



Bogotá D.C., lunes 14 de febrero de 2022

Señor

DIEGO FERNANDO SERRATO C.

Correo electrónico: diegof_serratoc@hotmail.com

Ciudad

Asunto: Respuesta a la comunicación con Radicado UAERMV No. 20221120012822 del 8 de febrero de 2022.

Cordial saludo,

En atención a la comunicación del asunto, relacionada con: "(...) *solicitamos su ayuda para que por favor la calle 123a entre Carreras 47 y 48 sea reparada (...)*" (sic) La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UERMV) por medio de la Subdirección de Mejoramiento de la Malla Vial Local (SMVL) revisó la dirección relacionada en su petición, en el Sistema de Información Geográfico del Instituto de Desarrollo Urbano (SIGIDU) y consultó la base de datos de la Entidad en el Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA) observando lo siguiente:

Localidad: No. 11 – SUBA // UPZ: LA ALHAMBRA

CIV	VÍA	DESDE	HASTA	SECCIÓN VIAL	RUTAS SITP	OBSERVACIONES
11010627	CL 123A	KR 47	KR 48	V8	NO	CIV no se encuentra incluido dentro de la programación de actividades vigente

CIV: CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN VIAL

Con base en la información recopilada por la Entidad y de acuerdo con el procedimiento de evaluación de vías, el tramo señalado, actualmente no se encuentra incluido dentro de la programación de actividades vigente y teniendo en cuenta que los programas que lleva a cabo la Entidad son ejecutados con recursos a monto agotable y que dichos recursos deben ser distribuidos entre todas las localidades de la Ciudad, lamentablemente no es posible para la UAERMV intervenir el mencionado tramo en este momento.

Vale la pena mencionar que la UAERMV realiza diariamente recorridos por todas las localidades que conforman la ciudad, haciendo el levantamiento del estado de la malla vial local e intermedia construida, esta información se recopila mediante el Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA) en una base de datos elaborada para tal fin, teniendo como un apoyo de referencia, el material fotográfico tomado en el sitio.

De la misma manera, a diario se evalúa la posibilidad de programar los tramos viales registrados en la mencionada base de datos, dentro de la ejecución por misionalidad que adelanta la Entidad, sin embargo, su intervención está supeditada a la disponibilidad de recursos asignados a la UAERMV, viabilidad del estado de las redes de acueducto y alcantarillado, capacidad operativa de la Entidad, entre otras, lo cual no implica una intervención inmediata de los tramos diagnosticados.

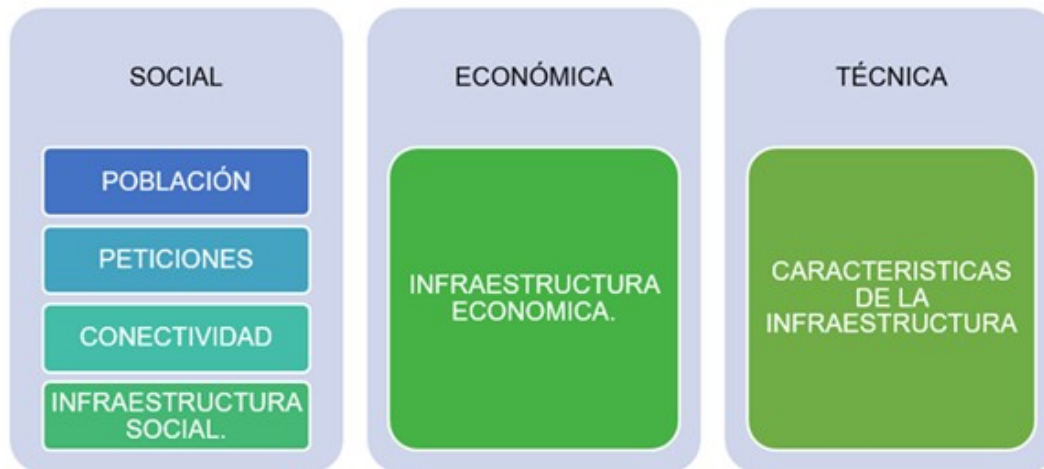


La UAERMV distribuye los mencionados recursos que le son asignados, para cumplir con las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Distrital, basándose en el tamaño de las localidades, y en las estadísticas del estado de la malla vial por localidad que es publicado por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU semestralmente, es decir que a partir de la extensión y estado de la malla vial en cada localidad se distribuyen las metas de intervención por localidad.

