 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. <small>MOVILIDAD</small> <small>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</small>	FORMATO DE PUBLICACIÓN RESPUESTA ANÓNIMOS		*20231200041141* Radicado: 20231200041141 Fecha: 12-04-2023 Pág. 1 de 5
	CÓDIGO: APIC-FM-014	VERSIÓN: 1	
	FECHA DE APLICACIÓN: SEPTIEMBRE DE 2022		

Bogotá D.C., miércoles 12 de abril de 2023

Señor
CARLOS VARGAS
Twitter: @cabetovargas
Ciudad

Asunto: En respuesta a la comunicación con Radicado UAERMV No. 20231120044312 del 04 de abril de 2023. SDQS 1705722023.

Cordial saludo:

En atención a la comunicación del asunto, relacionada con “

MENSAJE: *Si Sr un ejemplo de como se “prioriza el mantenimiento de las vías. Y puede decir que los dineros de impuestos se invierten bien? Cra 96F calle 22 y Cra 98A calle 22. Miles de usuarios perjudicados por desviar rutas. Solución? Ninguna. Digno de aplausos?*




“sic, La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) por medio de la Subdirección de Mejoramiento de la Malla Vial Local (SMVL) revisó su comunicado y de acuerdo con el registro fotográfico anexo, se estableció que el tramo de su interés corresponde a los CIVs 9002449, 9002410, 9002380, 9002342 y 9002293 los cuales se consultaron en el Sistema de Información Geográfico del Instituto de Desarrollo Urbano (SIGIDU) en la base de datos de la Entidad, Sistema de Información Geográfica Misional y de apoyo (SIGMA), observando lo siguiente:

TABLA 1 - Localidad: No. 09 – FONTIBÓN // UPZ: FONTIBÓN

CIV	VÍA	DESDE	HASTA	SECCIÓN VIAL	RUTAS SITP	OBSERVACIONES
9002449	AC 22	KR 96DBIS	KR 96F	V1	SI	CIV corresponde a la Malla Vial Arterial de la Ciudad, cuenta con rutas del Servicio Integrado de Transporte Público – SITP
9002410	AC 22	KR 96F	KR 96G	V1	SI	
9002380	AC 22	KR 96G	KR 96GBIS	V1	SI	
9002342	AC 22	KR 96GBIS	KR 96I	V1	SI	
9002293	AC 22	KR 96I	AK 97	V1	SI	

CIV: CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN VIAL

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. <small>MOVILIDAD</small> <small>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</small>	FORMATO DE PUBLICACIÓN RESPUESTA ANÓNIMOS		*20231200041141* Radicado: 20231200041141 Fecha: 12-04-2023 Pág. 2 de 5
	CÓDIGO: APIC-FM-014	VERSIÓN: 1	
	FECHA DE APLICACIÓN: SEPTIEMBRE DE 2022		

Esta Subdirección informa que de acuerdo con la verificación efectuada en el SIGIDU y en el SIGMA, los tramos anteriormente relacionados corresponden a la Avenida Ferrocarril de Occidente, la cual hace parte de la Malla Vial Arterial de la Ciudad.

Conforme lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto 190 de 2004 (junio 22) (Art. 172): **“Parágrafo. El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) elaborará el proyecto y construirá las vías de la malla arterial principal y de la malla arterial complementaria con base en el trazado y determinaciones técnicas y urbanísticas suministradas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).”**

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 al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, para que desde su competencia evalúe la posibilidad de incluir el tramo correspondiente a la vía de su petición, dentro de los programas de recuperación de la malla vial que tenga proyectado realizar y amplíe la información al respecto.

Ahora bien, respecto a su inquietud sobre cómo se prioriza el mantenimiento de las vías, de manera respetuosa vamos a dar claridad en cuanto al proceso que realiza la UAERMV en el cumplimiento de su misionalidad.


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.

