

## AJUSTES LÍNEA BASE PGIRS

### DE ACUERDO CON OBSERVACIONES DE LOS CONCESIONARIOS DEL ESQUEMA DE ASEO COMPONENTE NO RESIDUOS APROVECHABLES

#### ASE 1 – Promoambiental

Mediante el correo de la secretaria técnica no se recepción ninguna observación, duda o comentario sobre la línea base propuesta.

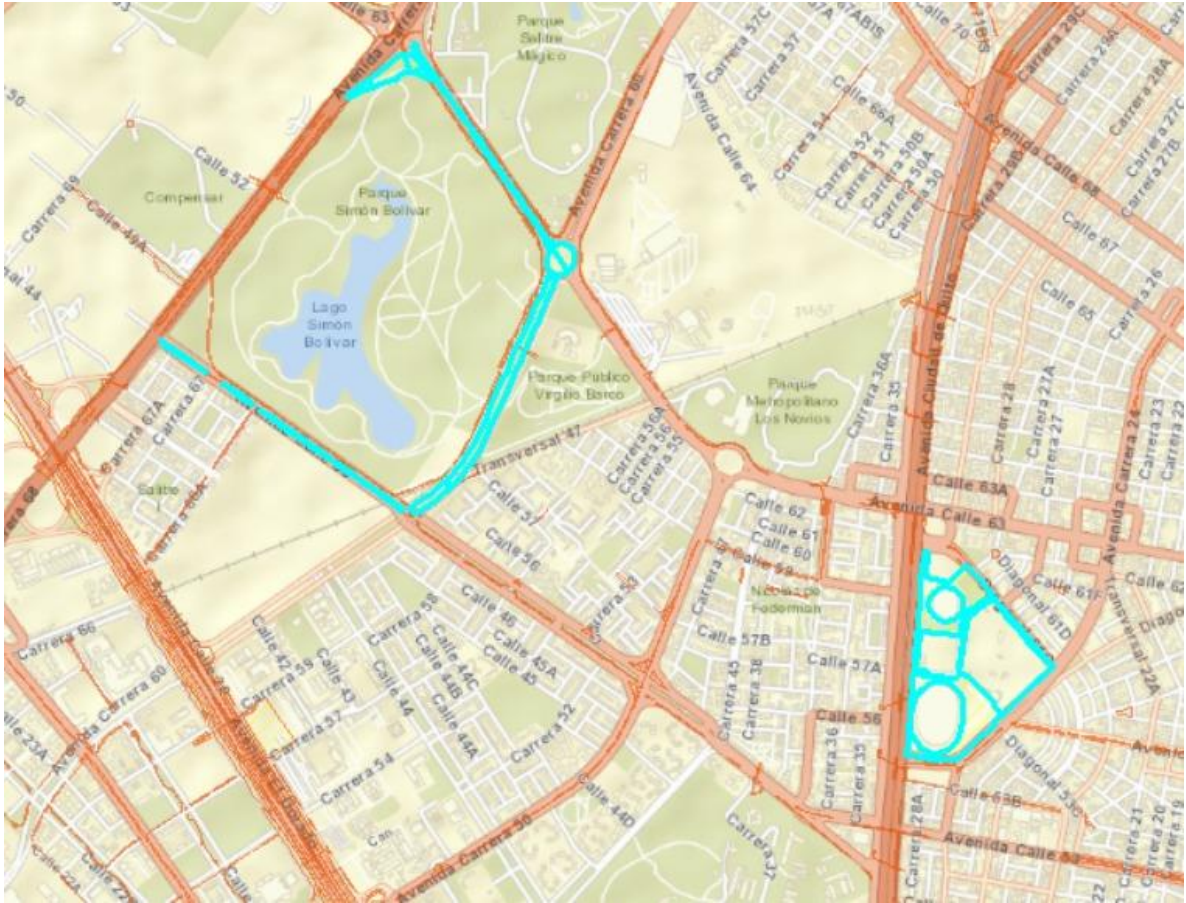
#### ASE 2 - Lime

1. Se revisa Frecuencia de atención de la KR 88C entre CL 49 sur y CL59C sur, se encuentra que la propuesta es de Frecuencia 6 y en todo el trayecto de la vía se corrigió el tramo señalado en el círculo negro que tenía frecuencia 3, se dejó como 6, el resto de los tramos de esta K88C están con la frecuencia 6 como lo solicitó Lime. Tener en cuenta que el polígono de frecuencia especial es de mínimo 3.