Adicionalmente, la UAERMV en el marco de su misión institucional ha desarrollado e implementado un modelo de priorización de vías, el cual, a partir de la actualización realizada en octubre de 2020, agrupa en tres dimensiones (Técnica, social, económica) criterios como:

- Densidad poblacional
- Personas con movilidad restringida
- Peticiones de la ciudadanía
- Uso del suelo
- Conectividad con infraestructura de: ambiente, cultura, deporte y recreación, educación, función pública, salud, seguridad y justicia, transporte, oficinas, comercio, industria y turismo)
- Tipología de la malla vial
- Circulación de rutas de transporte
- Incidentes de tránsito

Las tres dimensiones mencionadas son las siguientes:



1. DIMENSIÓN SOCIAL

La dimensión social está orientada a dar prioridad a los segmentos viales que beneficien directamente a la mayor cantidad de personas y/o familias debido a la conservación de dichos segmentos por parte de la UAERMV, y para lo cual considera cuatro (04) criterios que son: población, peticiones, conectividad e infraestructura social.

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

La actividad económica entendida como el grupo de procesos en el cual se generan productos y servicios para satisfacer las necesidades de la sociedad, se constituye en un criterio importante dentro del modelo de priorización, y para el cual se considera como criterio la infraestructura en función económica.

3. DIMENSIÓN TÉCNICA

Cada ciudad o región del mundo tiene su propio desarrollo y organización, de conformidad con sus necesidades, condiciones geográficas, cultura, etc., en ese sentido es fácil entender que la infraestructura vial de una ciudad o región cambia o se desarrolla de manera singular, por lo tanto, se considera dentro del modelo, una dimensión técnica con el criterio de características de la infraestructura vial de la ciudad de Bogotá

De igual manera, mediante el modelo de priorización desarrollado, se busca la articulación de los diferentes actores que intervienen en la malla vial local, a partir de un mapa digital interactivo de la ciudad, en el que se superpone el diagnóstico del IDU, con los planos de ejecución para el cuatrienio de cada entidad que interviene la malla vial local.

A partir de este ejercicio de coordinación entre entidades, se pretende causar el mayor impacto en la intervención, al considerar de alta prioridad, las vías que conectan con equipamientos urbanos (hospitales, comercio, centros educativos, entre otros).

De acuerdo con lo mencionado, luego de haber corrido el proceso de análisis y revisión de los parámetros establecidos para la priorización de vías y al no poder incluir los tramos solicitados, como es el caso de su requerimiento, realizamos la solicitud de verificación a las alcaldías locales pertinentes, con el fin de que, desde su competencia, revisen sus proyectos de mantenimiento y se evalúe la posibilidad de realizar su intervención.

Lo anterior, de conformidad con el numeral 3º del artículo 5º del Acuerdo 740 de 2019, *“los Alcaldes Locales tienen las siguientes competencias que se desarrollarán en el ámbito local: (...) 3) Adelantar el diseño, construcción y conservación de la malla vial local e intermedia, del espacio público y peatonal local e intermedio; así como de los puentes peatonales y/o vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Así mismo, podrán coordinar con las entidades del sector movilidad su participación en la conservación de la malla vial y espacio público arterial, sin transporte masivo (...)”*.

Por lo tanto, en cumplimiento del artículo 1 de la ley 1755 de 2015 que modifica el artículo 21 de la ley 1437 de 2011, se remite copia de su requerimiento a la Alcaldía local de Suba, para que desde su competencia revise sus proyectos de intervención para el tramo correspondiente a la vía de su petición, amplíe la información al respecto y le brinde una respuesta directa.

Con lo anterior damos respuesta a su petición y le manifestamos nuestra disposición para continuar trabajando por Bogotá.

Cordialmente,

Copia : Alcaldía Local Suba – Calle 146C Bis No. 90 – 57 (Rad 20221120012822)



Documento 20221200011231 firmado electrónicamente por:

LIBARDO ALFONSO CELIS YARURO, Subdirector Técnico de Mejoramiento de la Malla Vial Local, SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE MEJORAMIENTO MALLA VIAL LOCAL, Fecha firma: 14-02-2022 17:12:30

Revisó: HÉCTOR ALFONSO CONTRERAS RODRÍGUEZ - Contratista - SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE MEJORAMIENTO MALLA VIAL LOCAL



009e8fce6206e76a392348f3820089d9e5f26ab4d04e20f95f90812e3913e713

Código de Verificación CV: efeb3 Comprobar desde: <https://www.umv.gov.co/portal/verificar/>

