 8 Relación inclusión Andenes

No.	ELEMENTO	CIV IDU	PK ID	EJE VIAL	DESDE	HASTA	TIPOLOGÍA
1	ANDEN OCCIDENTAL	11002026	58841	KRA 136A	CLL 144	CLL 143A	INTERMEDIA
2	ANDEN ORIENTAL	11002026	58842	KRA 136A	CLL 144	CLL 143A	INTERMEDIA
3	ANDEN NORTE	11004595	56199	CLL 132 B BIS A	TV 127	CRA 126 D	LOCAL
4	ANDEN SUR	11004595	56198	CLL 132 B BIS A	TV 127	CRA 126 D	LOCAL
5	ANDEN SUR	11003244	48820	CALLE 161C	KRA 59	KRA 62	LOCAL
6	ANDEN OCCIDENTAL	11002207	59622	KRA 103D	CALLE 150 C	CALLE 151	LOCAL
7	ANDEN ORIENTAL	11002207	59623	KRA 103D	CALLE 150 C	CALLE 151	LOCAL
8	ANDEN ORIENTAL	11001378	24131027	KR 99	CL 155	CL 155A	LOCAL

Fuente. Propia

Mediante el Modificatorio No. 4 del 28 de mayo de 2026 se realizó la prórroga No. 2 al contrato de obra 1009.2026, lo anterior fundamentado en la información contenida en la solicitud de modificación contractual se complementa con el análisis técnico desarrollado por la interventoría mediante el oficio con radicado 20266110140692 del 15 de mayo de 2026, en el cual se evidencian condiciones sobrevinientes no imputables a las partes del contrato de la referencia, y así mismo con la solicitud realizada por el contratista de obra el CONSORCIO SUBA VIAL VR del día 14 de mayo de 2026.

Teniendo en cuenta que el objeto del contrato se encuentra enfocado a la conservación de la malla vial en la localidad de Suba y parte de esta red vial se encuentra sobre redes a cargo de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, se remitió por parte del contratista una serie de solicitudes encaminadas a la reparación, mantenimiento y cambio de dicha infraestructura, teniendo en cuenta que dicho tipo de actividades corresponde a la misionalidad de esa Entidad.

Las solicitudes tuvieron como fundamento la titularidad que recae sobre la EAAB, respecto de las redes que se pretendían intervenir, lo anterior, por cuanto a que, si las mismas son intervenidas por parte de la Alcaldía Local de Suba sin el previo visto bueno de la empresa responsable, a futuro podría presentarse controversias en los eventos de entrega de las obras hidráulicas ejecutadas, debido a que podrían considerar que las actividades ejecutadas no cumplen con sus estándares técnicos.

No obstante, lo anterior, ante las reiteradas solicitudes presentadas tanto por el contratista de obra como por la interventoría a la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, no se obtuvo una respuesta clara y concluyente que permitiera adoptar decisiones definitivas respecto a la intervención de la infraestructura de redes.
Únicamente hasta el día 30 de marzo de 2026, en reunión realizada con directivas de la Zona 1 de dicha entidad, con participación del contratista de obra, la interventoría y representantes de la Oficina de Infraestructura del Fondo de Desarrollo Local de Suba, se informó de manera oficial y puntual la no destinación de recursos por parte de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá para la ejecución de las obras solicitadas.

Es importante resaltar que, dentro de las definiciones técnicas solicitadas a la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, se contemplaba la posible intervención de redes en el sector de San José de Bavaria, consulta elevada considerando que dicho

sector se encuentra inmerso en el cumplimiento de una acción popular relacionada con problemáticas de infraestructura de redes.

Ante la falta de respuesta oportuna tanto de las zonas indicadas de la acción popular como del resto de CIVs los cuales requerían de un pronunciamiento y aprobación por parte del acueducto, fue necesario priorizar y seleccionar otros segmentos viales para intervención. Con fundamento en este imprevisto, se debió excluir el sector de San José de Bavaria, generando con ello reprocesos en la planeación inicialmente prevista, así como mayores tiempos de ejecución contractual.

Lo anterior, generó el aplazamiento en el inicio de diferentes trámites y las obras propiamente dichas afectando de manera directa el plazo de ejecución contractual.

De manera complementaria, las solicitudes adicionales y las demoras presentadas en los trámites ante la Secretaría Distrital de Movilidad generaron igualmente ampliaciones en los tiempos requeridos para la aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), situación que afectó de manera directa el plazo de ejecución contractual de las actividades previstas dentro del contrato.
En el mismo sentido, en el segmento vial Gilmar CIV 11003244 se evidenciaron diferentes inconvenientes asociados a la infraestructura de redes de la empresa Vanti, específicamente por la inadecuada instalación de dichas redes dentro de las áreas de andén, situación que ha limitado el normal desarrollo de las actividades constructivas y generado afectaciones significativas en el cronograma previsto para la culminación de las obras en este tramo vial.