2. Revisión cicloruta DG 16Sur. Se asigna frecuencia 3 a todo el tramo de la cicloruta por continuidad, sin embargo, se debe tener en cuenta que la asignación de frecuencias de las ciclorutas esta dada por la frecuencia de la vía paralela más cercana.





### ASE 3 – Ciudad Limpia

1. Dado que la actividad de barrido se paga por todos los ciudadanos del área urbana de manera ecuánime, esta unidad estipulo que el parámetro técnico para dar una distribución equitativa de acuerdo con las necesidades del distrito es la clasificación de la malla vial la cual se encuentra determinada de acuerdo con el POT y que relaciona a continuación:
  - Malla vial arterial: Complementaria red de vías que articula operacionalmente los subsistemas de la malla vial principal facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana. Malla Vial Arterial Principal vía principal, destinada al servicio de tráficos de larga y media distancia. Es el soporte de la movilidad y accesibilidad metropolitana y regional.
  - Malla vial intermedia: Red constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la Malla Arterial Principal y Arterial Complementaria, sirviendo como alternativa de circulación a éstas. Permite el acceso y fluidez de la ciudad a escala zonal.

- Malla vial local: Vía cuya función primordial es la de brindar accesibilidad a predios y soportar tráficos de corta distancia. Establece el acceso a las unidades de vivienda.
- Malla vial peatonal: Vía cuya función principal es el tránsito de peatones. En ella no se permite el acceso vehicular.
- Malla vial rural: Las vías principales que cruzan el territorio rural del Distrito al comunicar a Bogotá D.C., con los municipios vecinos, y a los centros poblados, con Bogotá D.C. 6. Sin definir: Malla que está en proceso de clasificación.
- Proyectada: Vía que por procesos de planificación se encuentra proyectada para su materialización futura
- Para los sectores que, por sus características especiales de actividad económica, interés turístico, interés cultural, entre otros; requieren de una atención diferenciada a la atención estimada de manera general por la malla vial, se establecen zonas de atención espacial.

\*Mediante el PGIRS que cuenta con un horizonte de planeación mayor al de la actual concesión del esquema de aseo, no se discrimina el tipo de barrido efectuado sobre las diferentes vías y zonas de espacio público, adicionalmente de acuerdo con lo definido en el decreto 1077 de 2015, “ARTICULO 2.3.2.1.1. Definiciones... Barrido y limpieza de vías y áreas públicas. Es la actividad del servicio público de aseo que consiste en el conjunto de acciones tendientes a dejar las áreas y las vías públicas libres de todo residuo sólido, esparcido o acumulado, de manera que dichas áreas queden libres de papeles, hojas, arenilla y similares y de cualquier otro objeto o material susceptible de ser removido manualmente o mediante el uso de equipos mecánicos. Barrido y limpieza manual. Es la labor realizada manualmente para retirar de las vías y áreas públicas papeles, hojas, arenilla acumulada y cualquier otro objeto o material. Barrido y limpieza mecánica. Es la labor realizada mediante el uso de equipos mecánicos para retirar de las vías y áreas públicas (Subrayado fuera de texto), papeles, hojas, arenilla acumulada y cualquier otro objeto o material....”

Para la asignación de frecuencia de las zonas objeto de barrido se usó la siguiente tabla de referencias para asignación de frecuencia, a excepción de las contenidas en los sectores de frecuencia especial, ya que para estas se asignó la frecuencia especial correspondiente.

