	FORMATO DE PUBLICACIÓN RESPUESTA ANÓNIMOS		*20221200123541* Radicado: 20221200123541 Fecha: 20-12-2022 Pág. 1 de 4
	CÓDIGO: APIC-FM-014	VERSIÓN: 1	
	FECHA DE APLICACIÓN: SEPTIEMBRE DE 2022		

Bogotá D.C., martes 20 de diciembre de 2022

Señor
ANÓNIMO
Sin datos de contacto
Ciudad

Asunto: En respuesta a la comunicación con Radicado UAERMV No. 20221120147462 del 13 de diciembre de 2022. SDQS 4541302022.

Respetado señor:

En atención a la comunicación del asunto, relacionada con “

SE COMUNICA CIUDADANO DE MANERA ANONIMA EL DIA 12 /12/2022 SIENDO LAS 10:30 AM, MANIFESTANDO QUE EN AÑO 2018 Y 2019 SE ENVIO SOLICITUD DE REPARCHAR LA CARRERA 39 A CON 39 B CON CALLE 30 31 Y 32 SUR, DEL BARRIO SANTA RITA DE LA LOCALIDAD DE PUENTE ARANDA, FRENTE A LO CUAL EN FEBRERO DEL AÑO 2022 LA ADMINISTRACION ENVIO UNA CUADRILLA AL BARRIO SANTA RITA Y MEDIO REPARCHARON UN PEDAZO DE LA CARRERA 39 B QUEDANDO TRAMOS SIN REPARCHAR. ASI MISMO HACE 3 MESES EN EL COSTADO IZQUIERDO DE LA CARRERA 39 B CON 3203 Y 3207 FRENTE A ESTA DIRECCIÓN HAY UN CRATER DE METRO POR UN METRO DE ANCHO EL CUAL AL DIA DE HOY NO HA SIDO REPARCHADO, POR LO TANTO, EL CIUDADANO SOLICITO DE MANERA RESPETUOSA AL DIRECTOR DE LA UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL DR. ALVARO SANDOVAL REYES ORDENAR EL REPARCHEO DE LOS TRAMOS FALTANTES, YA QUE LOS CIUDADANOS PAGAMOS CON BILLETES DE MANERA OPORTUNA NUESTROS IMPUESTOS POR LO TANTO, ASI MISMO TENEMOS DERECHOS DE EXIGIR CUMPLIMIENTO POR PARTE DE LA ADMINISTRACION PÚBLICA.


.” *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 el tramo correspondiente a su requerimiento en el Sistema de Información Geográfico del Instituto de Desarrollo Urbano (SIGIDU) consultó la base de datos de la Entidad en el Sistema de Información Geográfica Misional y de apoyo (SIGMA), observando lo siguiente:

Localidad: No.16 – PUENTE ARANDA // **UPZ:** MUZU

CIV	VÍA	DESDE	HASTA	SECCIÓN VIAL	OBSERVACIONES
16004002	KR 39A	CL 30 S	CL 31 S	V8	CIV no incluido dentro de la programación de actividades vigente de la UAERMV.
16004045	KR 39A	CL 31 S	CL 32 S	V8	
16004083	KR 39A	CL 32 S	CL 33 S	V8	
16003910	KR 39B	CL 30 S	CL 31 S	V8	
16003954	KR 39B	CL 31 S	CL 32 S	V8	
16004004	KR 39B	CL 32 S	CL 33 S	V8	

CIV: CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN VIAL

Una vez realizada la verificación pertinente y de acuerdo con el procedimiento de evaluación de vías, el tramo referido no se encuentra incluido dentro de la programación

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. MOVILIDAD Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</p>	FORMATO DE PUBLICACIÓN RESPUESTA ANÓNIMOS		<p>*20221200123541* Radicado: 20221200123541 Fecha: 20-12-2022 Pág. 2 de 4</p>
	CÓDIGO: APIC-FM-014	VERSIÓN: 1	
	FECHA DE APLICACIÓN: SEPTIEMBRE DE 2022		

de actividades vigentes 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 dicho tramo en este momento.

Es importante 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.

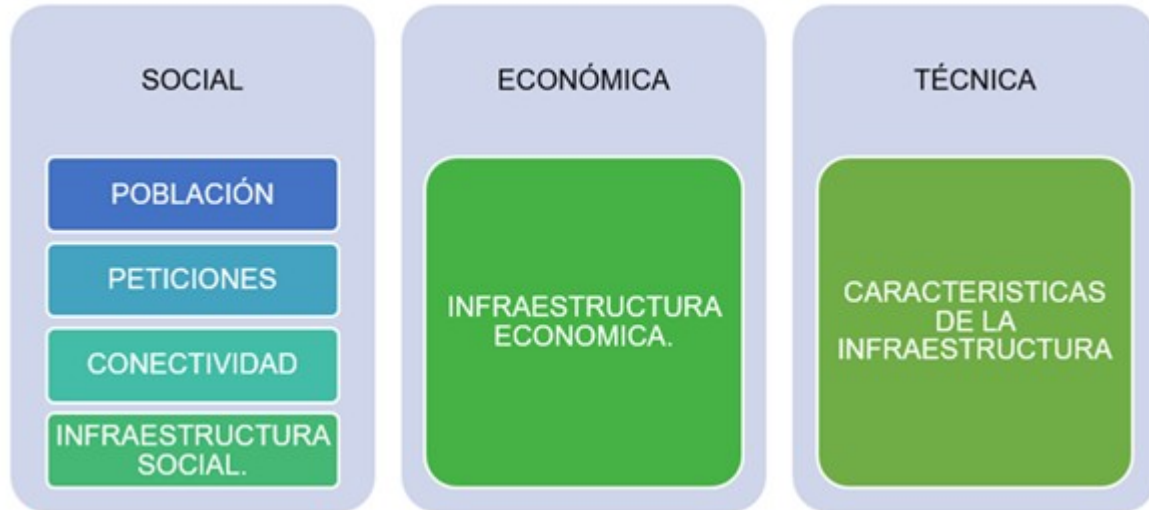
De la misma manera, a diario se evalúa la posibilidad de programar los tramos viales registrados en la mencionada base de datos, dentro de la ejecución por misionalidad que adelanta la Entidad, sin embargo, como se mencionó en la respuesta dada inicialmente, su intervención está supeditada a la disponibilidad 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).

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, como es el caso de su requerimiento, realizamos la solicitud de verificación a



 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. <small>MOVILIDAD</small> <small>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</small>	FORMATO DE PUBLICACIÓN RESPUESTA ANÓNIMOS		*20221200123541* Radicado: 20221200123541 Fecha: 20-12-2022 Pág. 4 de 4
	CÓDIGO: APIC-FM-014	VERSIÓN: 1	
	FECHA DE APLICACIÓN: SEPTIEMBRE DE 2022		

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.

Adicionalmente, 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 Puente Aranda, 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.

De esta manera damos respuesta a su petición y le manifestamos nuestra disposición para continuar trabajando por Bogotá.

Cordialmente,

Copia : Alcaldía Local de Puente Aranda - KR 31D No 4 - 05

Documento 20221200123541 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: 20-12-2022 16:57:45
Revisó:	EDNA EMILSE ESPITIA VELANDIA - Contratista - SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE MEJORAMIENTO MALLA VIAL LOCAL - edna.espitia@umv.gov.co
 1a39ad2a114af3d20be5c0cb47a01cd784629149442eaa5620856e4864bc9837 Codigo de Verificación CV: 5baf9 Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/	