En consecuencia, se sustenta la necesidad de la modificación contractual No. 4 concerniente a la prórroga No. 2 solicitada, con el fin de garantizar la adecuada

ejecución del contrato y el cumplimiento integral de su objeto, bajo criterios de calidad, seguridad y funcionalidad de la infraestructura intervenida.

Como consecuencia de lo expuesto el presente modificatorio, se desglosan los siguientes puntos esenciales para realizar la modificación contractual No. 4 concerniente a la prórroga No. 2, a suscribir dentro del presente contrato, los cuales son:

- Concepto de interventoría sobre la necesidad de prórroga del plazo contractual – Segmentos viales CIVs 11002792 y 11002971 (Lombardía).
- Concepto de interventoría sobre la necesidad de prórroga del plazo contractual – Segmento vial CIVs 11002729 (POA).
- Concepto de interventoría sobre la necesidad de prórroga del plazo contractual – Segmentos viales CIVs PIPs.
- Concepto de interventoría sobre la necesidad de prórroga del plazo contractual – Segmentos viales CIVs PIPs – Lisboa CIVs 11001615, 11001609, 11001600, 11001584, 11001576 y 11001562.
- Concepto de interventoría sobre la necesidad de prórroga del plazo contractual – Segmentos viales CIVs Entornos Escolares.
- Concepto de interventoría sobre la necesidad de prórroga del plazo contractual – Segmentos viales CIVs Inclusión de Andenes.

El 31 de agosto se suscribe la prórroga No. 3 con lo evidenciado en las competencias de la EAAB y la SDM, razón por la cual a continuación se presenta un resumen de la trazabilidad de las novedades presentadas en cada uno de los CIVs:

1.1 Concepto técnico prórroga por un (1) mes – Sector Naranjos (CIV 11007978, 11007996 y 11008029)

Se evidenció que la ejecución en el sector Naranjos se vio afectada por las restricciones del PMT inicialmente aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad, el cual solo autorizó la intervención de 1,5 de los 3 CIV programados, limitando la ejecución simultánea de las obras. Posteriormente, se identificó una red de agua potable de acueducto sobre la calzada que hizo necesaria la intervención conjunta de los tres CIV, alternativa avalada por la EAAB, así como la construcción de muros de contención (no previstos originalmente), el cual es necesario para garantizar la estabilidad de las viviendas aledañas.

La Prórroga No. 2 del Contrato de Obra, suscrita el 30 de mayo de 2026, tuvo como finalidad informar la dificultad de asumir la reposición de redes de servicios públicos ubicadas en los Proyectos Integrales de Proximidad (PIPs) por parte de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB), lo que implicó

la necesidad de redefinir el alcance de los segmentos viales contemplados. El análisis y la justificación de esta situación se encuentra desarrollados en el numeral 5.2. Concepto sobre la necesidad de prórroga del plazo contractual – Segmentos viales CIVs PIPs.

De manera paralela, con el propósito de avanzar en las actividades programadas, el contratista gestionó la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) para el sector Naranjos, radicando la solicitud mediante ORFEO No. 202661201647482 del 5 de mayo de 2026, sin obtener una respuesta favorable.

Posteriormente, mediante COI No. 25 del 18 de junio de 2026, la Secretaría Distrital de Movilidad autorizó el PMT de manera condicionada, estableciendo su ejecución por etapas y prohibiendo expresamente la intervención simultánea de los tres (3) CIVs, condición que restringió la ejecución integral de las actividades previstas para el sector durante el periodo establecido de la prórroga No. 2.

A finales del mes de junio de 2026, se dio inicio la ejecución de obra con ocasión a la aprobación del PMT, en donde se identificó sobre el costado sur de la calle 130 A Bis, sector previsto para el traslado de la red de agua potable. Esta novedad obliga a ejecutar las actividades de excavación y adecuación de manera manual y controlada, restringiendo el uso de maquinaria pesada con el fin de evitar afectaciones a la infraestructura existente, lo que implica necesariamente mayores tiempos de ejecución a casi tres (3) meses de finalizar la prórroga No. 2.

De acuerdo con la información recopilada en el sector Naranjos, el Contratista radicó la solicitud de aprobación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) mediante ORFEO No. 202661201647482 del 5 de mayo de 2026, sin obtener respuesta favorable. Posteriormente, mediante COI No. 25 del 18 de junio de 2026, la Secretaría Distrital de Movilidad autorizó el PMT por etapas, condicionando expresamente la no ejecución simultánea de los tres CIV, situación que limitó el desarrollo de las actividades programadas. Posteriormente, mediante COI No. 30 del 23 de julio de 2026 se autorizó la intervención simultánea de los tres CIV, dicha aprobación se produjo en una etapa avanzada del contrato, resultando insuficiente el plazo vigente para ejecutar las obras y sus correspondientes controles de calidad. En consecuencia, se considera técnicamente procedente la ampliación del plazo contractual.

2.5 INDICACIÓN DE LAS ETAPAS DEL CONTRATO DE OBRA Y DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA Y DURACIÓN DE CADA UNA DE ELLAS.