Categoría	Frecuencia (Veces por semana)
<b>Elementos del distrito susceptibles a ser barridos, que NO se encuentran dentro de las Zonas de atención especial</b>	
Malla vial arterial	7



Malla vial intermedia	3
Malla vial local	2
Malla vial Sin definir	2
Puentes Peatonales	De acuerdo con la categorización de la vía en la que se encuentre ubicado
Cicloruta	4
Separadores	2
Plazas	2

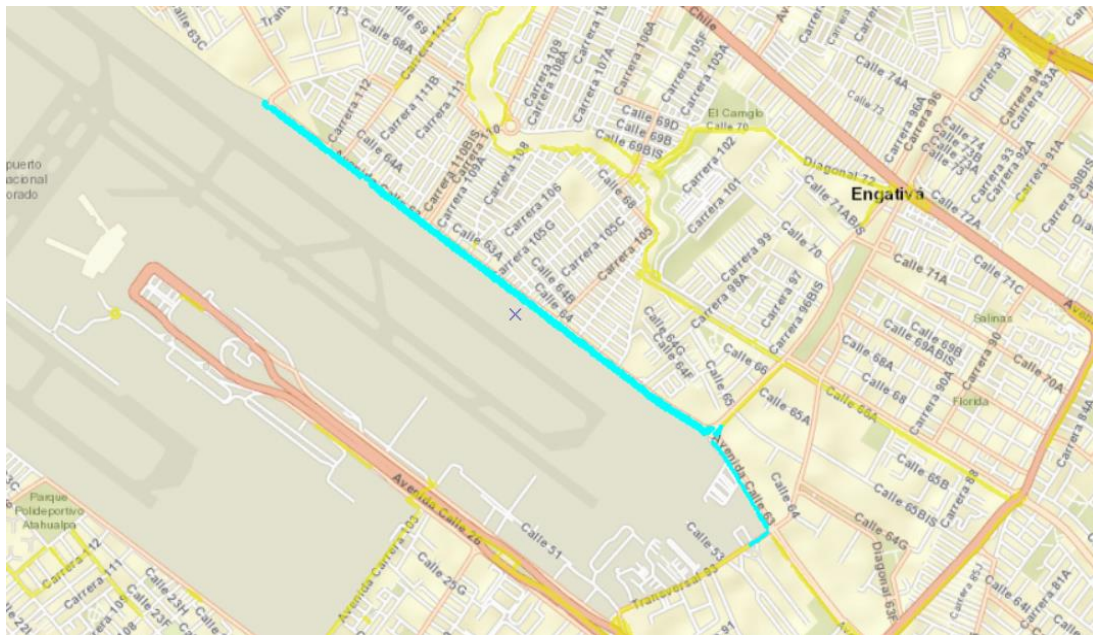
- Es importante que aclarar que en la presente línea base del Pgirs se tomó la capa de ciclorutas del mapa referencia IDECA vigencia 092020, la cual está generada en geometría tipo polígono es decir como área. Solamente se excluyeron las ciclorutas que se encuentran al interior de algunos parques metropolitanos con cerramiento.
- Se acogen los puntos mencionados de manera literal por el concesionario, tales como separadores Av. Boyacá con Calle 40 sur (entre Calle 39H Sur y Calle 42 Sur), Av. Américas con Av. Carrera 68 (entre Cra 68 y Cra 68D), Diagonal 3 con Carrera 80 G (entre Cra 80C y Cra 80H), Av. Ciudad de Cali con Calle 38 sur (entre Dg 3 y Calle 38 Sur), Calle 22 con Carrera 106 (entre Cra 105 y Cra 108). Se debe indicar los otros sectores puntuales que requieren atención de barrido por actividad comercial o de reciclaje.
- El concesionario no especifica los separadores requeridos de barrido por actividad. Con relación a la solicitud de frecuencia adicional en los tramos de ciclovía, se precisa que la ciclovía está incluida dentro de la malla vial, por lo cual ya está contemplada dentro de la actividad de barrido, por tanto, no se considera pertinente aumentar la frecuencia propuesta en dichas vías
- Para el caso particular de Ciudad Salitre, sobre la AC 24 entre Kr 68 A y Kr 69 D, se incluyen algunos separadores de cobertura vegetal. Se debe especificar por medio de archivo shape las bahías de espacio público que requieren atención de barrido manual.
- El separador de la Calle 25 entre Kra 68 A y Av. kra 70, no se incluye, el mismo corresponde al parque vecinal CIUDAD SALITRE ETAPA 1 SECTOR 1, la cicloruta que está en medio ya se encuentra incluida en la línea base del Pgirs.

