

Bogotá D.C., jueves 24 de diciembre de 2020

Señor

LUIS FELIPE GONZALEZ GUERRERO

Canal: FACEBOOK

Ciudad

Asunto: Respuesta a la petición con Radicado UAERMV No. 20201120077232 del 7 de diciembre de 2020.

Respetado señor Gonzalez Guerrero:

En atención a la petición del asunto, relacionada con “(...) *me pregunto para esta vigencia en Engativá cuales son los elementos viales a ejecutar. Además, hace otra pregunta y es la siguiente cuales son los segmentos malla vial infraestructura intermedia. ¿¿y está también ustedes están coordinados con las alcaldías locales en infraestructura y cuál es el modelo matemático kilómetros carril.*” (sic), la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) por medio de la Subdirección de Mejoramiento de la Malla Vial Local (SMVL) le informa lo siguiente:

El índice de priorización se obtiene de un modelo matemático desarrollado por la unidad de mantenimiento vial para la selección de vías, el cual, a través de criterios técnicos, asigna una calificación porcentual de 1 a 100 y con el que se busca garantizar la priorización unificada de la malla vial local de la ciudad. Los cuatro criterios establecidos en el modelo de priorización de vías de la Unidad de Mantenimiento Vial tienen un porcentaje de ponderación dentro del modelo de la siguiente manera:

i. Impacto Social causado por las posibles intervenciones de la vía (Calificación 75%), en este se evalúan tres factores:

- **Accesibilidad Integral (AI):** Está relacionada con la ubicación espacial del segmento vial en relación a la malla vial principal ya sea trocal, arterial o intermedia, de tal manera
- que si el segmento vial accede a la malla vial principal se determina que cuenta con accesibilidad integral
- **Accesibilidad con Áreas de Actividad (AAA):** Está relacionada con la ubicación espacial del segmento vial en relación a sitios de interés común como lo son: colegios, hospitales, universidades, museos, parques, entre otros, de manera que, si el segmento vial accede a uno de estos establecimientos del equipamiento urbano, se determina que cuenta con accesibilidad con áreas de actividad
- **Factor Conectividad (FC):** Está relacionado con la continuidad entre segmentos viales en buen estado, de manera que si con la intervención del segmento que se está evaluando se genera un corredor continuo en buen estado se determina que el segmento vial cuenta con factor conectividad.

La calificación del impacto social se evalúa dentro de una escala de 1 a 5 dependiendo de los factores anteriores de la siguiente forma:

- Se califica 1 cuando se determine que el segmento vial tiene uno de los tres factores de impacto social, Accesibilidad Integral o Accesibilidad con Áreas de Actividad o Factor Conectividad **[AI o AAA o FC]**
- Se califica 2 cuando se determine que el segmento vial tiene los criterios de impacto social de Accesibilidad con Áreas de Actividad y Factor Conectividad. **[AAA + FC]**
- Se califica 3 cuando se determine que el segmento vial tiene los factores de impacto social de Accesibilidad Integral y Factor Conectividad. **[AI + FC]**
- Se califica 4 cuando se determine que el segmento vial tiene los factores de impacto social de Accesibilidad Integral y Accesibilidad con Áreas de Actividad **[AI + AAA]**
- Se califica 5 cuando se determine que el segmento vial tiene los tres factores de impacto social de Accesibilidad Integral y Accesibilidad con Áreas de Actividad y Factor Conectividad **[AI + AAA + FC]**

La calificación obtenida se pondera con el 75% que es el porcentaje asignado al

criterio de impacto social en el modelo de priorización de vías de la UMV.

De igual manera, el modelo de priorización incorpora la estrategia “**Planos Transparentes**”, la cual 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. De este análisis se obtiene un plano donde se identifican las vías priorizadas.

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).

Esta estrategia, unida al modelo de priorización de vías busca:

- Tener una distribución adecuada y equitativa de recursos locales en la intervención, y establecer el protocolo de priorización objetiva en la intervención de la malla vial para todos los barrios de la ciudad.
- Unificar los criterios de priorización de la malla vial local en las 20 localidades de Bogotá.
- Garantizar la participación equitativa en la intervención barrial en torno a la conservación vial, de tal manera que, se logre una inversión anual sostenida de los recursos de las Alcaldías Locales y la UMV.
- Certificar el riguroso seguimiento y control de diagnóstico de la malla vial local que le permita a todos los barrios participar proporcionalmente, de acuerdo con el estado de la malla vial de su vecindario.
- Generar claridad y validez en los procesos institucionales de intervención sobre la malla vial local.

ii. **Determinación del Tipo de Intervención (5%)**, en este se tiene en cuenta el tipo intervención que ejecuta la UMV de acuerdo con sus competencias, las cuales se describen a continuación:

| | | |
|----------------------|---------------------------------|--|
| MANTENIMIENTO | NIVEL I (Rutinario) | Sello de fisuras |
| | | Obras drenaje-limpieza de sumideros |
| | NIVEL II (Periódico) | Bacheo y Parcheo |
| | | Demolición carpeta asfáltica (fresado) |
| | | Colocación mezcla asfáltica |
| | | Rodadura |

| | |
|-----------------------|--|
| | Fresado estabilizado |
| | Renivelaciones |
| | Confinamientos |
| | Cambio de losas |
| REHABILITACIÓN | Demolición carpeta asfáltica (fresado) |
| | Colocación mezcla asfáltica |
| | Cambio de la base granular |
| | Base estabilizada |
| | Excavaciones |

Para la calificación de este criterio, se establece como parámetro lo siguiente:

- Se califica 2 cuando la intervención requerida es mantenimiento rehabilitación.
- Se califica 3 cuando la intervención requerida es mantenimiento periódico.
- Se califica 4 cuando la intervención requerida es mantenimiento rutinario.

iii. Coordinación Interinstitucional (13%), se tiene en cuenta si las intervenciones a realizar aportan conjuntamente con las intervenciones de otras entidades del sector, por ejemplo, si la EAB realiza la intervención en las redes y la UMV realiza intervención en el pavimento o si la alcaldía local ejecuta los andenes y la UMV la calzada de una vía.

- Se califica 1 si la intervención no aporta conjuntamente a las intervenciones de otras Entidades del sector.
- Se califica 5 si la intervención aporta conjuntamente a las intervenciones de otras Entidades del sector.

iv. Aporte a cumplimiento en Metas (7%), se tienen en cuenta si las intervenciones a realizar se encuentran dentro de uno de los cuadrantes definidos para intervención en los trimestres del año para el cumplimiento de metas.

- Se califica 1 si la intervención no aporta al cumplimiento de metas de la Entidad
- Se califica 5 si la intervención aporta al cumplimiento de metas de la Entidad

Con lo anterior damos respuesta de fondo a su petición y le manifestamos nuestra disposición para continuar trabajando por una Bogotá Mejor para Todos.

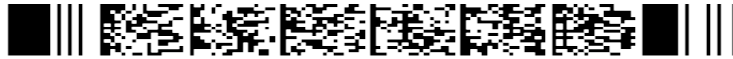
Cordialmente,

Documento 20201200064981 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: 24-12-2020 15:11:03

Revisó: HELBERTH ARTURO PLAZAS MOLINA - Contratista - SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE MEJORAMIENTO MALLA VIAL LOCAL

Proyectó: EDNA EMILSE ESPITIA VELANDIA - Contratista - SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE MEJORAMIENTO MALLA VIAL LOCAL



0e25be2126283bbc908ad55577f3fe6cab565cc0651ebb15343b1c4b4f241b49