El contrato de obra, de manera actualizada con la Prórroga No. 3, contempla las siguientes fases: un (1) mes para la fase de preliminares y diecisiete (17) meses para la fase de construcción.

Durante el desarrollo de la fase de diagnósticos se presentaron diversas dificultades para la verificación del estado de los tramos. Entre ellas, se destacan las gestiones adelantadas con la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, entidad que únicamente hasta el 13 de mayo de 2025, en recorrido conjunto, autorizó el cambio temporal de las tapas que no podían ser abiertas, con el fin de permitir la adecuada inspección de los pozos.

De igual forma, en el tramo Almendros (CIV 11000989, 11001062, 11000912, 11001040, 11001010 y 11000875) se presentaron inconvenientes con la Secretaría Distrital de Movilidad y con TransMilenio S.A. para la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) y sus respectivos desvíos, debido a que por el sector circulan rutas alimentadoras del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

En el tramo San Carlos (CIV 11002026), fue necesario adelantar el trámite de tala de un individuo arbóreo ante la Secretaría Distrital de Ambiente.

A la fecha del presente informe, el Contratista hizo entrega de la documentación física correspondiente a la fase de diagnósticos, estudios y diseños de las Fases 1, 2, 3 y PIPs, la cual fueron radicados ante el Fondo de Desarrollo Local de Suba (FDLS), esta información se detalla en el numeral 3.10 ESTUDIOS Y DISEÑOS, del presente informe.

Asimismo, el 19 de marzo de 2026 se formalizó la inclusión de precios no previstos al contrato de obra, así como la incorporación de andenes complementarios a la ejecución contractual.

El 28 de mayo de 2026, se surte la aprobación de la prórroga No. 2, al contrato de obra de 2026 por 3 meses. En la presente solicitud de modificación contractual se complementa el análisis técnico de la interventoría (radicado 20266110140692 del 15 de mayo de 2026) y la solicitud del contratista CONSORCIO SUBA VIAL VR del 14 de mayo de 2026, evidenciándose situaciones sobrevinientes no imputables a las partes.

Durante la ejecución del contrato se requirió la definición y posible intervención de redes a cargo de la EAAB; sin embargo, la falta de respuestas oportunas y concluyentes por parte de dicha entidad generó retrasos en la planeación y ejecución de las obras. Solo hasta el 30 de marzo de 2026 se informó oficialmente la no destinación de recursos para las intervenciones solicitadas. Esta situación obligó a replantear la programación inicial, excluir sectores como San José de Bavaria y priorizar otros segmentos viales, ocasionando reprocesos y mayores tiempos de ejecución.

Adicionalmente, las demoras en los trámites y aprobaciones de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) ante la Secretaría Distrital de Movilidad, así como las interferencias de redes de Vanti en el CIV 11003244 (Gilmar), afectaron el desarrollo normal de las actividades y el cronograma contractual.

En consecuencia, se sustenta la necesidad de la Modificación Contractual No. 4 – Prórroga No. 2, con el fin de garantizar la culminación adecuada del objeto contractual. Para ello, se presentan los conceptos de interventoría que soportan la ampliación del plazo en los segmentos viales correspondientes a Lombardía, POA, PIPs, Lisboa, Entornos Escolares e Inclusión de Andenes.

De manera adicional, con base en nuevas novedades generadas en desarrollo del contrato se realizó la modificación Contractual No. 5 – Prórroga No. 3, con el fin de garantizar la culminación adecuada del objeto contractual. Para ello, se presentan los conceptos de interventoría que soportan la ampliación del plazo en los segmentos viales correspondientes a Naranjos y PIPs de Lombardía.

Para el contrato de interventoría de manera actualizada con la prórroga No. 3 se cuenta con las siguientes fases: Una fase inicial de dos (2) meses de preliminares y (17) meses de la fase de construcción. En donde la misma, ha realizado el acompañamiento y seguimiento continuo en la fase de construcción, diagnósticos y diseños con los conceptos indicados de manera anterior por parte de los especialistas de interventoría, personal técnico y administrativo.

2.6 OBJETIVOS

En el presente numeral se presenta el objetivo general del presente informe y los objetivos específicos del mismo. Es importante resaltar que el informe tiene como finalidad presentar las actividades específicas de los planes de manejo de trafico requeridos para el normal desarrollo del contrato.

2.7 Objetivo General

Realizar el control y seguimiento integral (Administrativo, Jurídico, Financiero, Contable, Social, Ambiental y de SST) a las actividades derivadas del contrato cuya obra tiene como objeto *"EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, PUENTES Y ESPACIO PUBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y LAS*

DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLAS EN EL ANEXO TÉCNICO" durante el periodo comprendido del 1 al 31 de agosto de 2026.