Nota: Se valida el archivo shape enviado, el cual no especifica los separadores adicionales que requieren atención de barrido por actividad de comercio o de reciclaje.

- En cuanto a la excusión de las vías inexistentes que se deben retirar y para el caso de las vías privadas se mantienen dentro de la línea base por ser parte del espacio público del distrito, las cuales por inexistencia o por imposibilidad de acceso en la actualidad, no son barridas y por tanto no se traslada a la tarifa.

#### Ase 4 – Bogotá Limpia

- Se ajusta a ASE 4 las vías y zonas de barrido (ciclorutas y separadores) de la Calle 63 entre la Kra 93 y Kra 122. Adicional se actualiza el código y nombre de localidad a Engativá.

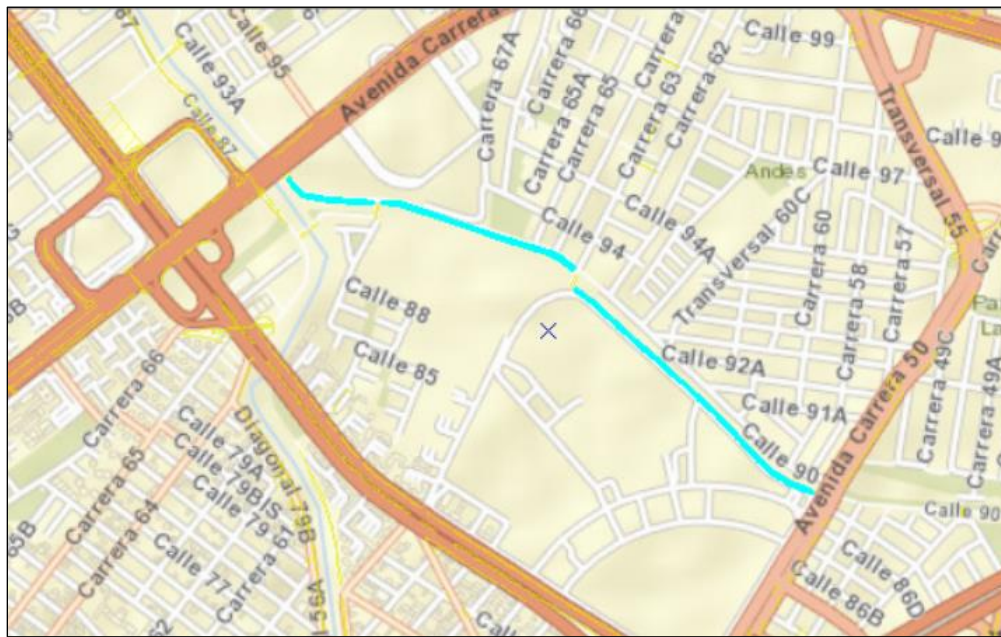


- Se elimina tramo inexistente de la Calle 63 entre la Kra 112 hasta la Kra 116 y las vías al interior de la PTAR Salitre, vías que son propias de la infraestructura de la Planta a cargo de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.





4. Separadores: Se revisaron todos los separadores incorporados en el mapa de referencia IDECA vigencia 032020, teniendo en cuenta varios factores de clasificación, los cuales se encuentran explicados en el documento Anexo I técnico publicado en la página con la cartografía del PGIRS. En el caso de requerir zonas adicionales, se debe enviar el archivo shape con la selección de los separadores o áreas duras que requieren atención de barrido especial ya sea por actividades de comercio, tránsito constante o reciclaje.
5. Se incluye el tramo de cicloruta al lado del canal Río Negro en las zonas de barrido.



