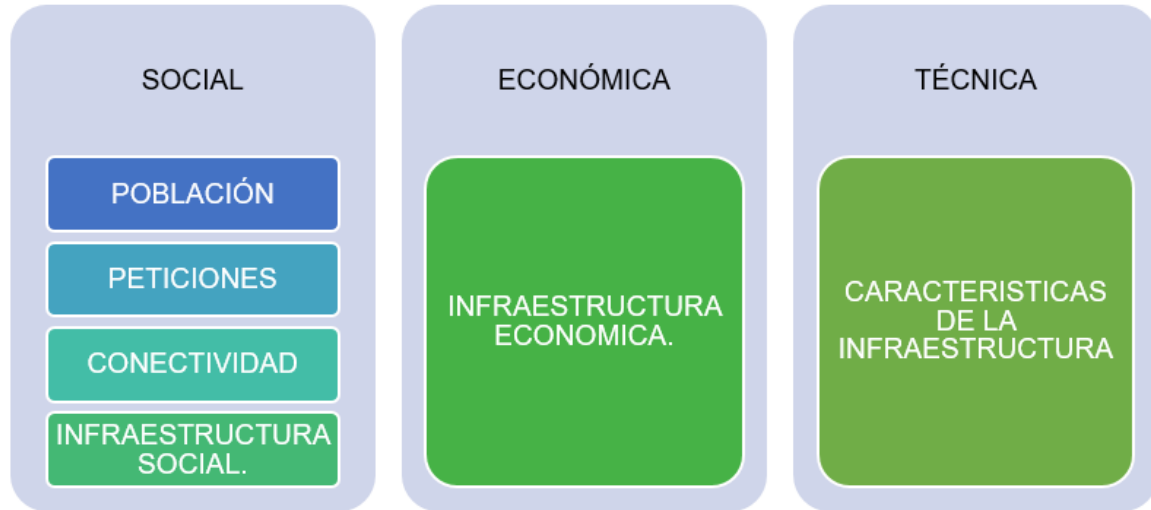


CRETERIOS DEL MODELO DE PRIORIZACION DE LA UAERMV.

Los criterios del modelo de priorización se agrupan en tres dimensiones como se muestra a continuación:



DIMENSIÓN SOCIAL

La dimensión social está orientado 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.

CRITERIO DE POBLACIÓN

Se consideró un criterio de población entendido como el número de personas que habitan u ocupan un área determinada y para efectos de este documento hace referencia al número de habitantes por cada manzana catastral de la ciudad que están asociadas directamente con la vía que se está calificando.

Densidad Poblacional General

La densidad poblacional como variable del criterio de población es importante debido a que las intervenciones en los segmentos viales benefician directamente a las personas que habitan u ocupan espacios en las unidades de vivienda o en los establecimientos aledaños a dichos segmentos viales, por tanto es relevante estimar la cantidad de usuarios beneficiados en términos de densidad poblacional, de manera que se dé una calificación mayor a los segmentos que benefician a una cantidad mayor de personas.

Para lo anterior se tomó como base la información del censo realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE en el año 2018 y la cual se obtuvo como resultado de una gestión administrativa interinstitucional liderada por la Subdirección Técnica de Mejoramiento de la Malla Vial Local de la UAERMV. Cabe resaltar que la información obtenida en la gestión con el DANE se encuentra georreferenciada lo cual permitió la realización de análisis espaciales e integración con el SIGMA de la UAERMV.

Densidad Poblacional de Personas con Movilidad Restringida

Dentro de la información obtenida luego de la gestión interinstitucional con el DANE se encuentra información de población con movilidad restringida la cual se consideró dentro de la variable de densidad poblacional con la idea de dar prioridad en la intervención de los segmentos viales en cuyas unidades habitacionales o establecimientos aledaños haya personas con esta condición.

CRITERIO DE PETICIONES

Las solicitudes ciudadanas son parte importante de la dimensión social, ya que en estas solicitudes se evidencian las necesidades de algunos sectores de la ciudad y por tanto considerarlas dentro del modelo hace que haya una participación de los ciudadanos en la planificación que realiza la UAERMV respecto a la identificación de segmentos viales para una posible priorización.

Es importante destacar que las peticiones que ingresan a la UAERMV en las que se solicita la intervención de segmentos viales de competencia de la entidad se les realiza una visita técnica con el fin de establecer el estado del pavimento de los segmentos solicitados de lo cual se deja registro en el SIGMA de la UAERMV en el que además queda registrado el número de radicado de cada petición.

Por lo anterior la información requerida para la evaluación de este criterio es la registrada en el SIGMA y que corresponda a peticiones de los ciudadanos, de tal forma que se dé una mayor calificación a los segmentos viales que han sido solicitados por la ciudadanía.

CRITERIO DE CONECTIVIDAD

Dentro del equipamiento de la ciudad se encuentran infraestructuras de sitios que prestan un servicio a la comunidad, que son de vital importancia para promover la prosperidad general y demás fines del estado y que por tanto son zonas en los que concurren muchas personas y por ende deben ser consideradas dentro del modelo de priorización, dando una calificación más alta a los segmentos viales que se encuentren dentro del radio de influencia de estos sitios de interés con función social.