2.8 Objetivos Específicos

- Ejercer la representación del FDLS ante el Contratista de Obra en los casos y para efectos específicamente previstos en el contrato de la Interventoría, así como del Contrato de Obra.
- Realizar todas las actividades definidas en el Contrato de Interventoría y las que el FDLS asigne, siempre que sean coherentes con el objeto contratado las que se prevean en el pliego de condiciones sus anexos y apéndices y las que dependan del Contrato de Obra y sus apéndices, capítulos, anexos y las que se deriven de la naturaleza del contrato de interventoría
- Cumplir con el Manual de Interventoría y/o supervisión vigente

2.9 Fechas de Suscripción, Legalización, Plazo y Valor del Contrato de Obra y del Contrato de Interventoría

A continuación, se relaciona la información contractual del Contrato de Obra No. 1009-2024-LP (119226).

1.1.1 CONTRATO DE OBRA

Tabla 8. Información del Contrato de Obra

CONTRATO DE OBRA No. 1009-2024-LP (119226)	
Contratista	Consorcio Suba Vial VR
NIT:	901.903.833-2
Representante Legal	FARLEY ANDREA LARRARTE BARRERA

CONTRATO DE OBRA No. 1009-2024-LP (119226)	
Documento Representante Legal	52.901.135
Fecha de Suscripción	31 de diciembre de 2024
Plazo Inicial	10 meses
Plazo de Fase de preliminares de la construcción	1 mes
Plazo de la Fase de Ejecución de la construcción	9 meses
Prorroga No.1	4 meses
Prorroga No.2	3 meses
Prorroga No.3	1 mes
Plazo de la Fase de preliminares y Fase de Ejecución de la construcción	18 meses
Costo total Fase de construcción	$13.388.373.112
Adición No. 1	$ 4.127.888.622
Costo total del Contrato incluidas Modificaciones	$17.516.261.734
Fecha de Inicio	1 de abril de 2025
Fecha de Terminación inicial	31 de enero de 2026
Fecha de Terminación del Contrato incluidas Modificaciones	30 de septiembre de 2026
Acta No 1 de Inicio de Contrato de Obra	1 de abril de 2025
Acta de adición No. 1 y Prorroga No. 1	18 de diciembre de 2025
Acta de Prorroga No. 2	28 de mayo de 2026
Acta de Prorroga No. 3	31 de agosto de 2026

Fuente: Elaboración propia

2.9.1 CONTRATO DE INTERVENTORÍA

A continuación, se relaciona la información contractual del Contrato de Interventoría No. 083-2025-INT (119251).

Tabla 9. Información del Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 083-2025-INT (119251)	
Interventoría	CONSORCIO SUBA TH 003
Representante Legal	Edgar Alfredo Salazar Bernal
Fecha de Suscripción	13 de febrero de 2025
Plazo Inicial	11 meses
Plazo de Fase de preliminares de la construcción	2 meses
Plazo de la Fase de Ejecución de la construcción	9 meses
Prorroga No. 1	4 meses
Prorroga No. 2	2 meses
Prorroga No. 3	1 mes
Total, plazo actualizado de la Fase de preliminares y Fase de Ejecución de la construcción	18 meses
Valor Total Inicial	$ 1.673.546.671
Adición 1	$608.562.426
Adición 2	$ 304.281.213,00
Valor Total del Contrato incluidas Modificaciones	$ 2.586.390.310,00
Fecha de Inicio	1 de abril de 2025
Fecha de Terminación inicial	28 de febrero de 2026
Fecha de Terminación del Contrato incluidas Modificaciones	30 de septiembre de 2026
Acta No 1 de Inicio de Contrato de Interventoría	1 de abril de 2025
Acta de adición No. 1 y Prorroga No. 1	18 de diciembre de 2025
Prorroga No. 2	30 de junio de 2026
Prorroga No. 3	31 de agosto de 2026

Fuente: Elaboración propia

3 INFORMACIÓN LEGAL Y FINANCIERA

3.1 Balance financiero del Contrato de Obra e Interventoría

A la fecha de corte del presente informe, el contratista de obra presentó las actas de recibo parcial No. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 correspondiente a los meses de abril, mayo, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2025, enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio y julio de 2026.

