

Bogotá D.C., miércoles 21 de diciembre de 2022

Señor:

GERMAN RIOS

Dirección: NO REPORTA

Teléfono: NO REPORTA

Email: @germanrios1

Bogotá - D.C.

*ASUNTO: Respuesta radicado IDU – DTCl **20223851949231** de 21 de diciembre de 2022, con radicado UAERMV **20221120151572** de 21 de diciembre de 2022, cuya Referencia es: ENVÍO RESPUESTA AL RADICADO IDU 20221852119652 DEL 05-DIC-2022 AVENIDA CALLE 116 CON CARRERA 53 LOCALIDAD DE SUBA”.*

Cordial saludo,

En atención a su requerimiento a través del cual solicita la intervención de la vía Avenida Calle 116 con Carrera 53 y considerando que, en el oficio remitido por el IDU con el radicado del asunto, esta Entidad informó lo siguiente:

“(…), se envía copia de la presente comunicación a la UAERMV, con el fin de que le brinden respuesta directa y de fondo, respecto a las actividades que ejecutadas en la Avenida Calle 116”

De manera atenta, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV informa que, actualmente se encuentra en ejecución el Convenio Interadministrativo IDU N° 1374 de 2021, suscrito entre el IDU y la UAERMV, el cual cuenta con un plazo de ejecución de diecinueve (19) meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio, es decir, desde el 13 de agosto de 2021 hasta el 12 de marzo de 2023 y que el corredor de la Avenida Pepe Sierra (Calle 116) entre Kra 7 y la Avenida Boyacá fue inicialmente preseleccionado para la atención de daños puntuales a través de este Convenio.

Dicho lo anterior, es pertinente aclarar que el alcance inicial del Convenio Interadministrativo IDU 1374 de 2021 y que se encuentra descrito en el numeral 1.2.1 del Anexo 1 – Anexo Técnico, es el que se detalla a continuación:

El alcance contempla la atención de los daños puntuales, existentes en los corredores priorizados en la Malla Vial Arterial No troncal (MVANT) y de la Malla Vial intermedia que soporta rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (rutas SITP) determinadas por el IDU, mediante actividades puntuales tales como parcheo, bacheo, y sello de fisuras, así como las intervenciones de atención inmediata dentro del alcance de las actividades mencionadas anteriormente.

(...) El área de intervención de las actividades mencionadas anteriormente de bacheo o parcheo, no deberá exceder el 20% del elemento de identificación vial; de requerirse atención de mayores extensiones, la UAERMV deberá proponer alternativas de intervención, las cuales deberán ser presentadas al Comité Técnico Operativo, según acuerden las partes para evaluación de alternativa de ejecución y sus alcances técnico - económicos. (Subrayado fuera de texto).

Así las cosas, en cumplimiento de los compromisos adquiridos por la UAERMV, durante el primer mes de ejecución, la Unidad elaboró el “Inventario de daños” mediante inspección visual y mediciones básicas en campo, según los estándares de condición de estado superficial, en los 36 corredores priorizados por el IDU en la MVANT y en los corredores indicados en la Malla Vial intermedia que soporta las rutas del SITP; posteriormente, para efectos de planificar las actividades, la UAERMV presentó un cronograma de ejecución que contemplaba la intervención en los dos tipos de malla vial priorizadas por el IDU, incluido el corredor de la Avenida Pepe Sierra entre Kra 7 y Av. Boyacá, tramo que se ubica en el grupo 1 con orden de prioridad 3.

Para la elaboración del cronograma de obra, se consideró la priorización de los tramos, la cual se encuentra distribuida en tres (3) grupos, con el objetivo de privilegiar las intervenciones en toda la ciudad, procurando que los trabajos se realicen dando cobertura de sur a norte y de occidente a oriente; es así, como en cada grupo se asigna un orden de intervención (o prioridad), que implica que se atiendan de forma simultánea en los tres (3) grupos, es decir, para cada grupo las actividades se desarrollaran para aquellos tramos indicados en orden de prioridad 1, una vez se terminen estos, se continuará con los de prioridad 2 y así sucesivamente hasta agotar el presupuesto disponible¹.

A partir del cumplimiento del mes uno (1) del Convenio, la Unidad, como ejecutora del mismo, dio inicio a las intervenciones en los corredores designados con orden de prioridad 1 en cada grupo, realizando las intervenciones hasta un máximo del 20% del área del segmento vial en donde así lo establecían los diagnósticos, sin embargo, por esta condición, algunos segmentos viales clasificaban como “NO viables” quedando algunos tramos dentro de un mismo corredor vial sin intervenir, situación que motivo a diversas quejas por parte de la comunidad con relación a las intervenciones ya iniciadas.