La información base para realizar la evaluación de esta variable es la capa geográfica oficial publicada en el portal IDECA denominada SITIOS DE INTERÉS y en la que se ubican geográficamente varios sitios de interés incluyendo los siguientes que prestan una función social:

- Ambiente
- Cultura
- Deporte y recreación
- Educación
- Función pública
- Salud
- Seguridad y justicia
- Transporte
- Unidad Administrativa

CRITERIO INFRAESTRUCTURA EN FUNCIÓN SOCIAL

Por lo general los segmentos viales en la zona urbana de la ciudad de Bogotá se encuentran entre predios aledaños los cuales están organizados en lotes y estos a su vez en manzanas

catastrales; Bogotá tiene más de 45.000 manzanas catastrales de acuerdo con la información publicada por la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, cada una de las cuales tiene uno o varios usos de suelo diferentes. Muchos de los usos de suelo en cada manzana de la ciudad están relacionados con la función social y por tanto dentro del modelo de priorización se tiene en cuenta esta variable dando mayor calificación a los segmentos viales en cuyas manzanas aledañas predomine el uso de suelo enfocado a la función social.

Para la calificación de esta variable dentro del criterio de impacto social, se tomó como base la capa geográfica publicada en el portal oficial de IDECA denominada USO DE SUELO POR MANZANA en la cual geográficamente se establecen los polígonos de las manzanas catastrales de la ciudad con su atributo de uso y en las que se encuentran las siguientes categorías enfocadas a la función social:

- Clínicas, Hospitales, Centros Médicos.
- Universidades y colegios.
- Residencial.
- Otros.

DIMENSIÓN ECONOMICA

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.

CRITERIO DE INFRAESTRUCTURA EN FUNCIÓN ECONÓMICA

Hay en la ciudad de Bogotá diversas infraestructuras que prestan diferentes funciones y dentro de estas se encuentra una serie de establecimientos y/o áreas de la ciudad en las que predomina la infraestructura en función de la economía de la ciudad. Lo anterior aunado al hecho de que la ciudad de Bogotá capital de la república de Colombia aporta según el DANE el 25.6% del Producto Interno Bruto – PIB del país, hace que sea relevante el criterio de infraestructura en función económica y sobre el cual se consideran dentro del modelo dos (02) variables: el uso de suelo enfocado a la actividad económica y la accesibilidad a la infraestructura con función económica.

Uso del Suelo enfocado en la actividad económica

Como ya se mencionó anteriormente la ciudad de Bogotá tiene más de 45.000 manzanas catastrales en cada una de las cuales predomina uno o varios usos del suelo y dentro de los cuales muchos están enfocados a la actividad económica de la ciudad, por lo tanto, dentro del criterio de actividad económica esta variable es relevante por lo que se califica con mayor puntaje los segmentos viales en cuyas manzanas aledañas predomine el uso de suelo enfocado a actividad económica.

Para la calificación de esta variable también se tomó como base la capa geográfica publicada en el portal oficial de IDECA denominada USO DE SUELO POR MANZANA en la cual geográficamente se establecen los polígonos de las manzanas catastrales de la ciudad con su atributo de uso y en las que se encuentran las siguientes categorías enfocadas a la función económica:

- Bodegas.

- Comercio.
- Hoteles.
- Industria.
- Oficinas.

Accesibilidad a infraestructura con función económica.

Dentro del criterio de actividad económica del modelo de priorización es importante considerar aquellos establecimientos en los cuales se da esa actividad económica priorizando o dando calificaciones más altas a los segmentos viales que se encuentren dentro del radio de influencia de los establecimientos mencionados.

La información base para realizar la evaluación de esta variable es la capa geográfica oficial publicada en el portal IDECA denominada SITIOS DE INTERÉS y en la que se ubican geográficamente varios sitios de interés incluyendo los siguientes que prestan una función económica:

- Comercio
- Industria
- Turismo

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

CRITERIO DE CARACTERÍSTICAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Dentro del criterio de características de la infraestructura vial, se consideran tres (03) variables técnicas que son particulares de la ciudad de Bogotá la tipología de malla vial, la circulación de rutas de transporte en el segmento vial, y la seguridad vial.

Tipología de la Malla Vial

El acuerdo 761 de 2020 por medio del cual se adoptó el Plan de Desarrollo Distrital denominado “**UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI**”, establece en su artículo 95 la modificación realizada al artículo 109 del acuerdo 256 de 2006 en lo donde se establecen las funciones de la UAERMV, y en el cual se amplía la competencia de la UAERMV para la intervención de vías en la malla vial local, intermedia y rural de la ciudad. Por lo anterior es necesario tener en cuenta esta variable dentro del criterio de características de la infraestructura vial, asignando calificaciones diferentes dependiendo del tipo de malla vial a la que pertenezcan los segmentos evaluados.

Para la calificación de esta variable se tendrá en cuenta la información de la capa geográfica de gestión de la UAERMV que se encuentra en SIGMA en la que se establece el tipo de malla vial de cada segmento de la ciudad.

Circulación de Rutas de Transporte en el Segmento Vial

Una variable importante dentro del criterio de características de la infraestructura vial es la determinación de rutas de transporte en los segmentos viales evaluados ya que los

segmentos viales que soportan rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP por lo general son utilizados por un mayor número de usuarios que los que no. Por tanto, es necesario dentro del modelo de priorización calificar con un puntaje mayor los segmentos que soportan rutas del SITP.

Para la calificación de esta variable también se tendrá en cuenta la información de la capa geográfica de rutas SITP entregada por Transmilenio S.A y que se encuentra en SIGMA donde se puede consultar las rutas que circulan por cada segmento vial de la ciudad.

Seguridad Vial

La seguridad vial es un elemento importante dentro del criterio de características de la infraestructura vial por lo tanto se incluye dentro del modelo de priorización como una variable discriminando de acuerdo a la gravedad de los incidentes presentados en las vías las calificaciones, de tal manera que se asigne mayor puntaje en cuanto a la priorización a los segmentos viales en los que mayor gravedad se registre en cuanto a los incidentes en la vía.

Para la calificación de esta variable se tendrá en cuenta la información geográfica publicada por la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM denominada INCIDENTE DE VÍA la cual se encuentra en el portal oficial de IDECA.