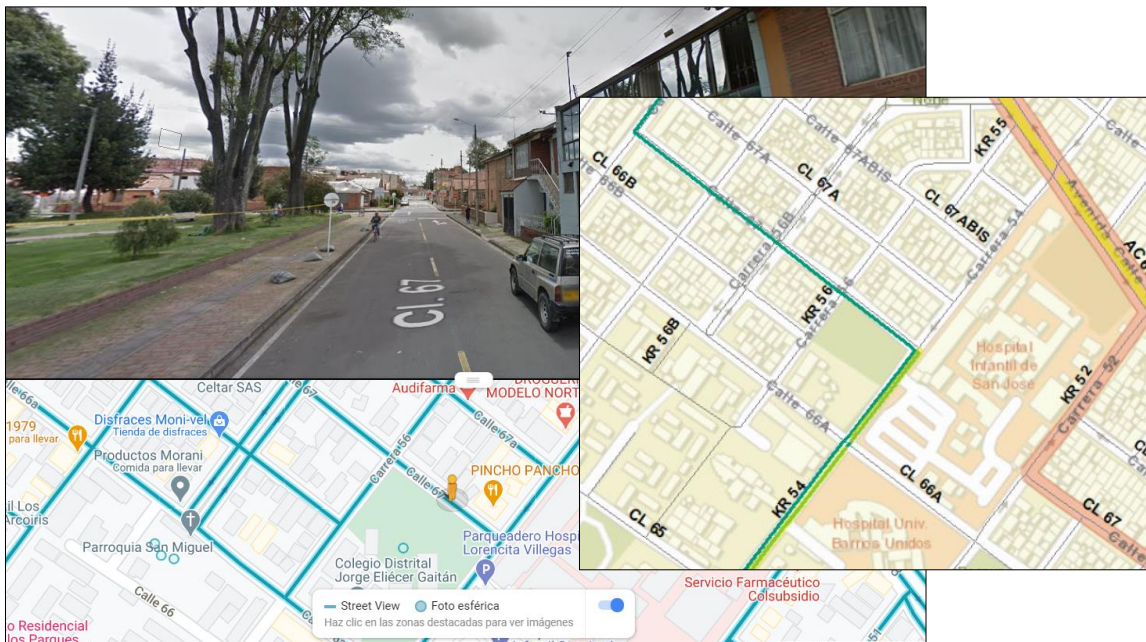
6. Se atiende la recomendación de incluir en la tabla de frecuencias los elementos de Alameda y Calzada Peatonal

Categoría	Frecuencia (Veces por semana)
<b>Elementos del distrito susceptibles a ser barridos, que NO se encuentran dentro de las Zonas de atención especial</b>	
Malla vial arterial	7
Malla vial intermedia	3
Malla vial local	2
Malla vial peatonal	2
Malla vial Sin definir	2
Alameda	De acuerdo con la categorización de la vía en la que se encuentre ubicado
Puentes Peatonales	De acuerdo con la categorización de la vía en la que se encuentre ubicado