Tabla 10. Balance financiero Contrato de obra

Contrato de Obra N° 1009-2024-LP - CONSORCIO SUBA VIAL VR					
"EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, PUENTES Y ESPACIO PUBLICO (LOTE 1 Y LOTE 2) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y LAS DEMAS ACTIVIDADES QUE SE DETALLAS EN EL ANEXO TECNICO"					
Representante Legal	Farley Andrea Larrarte Barrera		**Director de obra**	Sandra Cuestas	
NIT: 901.903.833-2	**Fecha pago SS: <!2/m**	**No de pago**	Valor	**Valor inicial**	$ 13.388.373.112,00
Fecha inicio	1/04/2025	**Prórroga 1**	$ 4.127.888.622	**Valor adicional**	$ 4.127.888.622,00
Fecha terminación	7/10/2024	**Prórroga 2**		**Valor total**	$ 17.516.261.734,00
No Radicado	**Fecha radicado**	**No PAGO**	**PERIODO**	**Valor de la cuenta**	**SALDO**
20256110176102	11/07/2025	PAGO 1	1 de abril al 30 de junio de 2025	$ 272.428.605,00	$ 17.243.833.129,00
20256110220322	19/08/2025	PAGO 2	1 de julio al 31 de julio de 2025	$ 436.519.864,00	$ 16.807.313.265,00
20256110256172	17/09/2025	PAGO 3	1 de agosto al 31 de agosto de 2025	$ 843.072.482,00	$ 15.964.240.783,00
20256110292232	17/10/2025	PAGO 4	1 de septiembre al 31 de septiembre de 2025	$ 1.359.987.913,00	$ 14.604.252.870,00
20256110323672	14/11/2025	PAGO 5	1 de octubre al 31 de octubre de 2025	$ 2.179.916.286,00	$ 12.424.336.584,00
20256110349912	11/12/2025	PAGO 6	1 de noviembre al 30 de noviembre de 2025	$ 3.235.400.501,00	$ 9.188.936.083,00
20266110027372	15/02/2026	PAGO 7	1 de diciembre al 30 de diciembre de 2025	$ 1.071.076.142,00	$ 8.117.859.941,00
20266110055092	2/03/2026	PAGO 8	1 de enero al 30 de enero de 2026	$ 176.147.783,00	$ 7.941.712.158,00
20266110076012	19/03/2026	PAGO 9	1 de febrero al 28 de febrero de 2026	$ 144.337.651,00	$ 7.797.374.507,00
20266110105562	16/04/2026	PAGO 10	1 de marzo al 31 de marzo de 2026	$ 574.842.714,00	$ 7.222.531.793,00
20266110138882	13/05/2026	PAGO 11	1 de abril al 30 de abril de 2026	$ 941.839.891,00	$ 6.280.691.902,00
20266110173532	10/06/2026	PAGO 12	1 de mayo al 31 de mayo de 2026	$ 802.609.577,00	$ 5.478.082.325,00
20266110205862	7/07/2026	PAGO 13	1 de junio al 30 de junio de 2026	$ 1.370.860.161,00	$ 4.107.222.164,00
20266110250832	12/08/2026	PAGO 14	1 de julio al 31 de julio de 2026	$ 1.063.474.682,00	$ 3.043.747.482,00

Contrato de Obra N° 1009-2024-LP - CONSORCIO SUBA VIAL VR					
"EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, PUENTES Y ESPACIO PUBLICO (LOTE 1 Y LOTE 2) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y LAS DEMAS ACTIVIDADES QUE SE DETALLAS EN EL ANEXO TECNICO"					
Representante Legal	Farley Andrea Larrarte Barrera		**Director de obra**	Sandra Cuestas	
NIT: 901.903.833-2	**Fecha pago SS: <!2/m**	**No de pago**	Valor	**Valor inicial**	$ 13.388.373.112,00
Fecha inicio	1/04/2025	**Prórroga 1**	$ 4.127.888.622	**Valor adicional**	$ 4.127.888.622,00
Fecha terminación	7/10/2024	**Prórroga 2**		**Valor total**	$ 17.516.261.734,00
No Radicado	**Fecha radicado**	**No PAGO**	**PERIODO**	**Valor de la cuenta**	**SALDO**
			PAGO A LA FECHA	**$ 14.472.514.252,00**	
			VALOR POR COBRAR	$ 3.043.747.482,00	
			% FINANCIERO	82,62%	

Fuente: Propia

A la fecha de corte del presente informe, la interventoría presentó acta de pago No. 16 correspondiente al mes de julio de 2026.

Tabla 11. Balance financiero Contrato de interventoría

CONTRATO 083-2025 - CONSORCIO SUBA TH 003						
«INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, PUENTES Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLAN EN EL ANEXO TÉCNICO»						
Representante Legal	Edgar Salazar		**Director de Interventoría**	Ricardo Duarte		
NIT: 901.911,730-6	**Fecha pago SS: <!2/m**	**No de pago**	**Duración:** 11 meses	**Valor inicial**	$	1.673.546.671,00
Fecha inicio	1/04/2025	**Prorroga 1**	$ 608.562.426	**Valor adicional No,1**	$	608.562.426,00
Fecha terminación inicial	1/03/2026	**Prorroga 2**		**Valor adicional No,2**	$	304.281.213,00
Fecha terminación final	30/06/2026	**Plazo ejecución**	15 meses.	**Valor total**	$	2.586.390.310,00
No Radicado	**Fecha radicado**	**PERIODO**	**No PAGO**	**Valor de la cuenta**		**SALDO**
20256110111392	7/05/2025	1/04/2025 al 30/04/2025	PAGO 1	$ 114.105.455,00	$	2.472.284.855,00
20256110144042	10/06/2025	1/05/2025 al 31/05/2025	PAGO 2	$ 114.105.455,00	$	2.358.179.400,00
20256110175662	11/07/2025	1/06/2025 al 31/06/2025	PAGO 3	$ 114.105.455,00	$	2.244.073.945,00
20256110215762	13/08/2025	1/07/2025 al 31/07/2025	PAGO 4	$ 114.105.455,00	$	2.129.968.490,00
20256110253652	15/09/2025	1/08/2025 al 31/08/2025	PAGO 5	$ 114.105.455,00	$	2.015.863.035,00
20256110292352	17/10/2025	1/09/2025 al 30/09/2025	PAGO 6	$ 114.105.455,00	$	1.901.757.580,00
20256110318482	11/10/2025	1/10/2025 al 31/10/2025	PAGO 7	$ 114.105.455,00	$	1.787.652.125,00
20256110347612	10/12/2025	1/11/2025 al 30/11/2025	PAGO 8	$ 114.105.455,00	$	1.673.546.670,00
20266110017282	26/01/2026	1/12/2025 al 31/12/2025	PAGO 9	$ 114.105.455,00	$	1.559.441.215,00
20266110037782	13/02/2026	1/1/2026 al 31/1/2026	PAGO 10	$ 114.105.455,00	$	1.445.335.760,00

