

Bogotá D.C., domingo 27 de julio de 2025

Honorables Concejales
CRISTINA CALDERÓN RESTREPO
FERNANDO LÓPEZ GUITIERREZ
JUAN JAVIER BAENA MERLANO
RICARDO CORREA MOJICA
JESÚS DAVID ARAQUE MEJÍA
JUAN MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ

CONCEJO DE BOGOTÁ 30-07-2025 09:56:57

2025ER21073 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: UNIDAD ADMINISTRADORA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MA

DESTINO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/MO

ASUNTO: RESPUESTA PROP. 903 DE 2025

OBS: ---

Señores

COMISIÓN TERCERA PERMANENTE DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Concejo de Bogotá

Email: comision_tercera@concejobogota.gov.co

Calle 36 No. 28ª - 41

Ciudad

ASUNTO: Respuesta Proposición 903 de 2025, radicado UAERMV No. 20251120115792 del 15 de julio de 2025 radicado Concejo de Bogotá 2025IE12443, con prórroga concedida bajo el radicado UAERMV No. 20251120121962 del 23 de julio de 2025 radicado Concejo de Bogotá 2025EE13782

Tema: Enfoques, logros y retos de la Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial (UAERMV), y su articulación con el Instituto De Desarrollo Urbano (IDU) y los Fondos De Desarrollo Local (FDL).

Cordial saludo,

En atención al cuestionario allegado a esta Entidad mediante el radicado de la referencia, relacionado con la Proposición No. 903 de 2025, aprobada en la sesión del 13 de julio de 2025 del Honorable Concejo de Bogotá, que se relaciona a continuación:

N° de proposición:	903 de 2025
Sesión aprobatoria:	Sesión extraordinaria del 13 de julio de 2025
N° Rad. Interno Concejo de Bogotá:	2025IE12443
N° Rad. Interno UAERMV:	20251120115792 del 16 de julio de 2025
Tema de la proposición:	Enfoques, logros y retos de la Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial (UAERMV), y su articulación con el Instituto De Desarrollo Urbano (IDU) y los Fondos De Desarrollo Local (FDL).

En atención a lo dispuesto en el artículo 54 del Acuerdo Distrital 741 de 2019 *"Por el cual se expide el reglamento interno del concejo de Bogotá, Distrito Capital"* y en cumplimiento de las funciones y competencias asignadas a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-UAERMV mediante el artículo 109 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, modificadas a través del artículo 95 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, dar respuesta en lo que compete a la Unidad, a los numerales X, 3, 6, X en los siguientes términos:

1. Describa los alcances de la UAERMV, el IDU y los FDL para la intervención de vías en Bogotá. Diferencie para cada entidad los tipos de obra que pueden ejecutar, así como su competencia en las siguientes mallas de la red vial de la ciudad: Arterial de integración regional; Arterial troncal; Arterial no troncal; Intermedia; Local y Rural.

Respuesta: De acuerdo a su requerimiento en el cuadro que se relaciona a continuación se presentan las competencias que tienen las diferentes entidades para la atención de la malla vial de la ciudad,

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<p>1. Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.</p> <p>2. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación</p>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 2o del Acuerdo 19 de 1972, por el cual se crea el IDU y se establece objeto y funciones
<p>Se asigna al IDU el <i>"el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, separadores viales y obras complementarias, estarán a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, así como la recepción e interventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos"</i>.</p> <p><i>El mantenimiento, reparación, reconstrucción y rehabilitación de los monumentos públicos no corresponde al IDU sino al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, por virtud de lo establecido en el Decreto 185 del 2011.</i></p>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Artículo 3o del Decreto Distrital 980 de 1997, modificado por los artículos 1o del Decreto 759 de 1998 y 4 del Decreto 185 de 2011
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	Acuerdo 2 de 1999 (<i>Sistema de información de la malla vial</i>)
Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el	INSTITUTO DE DESARROLLO	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – (<i>Plan de</i>