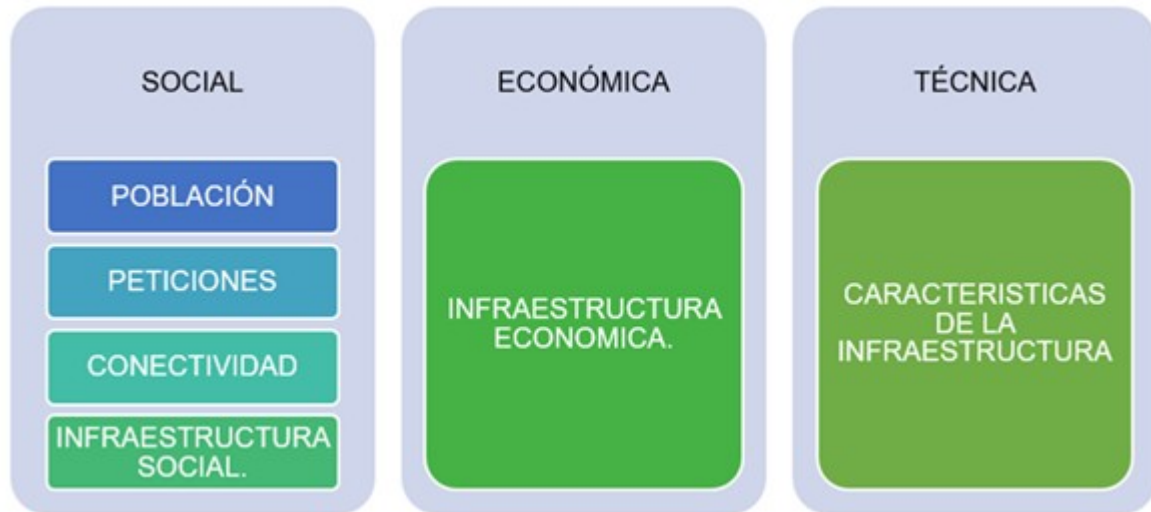
Adicionalmente, la UAERMV en el marco de su misión institucional ha desarrollado e implementado un modelo de priorización de vías, el cual, a partir de la actualización realizada en octubre de 2020, agrupa en tres dimensiones (Técnica, social, económica) criterios como:

- Densidad poblacional
- Personas con movilidad restringida
- Peticiones de la ciudadanía

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</p>	FORMATO DE PUBLICACIÓN RESPUESTA ANÓNIMOS		<p>*20231200041141* Radicado: 20231200041141 Fecha: 12-04-2023 Pág. 3 de 5</p>
	CÓDIGO: APIC-FM-014	VERSIÓN: 1	
	FECHA DE APLICACIÓN: SEPTIEMBRE DE 2022		

- 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

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. <small>MOVILIDAD</small> <small>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</small>	FORMATO DE PUBLICACIÓN RESPUESTA ANÓNIMOS		*20231200041141* Radicado: 20231200041141 Fecha: 12-04-2023 Pág. 4 de 5
	CÓDIGO: APIC-FM-014	VERSIÓN: 1	
	FECHA DE APLICACIÓN: SEPTIEMBRE DE 2022		

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).

Por lo anteriormente 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, 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 (...)”*.

Finalmente, reafirmamos nuestro compromiso y disposición para continuar trabajando por Bogotá.

Cordialmente,

Copia : Instituto de Desarrollo Urbano – IDU - Calle 22 No. 6-27

Documento 20231200041141 firmado electrónicamente por:	
PABLO EMILIO MUÑOZ PUNTES	Subdirector Técnico de Mejoramiento de la Malla Vial Local SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE MEJORAMIENTO MALLA VIAL LOCAL pablo.munoz@umv.gov.co Fecha firma: 12-04-2023 18:52:41
Revisó:	EDNA EMILSE ESPITIA VELANDIA - Contratista - SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE MEJORAMIENTO MALLA VIAL LOCAL - edna.espitia@umv.gov.co
 3b903490a9ebc6257c695f4f47230c6c0db89114f7c05e28645e72e122dede25 Codigo de Verificación CV: 117ec Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/	

ⁱAnte la imposibilidad de notificación de la presente respuesta, se da aplicación a lo establecido en el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en aras de garantizar la vigencia del principio de publicidad (artículo 3º de la Ley 1437 de 2011).

Por lo anterior, se fija el presente documento como aviso en la página web y en la cartelera de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial por el término de cinco (5) días, a primera hora del día _____, y se desfija finalizada la jornada del día _____, advirtiendo que la notificación se considera surtida al finalizar el día siguiente al retiro del presente aviso y que por las características propias del acto a notificar, contra el mismo no proceden recursos.