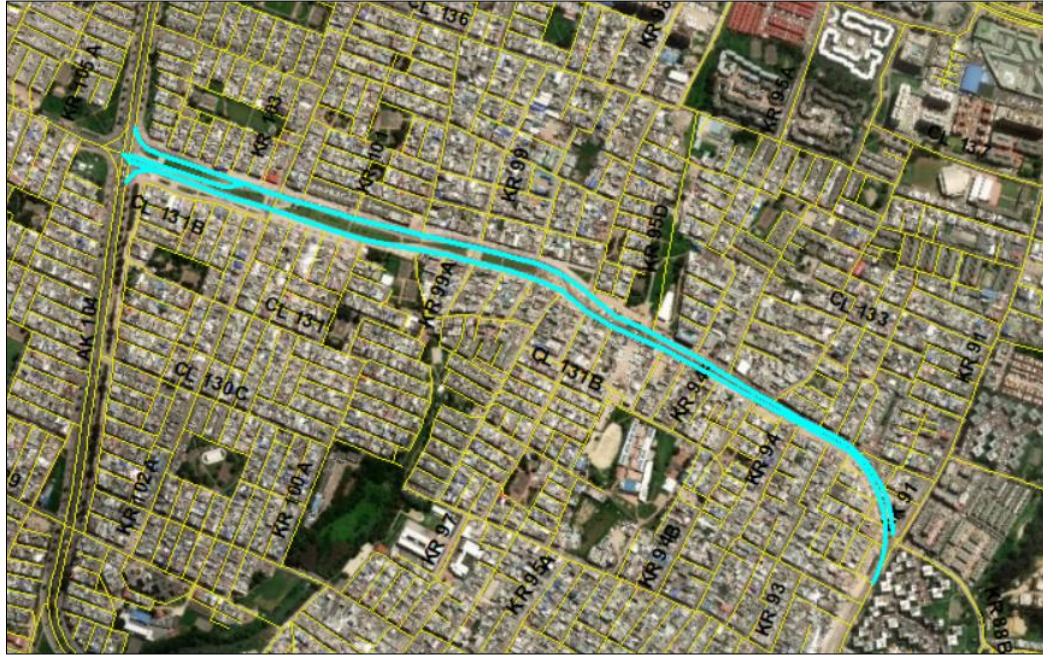
Cicloruta	De acuerdo con la categorización de la vía en la que se encuentre ubicado
Calzada Peatonal	2
Parque	2
Separadores	2
Plazas	2

7. La red de bicisuarios contenida en el mapa de referencia en el dataset “Transporte\_Terrestre”, capa “RBic, fue comparada con la capa de Cicloruta en el mismo dataset, y se encontró que las la capa RBic incluye las vías, puentes, parques y demás elementos por donde pueden transitar los usuarios en bicicleta tanto de forma exclusiva como compartida con los demás actores de tránsito, y la capa de cicloruta son las calzadas exclusivas de transito de bicicletas, por lo anterior no aplica la inclusión de la redes ya que se repetirían vías vehiculares en la suma de kilómetros.



8. Se digitaliza tramo nuevo de la Calle 63 con Avenida Boyacá y se incluye en los elementos de zonas de barrido el puente peatonal de la misma vía

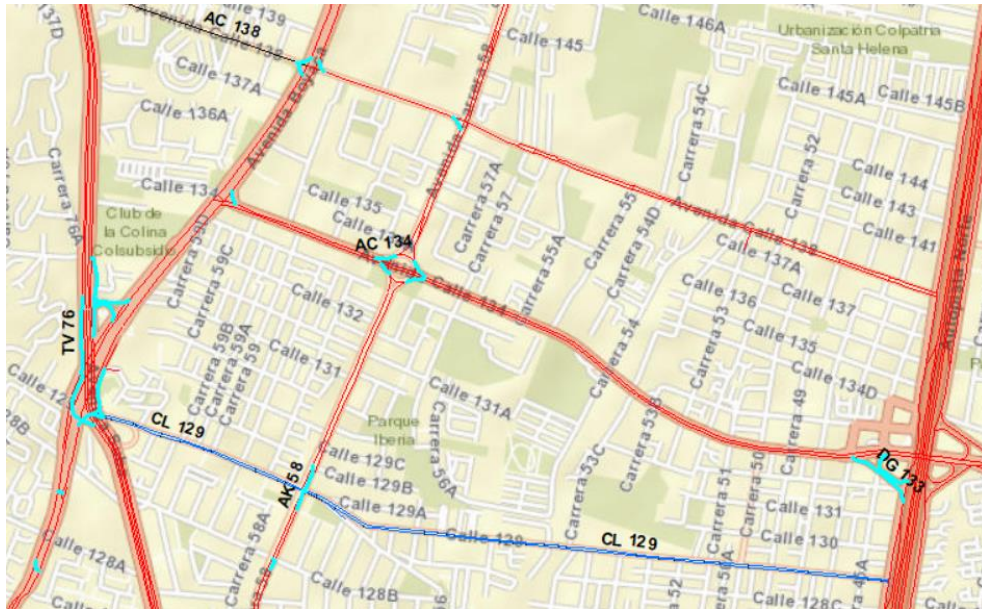




2. Para el caso de las vías nuevas y puente peatonales será tenida en cuenta las frecuencias generales que se presentan en la línea base, respetando la continuidad de la frecuencia en el tramo vial. Se incluirá esta observación en el documento línea base del Pgirs.
  