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<p>componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad.</p> <p>Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.</p>	URBANO	Ordenamiento Territorial)
Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)
Construcción y mantenimiento vías locales.	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	Acuerdo 6 de 1992: “Artículo 3º (Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.)
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.	ALCALDES LOCALES	Acuerdo 740 de 2019 Artículo 5 (Por el cual se dictan normas en relación con la organización y el funcionamiento de las Localidades de Bogotá D.C.)
<p>Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad.</p> <p>-Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Con el fin de mejorar la gestión en las intervenciones, las entidades que por competencia desarrollen las mismas, coordinarán la planeación, programación, seguimiento e información de estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.</p>	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Artículo 156 del el Decreto Distrital 555 de 2021 – (Plan de Ordenamiento Territorial)

TIPO DE INTERVENCIÓN	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
a. Programar, ejecutar y realizar el seguimiento a la programación e información de los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial intermedia, local y rural construidas y ejecutar las acciones de mantenimiento que se requieran para atender situaciones que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	Acuerdo 761 de 2020 (Artículo 95 que modifica el artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006).

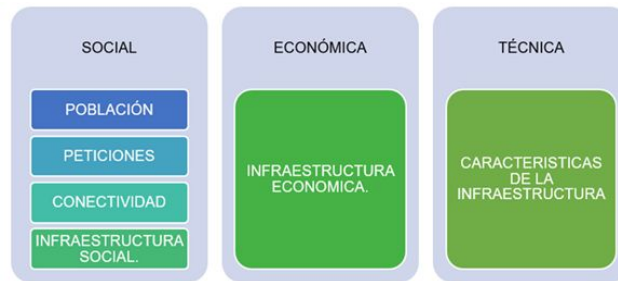
De acuerdo al cuadro anterior la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación Y Mantenimiento Vial UAERMV enfoca sus actividades a la Rehabilitación y actividades de conservación de la malla vial local e intermedia de la ciudad.

2. Describa jurídica, técnica y cronológicamente el proceso mediante el cual se define la intervención de una vía entre la UAERMV, el IDU o el FDL que aplique, cuando dos o las tres entidades comparten alcances sobre la malla vial del segmento o tramo en consideración.

Respuesta: 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 de cada localidad, 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).

Luego de haber corrido el proceso de análisis y revisión de los parámetros establecidos para la priorización de vías y al no poder incluir todos los tramos visitados, 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.

3. Con corte a la fecha, relacione los costos estimados de la UAERMV, el IDU y los FDL para la intervención de todas las vías que tiene a su cargo cada entidad, con miras a la ejecución de obras que permitan el buen estado de la red vial de la ciudad. Diferencie en su respuesta por localidad, los costos según la malla a intervenir: Arterial de integración regional; Arterial troncal; Arterial no

troncal; Intermedia; Local y Rural. Diligencie su respuesta con apoyo de un archivo en formato excel editable.

Respuesta: Se anexa la matriz “PP 903_Punto 3.xlsx”, en archivo excel adjunto, en el cual se relaciona el presupuesto de inversión asignado para la vigencia 2025 y ejecución a corte 30 de junio, de las metas local intermedia, arterial y rural.

4. Describa jurídica, normativa, técnica y cronológicamente todos los trámites a surtir en la UAERMV para su intervención en el mejoramiento de una vía. Diferencie su respuesta según sea el motivo de la priorización.
- Solicitud directa de la ciudadanía.
 - Definición de las directivas de la Entidad.
 - Definición de la Administración Distrital (relacione las diferencias según la entidad que solicite o defina la intervención).
 - Casos de riesgo, emergencia y/o desastre.
 - Otros procesos de priorización - ¿Cuáles?