CONTRATO 083-2025 - CONSORCIO SUBA TH 003					
«INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, PUENTES Y ESPACIO PÚBLICO (LOTE 1) EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLAN EN EL ANEXO TÉCNICO»					
Representante Legal	Edgar Salazar		**Director de Interventoría**	Ricardo Duarte	
NIT: 901.911,730-6	**Fecha pago SS: <!2/m**	**No de pago**	**Duración:** 11 meses	**Valor inicial**	$ 1.673.546.671,00
Fecha inicio	1/04/2025	**Prorroga 1**	$ 608.562.426	**Valor adicional No,1**	$ 608.562.426,00
Fecha terminación inicial	1/03/2026	**Prorroga 2**		**Valor adicional No,2**	$ 304.281.213,00
Fecha terminación final	30/06/2026	**Plazo ejecución**	15 meses.	**Valor total**	$ 2.586.390.310,00
No Radicado	**Fecha radicado**	**PERIODO**	**No PAGO**	**Valor de la cuenta**	**SALDO**
20266110072142	16/03/2026	1/02/2026 al 28/02/2026	PAGO 11	$ 114.105.455,00	$ 1.331.230.305,00
202661101055542	16/04/2026	1/03/2026 al 31/03/2026	PAGO 12	$ 114.105.455,00	$ 1.217.124.850,00
20266110138712	13/05/2026	1/04/2026 al 30/04/2026	PAGO 13	$ 114.105.455,00	$ 1.103.019.395,00
20266110174772	11/06/2026	1/05/2026 al 31/05/2026	PAGO 14	$ 114.105.455,00	$ 988.913.940,00
20266110205732	7/07/2026	1/06/2026 al 30/06/2026	PAGO 15	$ 114.105.455,00	$ 874.808.485,00
20266110249302	12/08/2026	1/07/2026 al 31/07/2026	PAGO 16	$ 114.105.455,00	$ 760.703.030,00
			PAGO A LA FECHA	**$ 1.825.687.280,00**	
			VALOR POR COBRAR	$ 760.703.030,00	
			% FINANCIERO	70,59%	

4 REVISIÓN DE PMT VIGENTES

A partir de los recorridos completados en campo la interventoría elaboró el siguiente resumen:

Tabla 12. Revisión de PMT vigentes

ATENCIÓN DE OBSERVACIONES			
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**REVISADO POR**	**FECHA**
1	**BILBAO – DELIA ZAPATA CIV 11013032 Y 11014786** - Mediante recorrido se identificó la ausencia de 27 señales de las solicitadas por SDM en el PMT aprobado, 11 fueron hurtadas, las otras no han sido instaladas.	John Jairo Torres Inspector de Interventoría	1 al 31 de agosto de 2026
2	**NARANJOS CIV 11007978, 11007996 Y 11008929** -Mediante recorrido se identificó la ausencia de 24 señales de las solicitadas por SDM en el PMT aprobado, 1 fue hurtada, las otras no han sido instaladas.	Vanesa Sánchez Ortiz Inspector de Interventoría	1 al 31 de agosto de 2026
3	**BILBAO CIV 11002121** - 1 día 26 de agosto de 2026, el contratista realiza actividades de instalación de asfalto, por consiguiente, la interventoría realiza el recorrido de PMT donde se evidencia el retiro de 13, aún se encuentran faltante de retirar 12, lo anterior según el COI aprobado por SDM	John Jairo Torres Inspector de Interventoría	1 al 31 de agosto de 2026