¹ Convenio Interadministrativo IDU - UAERMV No. 1374 de 2021. Anexo 1 - Anexo Técnico. Numeral 2.1

Considerando lo antes mencionado, se presenta una propuesta por parte de la UAERMV que consiste en considerar viables aquellos elementos que tengan hasta un 50% del área afectada. De acuerdo con el resultado del inventario de daños elaborado por UAERMV, y teniendo en cuenta que en el Comité Técnico Operativo No.1 efectuado los días 25 de agosto de 2021, 30 de agosto de 2021 y 08 de septiembre de 2021 los miembros del comité consideraron viable la alternativa presentada por la Unidad de Mantenimiento Vial, relacionada con la ampliación del área de intervención de los elementos viales priorizados en el Convenio del 20% al 50%, con el fin de tener mayor cubrimiento en la meta física establecida en el Convenio, se procedió a la modificación al numeral 1.2.1 DEL ALCANCE DEL ANEXO TÉCNICO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1374 de 2021 quedando de la siguiente manera:

“El área de intervención de las actividades mencionadas anteriormente de bacheo o parcheo, no deberá exceder el 50% del elemento de identificación vial”

Con esta modificación, que quedo finalmente suscrita el 28 de diciembre de 2021, se determinó el nuevo alcance del Convenio con base en los recursos disponibles y en la prioridad ya establecida para los corredores en cada grupo.

En este punto es importante mencionar que, el alcance y descripción de las actividades a desarrollar, en cumplimiento del Convenio en mención, contempla la atención de los daños puntuales existentes, en los corredores priorizados en la Malla Vial Arterial No troncal (MVANT) y en la Malla Vial intermedia que soporta rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (rutas SITP) determinados por el IDU, mediante actividades puntuales tales como parcheo, bacheo y sello de fisuras, así como las intervenciones de atención inmediata dentro del alcance de las actividades mencionadas anteriormente; por otra parte, es pertinente mencionar que, este alcance no contempla la intervención de la estructura del pavimento tales como rehabilitación o reconstrucción, ni actividades de mantenimiento periódico como cambios de carpeta.

Cabe destacar que, las intervenciones programadas en cumplimiento del Convenio están sujetas a la disponibilidad de recursos al momento de su ejecución toda vez que estas se realizan bajo la modalidad de monto agotable considerando el “Inventario de daños y diagnóstico” realizado por la UAERMV, donde los segmentos viales clasificados como “viables” son aquellos que requieren un área de intervención, en las actividades antes mencionadas, hasta un 50% del elemento de identificación vial y los segmentos que superen este porcentaje en el área afectada se catalogaran como no viables, según lo establecido en los términos del Convenio.

Dicho lo anterior, la otra dificultad que se ha venido presentando de forma recurrente durante la ejecución del Convenio, es un aumento en las áreas de los daños inicialmente diagnosticadas, el aumento en los daños obedece entre otras causas, al alto flujo vehicular ya que son corredores Arteriales principales y a la fuerte temporada de lluvias, teniendo en cuenta que la primera temporada de lluvias empezó a principios de marzo y se extendió por

tres meses más hasta finales de mayo de este año y que ante la presencia del fenómeno de “La Niña” se mantendrán las precipitaciones superiores a lo normal entre noviembre de 2022 y enero de 2023. En estas condiciones, las intervenciones diagnosticadas como sellos de fisuras han evolucionado a parcheo y aquellas diagnosticadas como parcheo con áreas pequeñas (largo 2 metros y ancho 2 metros) aumentaron en ocasiones al doble (largo 4 metros y ancho 4 metros), o se terminaron uniendo varios parches cercanos formando un solo parche de gran magnitud.

En tales circunstancias, se tiene la necesidad de intervenir áreas mayores a las identificadas en el Inventario de Daños, ya que si se atienden en su totalidad las afectaciones encontradas, se garantiza una mayor durabilidad tanto al parcheo realizado como a la estructura existente; es decir que, al intervenir toda el área deteriorada e identificada en el momento de la ejecución, se evitarían intervenciones reiterativas en un mismo PK.

Estas mayores áreas de intervención han generado mayor inversión de recursos en corredores con orden de prioridad 1, ocasionado que corredores como la Avenida Pepe Sierra no se han intervenidos en su totalidad.

Por último, es importante mencionar que el 16 de septiembre de 2022 mediante comunicado con radicado UAERMV 20221300085571 se presentó el balance presupuestal y físico del Convenio con corte a 02 de sept de 2022 y a partir de esta información el IDU nos informó acerca de los corredores a atender con el saldo de los recursos disponibles.

Finalmente, en cumplimiento del artículo 21 de la ley 1755 de 2015 que modifica el artículo 21 de la ley 1437 de 2011, se envía copia al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, para su información y fines pertinentes.

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

Cordialmente,

ING. PABLO EMILIO MUÑOZ PUENTES.

Subdirector Técnico de Producción e Intervención (E).

Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial -UAERMV

C.C. Dr. Luis Ernesto Bernal Rivera. Director Técnico de Conservación de la Infraestructura. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

C.C.: Ing. Mónica Eloísa Rueda Peña. Subdirectora Técnica de Conservación del Subsistema Vial. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

Revisó: Nancy Villamizar Delgado – Contratista.

Elaboró: Natalia Ahumada Daza – Contratista.



Documento 20221300125091 firmado electrónicamente por:	
PABLO EMILIO MUÑOZ PUENTES (E)	Subdirector técnico de Producción e intervención SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE PRODUCCIÓN E INTERVENCIÓN pablo.munoz@umv.gov.co Fecha firma: 22-12-2022 10:15:14
Revisó:	NATALIA AHUMADA DAZA - Contratista - SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE PRODUCCIÓN E INTERVENCIÓN - natalia.ahumada@umv.gov.co
 48970fe99cfa9102d77fa30fb444a9463cddb37e2099c7016eaa215492d28032 Codigo de Verificación CV: 52998 Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/	