3. Debe verificarse el anexo geográfico en el cual se consigna la frecuencia asignada a cada uno de los elementos de barrido, para algunos casos diferentes de los elementos que se encuentran dentro de polígonos de frecuencia especial, se asignó frecuencia diferente a la clasificación para dar continuidad y evitar cambios abruptos en secciones de una misma vía, así como los cambios de frecuencias solicitados por los mismos concesionarios. Se incluirá esta observación en el documento línea base del Pgirs.

Ejemplo, si es una vía de clasificación tipo 1 (Arterial) le corresponde frecuencia 7 veces por semana, pero existen tramos intermedios en la vía como las orejas o salidas a otras vías arteriales que tienen otra clasificación vial, pero la frecuencia de barrido continua de 7 veces.





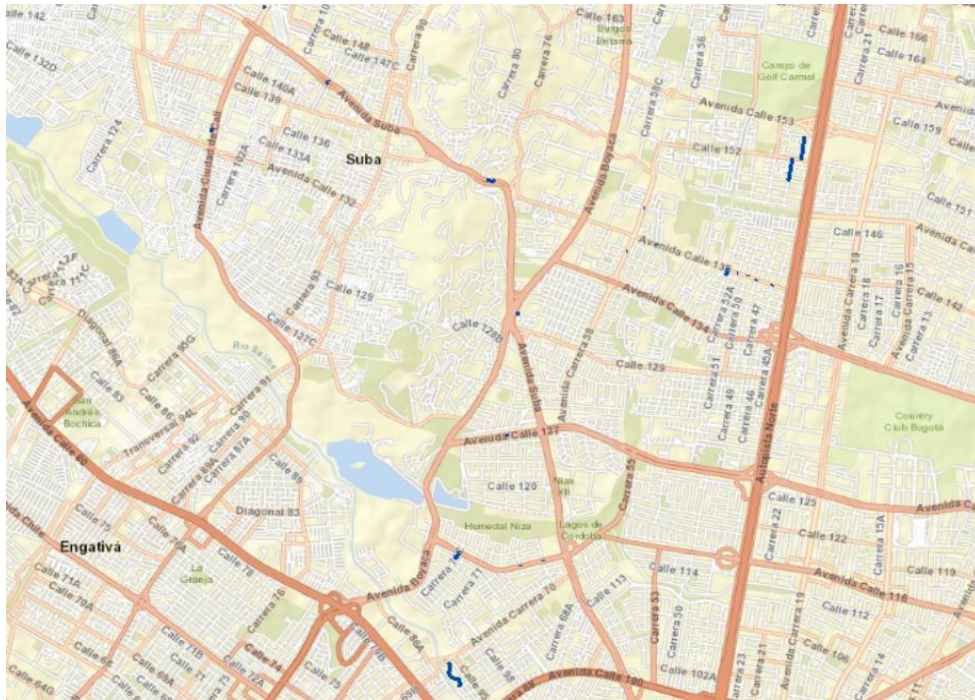
4. Para la revisión y ajuste en los cambios de frecuencia propuesta por la interventoría y por los concesionarios, se realizó con base en las siguientes condiciones:

FV= Frecuencia vigente o actual  
 AS = Frecuencia propuesta por el ASE  
 CP= Frecuencia propuesta interventoría