Respuesta: Con respecto a su solicitud es importante mencionar que tal como se informa en la respuesta del numeral 2 de la presente proposición, la UAERMV cuenta con un modelo de priorización el cual se aplica para realizar sus intervenciones que diariamente realiza, es importante tener en cuenta que los recursos asignados a la entidad son limitados y se deben distribuir para la atención de todas las localidades de la ciudad por lo cual no es posible para la UAERMV atender el total de los segmentos requeridos, es así que la entidad realiza un ejercicio de “**territorialización**” el cual hace referencia al porcentaje de intervenciones que realiza la UAERMV mediante su modelo de priorización que se distribuye en cada uno de las localidades para las diferentes actividades a ejecutar como son, sello de fisuras, limpieza de sumideros, parcheo, bacheo, cambio de losa, cambio de carpeta, Rehabilitación flexible, Rehabilitación rígido y fresado estabilizado dándonos como resultado el total de km-Carril proyectado a intervenir por cada localidad en la malla vial local e intermedia. Dichos porcentajes son relacionados con la extensión de la malla de cada localidad. Para este punto estarían incluida las peticiones ciudadanas puesto que tal como se ha mencionado en este documento una de las dimensiones del modelo incluye la dimensión *SOCIAL* que le da un puntaje a las peticiones ciudadanas.

De igual forma la entidad puede realizar apoyo interinstitucional a otras entidades tales como la Secretaria Distrital de Movilidad, Instituto de desarrollo Urbano IDU y Fondos de Desarrollo local entre otros, lo anterior en el marco del Literal a. del Art. 95 del Acuerdo 761 para atender situaciones que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad y que puedan ser atendidas mediante el equipo de reacción inmediata de la entidad.

Con relación a la atención de emergencias es importante mencionar que la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) dentro de sus procedimientos cuenta con un Plan Institucional de Respuesta a Emergencias (PIRE) lo anterior en cumplimiento y alineado con la Estrategia Distrital para la Respuesta a Emergencias (EDRE). con el fin de garantizar la continuidad de los servicios y productos misionales en situaciones de emergencia así como la articulación con otras entidades del Sistema Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático (SDGR-CC) para mejorar el desempeño en la respuesta a emergencias en Bogotá.

5. Describa jurídica, normativa, técnica y cronológicamente el proceso a surtir en la UAERMV para su intervención en el mejoramiento de una vía. Relacione su respuesta según el momento y/o fase de las actividades.
- Inventario de redes
 - Actas de vecindad
 - Estudios y/o diseños
 - Otras actividades preliminares
 - Trámite de PMTs
 - Trámite de todos los demás permisos que puedan aplicar
 - Ejecución de las obras
 - Terminación de las obras
 - Demarcación y señalización de las vías intervenidas
 - Entrega de las obras

Respuesta: Las intervenciones de las vías que realiza la UAERMV inician con el diagnóstico el cual se realiza por medio de la metodología PCI para lo cual diariamente la entidad cuenta con profesionales de campo que diagnostican las fallas que registran los segmentos, dicha ficha queda registrada en el en el Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA) en el cual queda registrada toda la trazabilidad de un segmento dentro de la entidad.

Para los segmentos que son diagnosticados con actividades de cambio de carpeta y rehabilitación la Unidad por medio de la Subdirección de Planificación y de Conservación realiza los diseños de la estructura de pavimento para lo cual realiza los aforos y ensayos de laboratorio pertinentes una vez se tienen dichos diseños y se ha realizado la solicitud de reserva del segmento ante el Instituto de Desarrollo Urbano IDU se genera la priorización de los segmentos para lo cual se genera un memorando de priorización dirigido a las Subdirección de Producción y Apoyo Logístico y a la Subdirección de Intervención de la Infraestructura.

Por su parte la subdirección de Subdirección de Producción y Apoyo Logístico con dicho memorando garantiza los insumos, mano de obra y maquinaria necesaria para realizar la ejecución de las actividades.

Así mismo la Subdirección de Intervención de la Infraestructura quien es la encargada de realizar la ejecución de las obras por medio de ejecución directa inicia el proceso la elaboración y gestión ante la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), de acuerdo con lo establecido en el artículo 101 "Normas para realizar trabajos en vía pública" del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) y el Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros. La implementación de estos PMT busca mitigar el impacto de las obras y garantizar la seguridad vial durante su ejecución, tanto para los usuarios como para los trabajadores.