4	**BILBAO – GERARDO MOLINA CIV 11012029 Y 11013481** - Mediante recorrido se identificó la ausencia de 3 señales de las solicitadas por SDM en el PMT aprobado, las otras se encuentran instaladas.	John Jairo Torres Inspector de Interventoría	1 al 31 de agosto de 2026
5	**VILLA ELISA CIV 11014535** -Mediante recorrido la interventoría identificó que faltan por instalar 2 señales de acuerdo con el PMT aprobado por SDM. Además, 2 señales instaladas no corresponden al PMT.	Vanesa Sánchez Ortiz Inspector de Interventoría	1 al 31 de agosto de 2026
6	**BILBAO CIV 11001615, 11001609, 11001584, 11001576, 11001562 y 11001600** -Mediante recorrido la interventoría identificó que faltan por instalar 10 señales de acuerdo con el PMT aprobado por SDM.	John Jairo Torres Inspector de Interventoría	1 al 31 de agosto de 2026
7	**SANTA CECILIA CIV 11004607, 11004687 Y 11004750** -Mediante recorrido la interventoría identificó que faltan por instalar 24 señales de acuerdo con el PMT aprobado por SDM.	Vanesa Sánchez Ortiz Inspector de Interventoría	1 al 31 de agosto de 2026

Como consecuencia de las observaciones formuladas por la Interventoría, el contratista atendió de manera inmediata los requerimientos, implementando los correctivos correspondientes. No obstante, durante el seguimiento realizado se evidenció que persisten los hurtos de los elementos de obra y que, de manera recurrente, miembros de la comunidad continúan ocasionando daños a los cerramientos de aislamiento

instalados, afectando las medidas de protección y seguridad implementadas en los frentes de trabajo.

Por otro lado, se cuenta con los siguientes PMT aprobados:

Tabla 13. Resumen de PMT aprobados y vigentes

Tabla 1 Resumen de PMT aprobados y vigentes							
COI	**BARRIO**	**CIV**	**Desde**	**Hasta**	**FECHA INICIO**	**FECHA FIN**	**Radicado SDM**
23	GILMAR	**11003244**	CL 161C KR 59	CL 161C KR 62	05-06-2026	27-08-2026	202661201960872, Aprobado 24 Hrs, Horario de trabajo: 07:00-17:00
23	BILBAO	**11013222**	KR 141 CL 142A	KR 141 CL 142BIS	05-06-2026	27-08-2026	202661201819032 Aprobado 24 Hrs, Horario de trabajo: 07:00-17:00
23	BRITALIA	**11002322**	CL 166BIS KR 54C	CL 166BIS KR 55A	05-06-2026	27-08-2026	202661200462292 Y 202661200906192, Aprobado 24 Hrs, Horario de trabajo: 07:00-17:00
23	VISTA BELLA	**11002151**	CL 168A KR 45A	CL 168A KR 48	05-06-2026	27-08-2026	202661200462292 Y 202661200906192, Aprobado 24 Hrs, Horario de trabajo: 07:00-17:00
23	LOMBARDÍA	**11002971 y 11002792**	KR 111 CL 142	KR 111 CL 142A	05-06-2026	27-08-2026	202661201960742, Aprobado 24 Hrs, Horario de trabajo: 07:00-17:00
23	POA	**11002729**	CL 148 KR 102B	CL 148 KR 103B	05-06-2026	27-08-2026	202661201903572, Aprobado 24 Hrs, Horario de trabajo: 07:00-17:00
23	TURINGIA	**11002207**	KR 103D CL 150C	KR 103D CL 151	05-06-2026	27-08-2026	202661201961002 Aprobado 24 Hrs, Horario de trabajo: 07:00-17:00
25	LOS NARANJOS	**11007996, 11008029 y 11007978**	CL 130ABIS KR 87D	CL 130ABIS KR 89	19-06-2026	27-08-2026	202661201647482, 202661202189022 Aprobado 24 Hrs, Horario de trabajo: 07:00-17:00
23	BILBAO	**11002121**	KR 150C CL 142B	KR 150C CL 142C	05-06-2026	27-08-2026	202661201604152, Aprobado 24 Hrs,

Tabla 1 Resumen de PMT aprobados y vigentes

COI	BARRIO	CIV	Desde	Hasta	FECHA INICIO	FECHA FIN	Radicado SDM
							Horario de trabajo: 07:00-17:00
33	BILBAO	**11001615, 11001609, 11001600, 11001584, 11001576 y 11001562**	CL 143B KR 151A	CL 143B KR 152	14-08-2026	27-08-2026	Horario de trabajo: 07:00-17:00
33	Santa Cecilia	**11004607 11004687 11004750**	KR 156 A CALLE 132	KR 156 A CALLE 132 D	14-08-2026	31-08-2026	Horario de trabajo: 07:00-17:00
33	Bilbao (IED Gerardo Molina)	**11013482 11013481 11013480**	KR 141 CALLE 142 A	KR 141 CALLE 142 C	14-08-2026	27-08-2026	Horario de trabajo: 07:00-17:00

Durante el presente periodo se adelantó el trámite correspondiente a la Prórroga No. 3 de los contratos de obra e interventoría. En el Comité de Seguimiento No. 70, realizado el 27 de agosto de 2026, el contratista manifestó que no fue posible gestionar la prórroga de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), debido a que aún no se contaba con el documento aprobado de la Prórroga No. 3 del contrato. Lo anterior debido a que el trámite de prorroga debió surtir una fase de revisión en mesa técnica de la Secretaría de Gobierno antes de su aprobación por parte del FDLS.