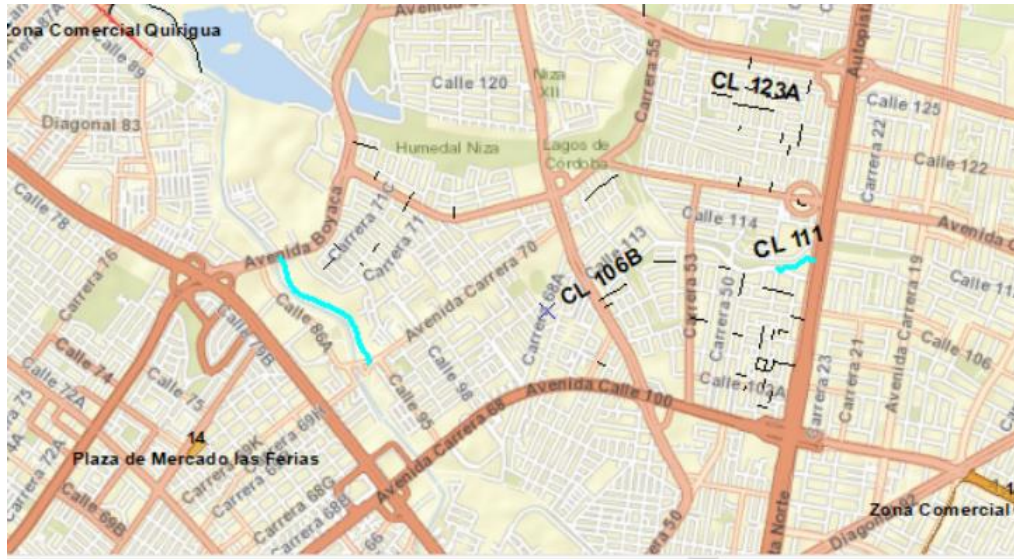
Parámetro	Resultado	Observación
AS y CP es Nulo	FV	Se mantiene la frecuencia actual
AS es Nulo y CP = 0	FV	Se mantiene la frecuencia actual
AS es Nulo y CP = FV	FV	Se mantiene la frecuencia actual
AS es Nulo y CP < FV	FV	Se mantiene la frecuencia actual
AS es Nulo y CP > FV	CP	Se actualiza a frecuencia propuesta interventoría
CP es Nulo y FV = AS	FV	Se mantiene la frecuencia actual
CP es Nulo y AS = 0	FV	Se mantiene la frecuencia actual, ya que no se eliminan vías privadas reportadas en mapa base.
CP es Nulo y FV < AS	AS	Se actualiza a frecuencia propuesta ASE
CP es Nulo y FV > AS	AS	Se actualiza a frecuencia propuesta ASE
CP=AS=FV	FV	Se mantiene la frecuencia actual
CP = AS y FV < CPC	AS/CP	Se actualiza a frecuencia propuesta interventoría o por el ASE
CP = AS y FV > CPC	FV	Se mantiene la frecuencia actual
FV = AS y AS < CP	CP	Se actualiza a frecuencia propuesta interventoría
FV = AS y AS > CP	AS	Se actualiza a frecuencia propuesta ASE
FV < AS y AS < CP	CP	Se actualiza a frecuencia propuesta interventoría
FV < AS y AS > CP	AS	Se actualiza a frecuencia propuesta ASE
FV > AS y AS < CP	CP	Se actualiza a frecuencia propuesta interventoría



Se encontrando 34 tramos en los cuales la frecuencia se pudo asignar a la clasificación de la vía. Los demás tramos viales en general cumplen con las condiciones antes mencionadas de asignación de frecuencia.



Vías peatonales: se corrigió 2 tramos de vías de frecuencia 3 a frecuencia 2.



5. Zonas barrido: En el proceso de actualización de la línea base del Pgirs, se realizó la validación de los elementos de barrido, en especial los separadores viales del mapa de referencia, teniendo en cuenta varios factores de clasificación, los cuales se encuentran explicados en el documento Anexo I técnico publicado en la página con la cartografía del Pgirs. El concesionario Área Limpia debe enviar el archivo shape con la selección de los separadores o áreas duras que requieren atención de barrido especial ya sea por actividades de comercio, tránsito constante o reciclaje.