Es así como la *Subdirección de Intervención de la Infraestructura* de la UAERMV, con el fin de garantizar el procedimiento de la calidad en obra a fin de dar cumplimiento a la programación, especificaciones técnicas, diseños establecidos y procedimientos constructivos. Realiza una serie de actividades para cada una de las obras que realiza los cuales se relacionan a continuación

5.1. PARCHEO Y BACHEO

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
1. Señalización de la zona de intervención, si aplica.	- Plan de Manejo de Tráfico (PMT) y Consolidado de Obras de Infraestructura (COI), aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).
2. Identificación y protección de zonas verdes y estructuras que involucren la zona a intervenir.	- Estudios y disposiciones ambientales vigentes.
3. Demarcación de las áreas a intervenir.	- Las áreas que se van a intervenir se deben demarcar con tiza clara especial para pavimento, de tal manera que se formen áreas cuadradas o rectangulares con lados paralelos a la vía, es decir, que formen ángulos de 90° en las esquinas, y con las caras rectas y verticales, se debe garantizar que no queden fisuras o grietas interrumpidas por el corte o reparación.
4. Preparación de las capas granulares.	- Si se realiza un parcheo, se debe verificar la condición de la capa granular existente con el fin de validar la continuidad de su uso; en ese caso, se debe reconformar y compactar antes de iniciar el riego de imprimación para colocar el recubrimiento asfáltico. - Si la reparación es un bacheo, se debe remover la profundidad necesaria para realizar la sustitución o mejoramiento del material.
5. Preparación de la superficie antes de la instalación de la mezcla asfáltica.	- Se debe realizar la correcta imprimación de la capa granular. - Las caras verticales del corte deben quedar cubiertas, para garantizar una adecuada adherencia ente la carpeta asfáltica existente y la nueva.
6. Instalación de la mezcla asfáltica.	- Rellenar con mezcla asfáltica de acuerdo con las especificaciones de cada material. Se debe emplear el equipo mecánico y/o manual. - La mezcla se descargará fuera de los sitios de parcheo, y se distribuirá en los lugares correspondientes por medio de carretillas. - Verificar la temperatura de colocación de la mezcla.
7. Compactación	- Compactar de manera uniforme y gradual con vibro compactador. - Verificar la temperatura.

Nota. Información extraída de los Planes de Calidad del proceso de intervención de la infraestructura conforme a la normatividad vigente IDU, 2018.

5.2. SELLO DE FISURAS

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
1. Señalización de la zona de intervención, si aplica.	- Plan de Manejo de Tráfico (PMT) y Consolidado de Obras de Infraestructura (COI), aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).
2. Preparación de las fisuras.	- Se realiza el ruteo de grietas mayores de 6 mm y menor de 20 mm, deberán ser conformadas mecánicamente en un ancho y una profundidad de 20 mm. Las fisuras entre 3 mm y 6 mm no requieren ruteo y se sellan con el ligante previendo que éste penetre a la fisura.
3. Limpieza.	- Antes de proceder al sellado, todo material suelto que quede en la superficie del pavimento, como resultado de la operación de conformación o limpieza, debe ser removido mediante barrido o soplado mecánico.
4. Aplicación de sellantes.	- Durante la aplicación del sellante su viscosidad debe garantizar una adecuada penetración de este, la distribución debe ser

	uniforme y evitar riegos en zonas aledañas a la fisura.
5. Acabado.	<ul style="list-style-type: none"> - Prohibir el tránsito sobre la superficie intervenida (mediante la señalización correspondiente) mientras el sellante no haya sido curado y evitar que pueda ser desprendido, marcas en las llantas de los vehículos o contaminación del sellante utilizado.

Nota. Información extraída de los Planes de Calidad del proceso de intervención de la infraestructura conforme a la normatividad vigente IDU, 2018.