En consecuencia, el contratista de obra informó que, para los sectores de Naranjos, Santa Cecilia y Bilbao, sería necesario iniciar nuevamente el trámite de los PMT desde su etapa inicial, una vez se cuente con la documentación contractual debidamente aprobada, con el fin de dar continuidad a las gestiones requeridas para su implementación.

Asimismo, durante este periodo se recibieron las aprobaciones de los PMT mediante COI No. 33 correspondientes al frente de obra del sector Bilbao, Santa Cecilia y Gerardo Molina los cuales se encontraban pendientes de viabilización. Con la obtención de estas aprobaciones, se habilita la ejecución de las intervenciones programadas en dichos frentes, conforme a las condiciones establecidas por la autoridad de tránsito.

5 CORRESPONDENCIA ENVIADA Y RECIBIDA

Se radicó al contratista Consorcio Suba Vial VR los siguientes oficios:

- Remisión SPMT 202631208951841 y SPMT 202631208823461 incumplimientos en la implementación del PMT.

Se radicó al FDLS los siguientes oficios:

- El 10 de agosto de 2026 mediante comunicado SUBA-083-TH-1046 se entregó el informe mensual de tránsito del mes de junio, elaborado por el contratista de obra y aprobado por interventoría.

Durante el periodo del presente informe se recibieron las siguientes comunicaciones por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

- El 13 de agosto de 2026 mediante correo 202661202722682 SEGUNDAS OBSERVACIONES AL PMT CON RAD. 202661202722682_COI 31_ CL 129 ENTRE KR 102A Y KR 103.
- El 18 de agosto de 2026 mediante correo 202631208951841 Obras sin Plan de Manejo de Tránsito (PMT) vigente e incumplimientos en la implementación del PMT.

La Interventoría, mediante correo electrónico el 21 de agosto de 2026, notificó al Contratista CONSORCIO SUBA VIAL VR sobre Concepto técnico favorable de Aprobación a la propuesta de Diseño de Señalización Horizontal y Vertical del del Contrato de obra No. 1009 - 2024 por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) mediante los radicados No. 202631109044531.

Se recibió por parte del contratista de obra los siguientes comunicados:

- EL 4 DE AGOSTO DE 2026 OFICIO 838_C JUSTIFICACION SDM CIERRE TOTAL BILBAO CALLE 143b
- EL 14 DE AGOSTO DE 2026 OFICIO 851_C COI #33 PMT APROBADO POR LA SDM PARA SANTA CECILIA (11004607-11004687-11004750), BILBAO (11001615-11001609
- EL 25 DE AGOSTO DE 2026 RESPUESTA A OFICIOS DE MOVILIDAD SDM 202631208951841 Y 202631208823461

Estos oficios se encuentran en el anexo de correspondencia del informe técnico del contratista de obra.

6 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- Durante el periodo del presente informe se adelantó el trámite correspondiente a la Prórroga No. 3 de los contratos de obra e interventoría. En el Comité de Seguimiento No. 70, realizado el 27 de agosto de 2026, el contratista manifestó que no fue posible gestionar la prórroga de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), debido a que aún no se contaba con el documento aprobado de la Prórroga No. 3 del contrato.
  En consecuencia, el contratista de obra informó que, para los sectores de Naranjos, Santa Cecilia y Bilbao, será necesario iniciar nuevamente el trámite de los PMT desde su etapa inicial, una vez se cuente con la documentación contractual debidamente aprobada, con el fin de dar continuidad a las gestiones requeridas para su implementación.
  Se debe indicar que la solicitud de prórroga No. 3 requirió una evaluación en mesa técnica de la Secretaría de Gobierno. En consecuencia, hasta tanto no se contará con el análisis y concepto correspondiente, el FDLS no podía proceder con la suscripción de la respectiva prórroga
- La interventoría identificó en recorridos de obra falencias en la implementación de los PMT aprobados por la SDM para Bilbao- Delia Zapata, Bilbao- Gerardo Molina, Naranjos, Bilbao y Santa Cecilia. Estos son reportados en el anexo 3. Revisiones de PMT.
- Se incluyen los números de radicado correspondientes a las solicitudes de renovación de los PMT de los segmentos que se encuentran pendientes de terminación: (202661203310222, 202661203310622 y 202661203310792)

RECOMENDACIONES

- La interventoría reiterará al contratista de obra la obligación de implementar completamente el PMT aprobado por SDM para cada CIV en ejecución.
- Fortalecer los mecanismos de seguimiento y control interno por parte del contratista para verificar periódicamente el estado y la correcta implementación de la señalización temporal, asegurando el cumplimiento de las disposiciones establecidas en los PMT aprobados y de la normatividad vigente en materia de seguridad vial.