5.3. CAMBIO DE CARPETA

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
1. Señalización de la zona de intervención, si aplica.	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de Manejo de Tráfico (PMT) y Consolidado de Obras de Infraestructura (COI), aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).
2. Identificación y protección de zonas verdes y estructuras que involucren la zona a intervenir.	<ul style="list-style-type: none"> - Estudios y disposiciones ambientales vigentes.
3. Localización y replanteo topográfico.	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar criterios, disposiciones y recomendaciones de acuerdo con el documento técnico "Informe espesor de fresado estabilizado como acción de movilidad/mitigación". (UAERMV, SCP) - Informe de topografía.
4. Perfilación y limpieza del terreno natural, hasta alcanzar la cota de diseño de la subrasante.	<ul style="list-style-type: none"> - Detectar la presencia de terrenos inestables. - Evaluación correspondiente del lugar de acopio para el material sobrante.
5. Humectación y compactación de la superficie.	<ul style="list-style-type: none"> - Limpieza del área a intervenir. - El agua debe ser limpia y libre de cualquier sustancia perjudicial al material, en lo posible potable.
6. Preparación de la superficie existente.	<ul style="list-style-type: none"> - Antes de realizar los trabajos para el riego de imprimación, se debe verificar que la superficie sobre la cual éste se va a colocar no se haya reblandecido por exceso de humedad, que no presente fallas, ni imperfecciones. - La superficie a imprimir debe estar libre de polvo, barro seco, suciedad y cualquier material suelto que pueda ser perjudicial para la adherencia entre capas, utilizando el equipo de limpieza aprobado.
7. Aplicación del ligante asfáltico.	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeccionar los tiempos de penetración de la emulsión asfáltica.
8. Instalación de la mezcla asfáltica	<ul style="list-style-type: none"> - Extender a la temperatura adecuada sin que se presenten agrietamientos o desplazamientos de ella, se procede a realizar la compactación. Esta se realizará longitudinalmente de manera continua y sistemática. Deberá empezar por los bordes y avanzar gradualmente hacia el centro, excepto en las curvas peraltadas en donde la compactación iniciará del borde inferior al superior, paralelamente al eje de la vía (control de niveles). - Tomar las temperaturas de: llegada a la obra, extensión y compactación de la Mezcla Asfáltica densa en Caliente.

Nota. Información extraída de los Planes de Calidad del proceso de intervención de la infraestructura conforme a la normatividad vigente IDU, 2018.

5.4. REHABILITACIÓN FLEXIBLE

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
1. Señalización de la zona de intervención, si aplica.	- Plan de Manejo de Tráfico (PMT) y Consolidado de Obras de Infraestructura (COI), aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).
2. Identificación y protección de zonas verdes y estructuras que involucren la zona a intervenir.	- Estudios y disposiciones ambientales vigentes.
3. Localización y replanteo topográfico.	- Implementar criterios, disposiciones y recomendaciones de acuerdo con el documento técnico "Informe espesor de fresado estabilizado como acción de movilidad/mitigación". (UAERMV, SCP) - Informe de topografía.
4. Excavación.	- Revisar que las actividades de excavación no hayan afectado los sistemas de drenaje. - Determinar posibles fallos por debajo de la subrasante de diseño. - Ejecutar capa de retal de concreto y/o rajón con sello de material de RAP, por medio manual y/o mecánico.
5. Instalación y compactación de las capas granulares.	- Extender el material granular por medio de motoniveladora o equipo acorde, de acuerdo con los criterios del diseño. - Compactar con el vibro compactador hasta lograr la densidad seca especificada el cual se verificará con el ensayo de densidades de campo. - La operatividad del humedecimiento y/o aireado se deben realizar antes de la compactación del material. - Verificar con el laboratorio los ensayos correspondientes de humedades.
6. Aplicación de la emulsión asfáltica.	- Antes de realizar los trabajos de imprimación, se debe verificar que la superficie sobre la cual éste se va a colocar no se haya reblandecido por exceso de humedad, que no presente fallas, ni imperfecciones. - La superficie a imprimir debe estar libre de polvo, barro seco, suciedad y cualquier material suelto que pueda ser perjudicial para la adherencia entre capas, utilizando el equipo de limpieza aprobado. - Inspeccionar los tiempos de penetración de la emulsión asfáltica.
7. Instalación de la mezcla asfáltica.	- Extender a la temperatura adecuada sin que se presenten agrietamientos o desplazamientos de ella, se procede a realizar la compactación. Esta se realizará longitudinalmente de manera continua y sistemática. Deberá empezar por los bordes y avanzar gradualmente hacia el centro, excepto en las curvas peraltadas en donde la compactación iniciará del borde inferior al superior, paralelamente al eje de la vía (control de niveles). - Tomar las temperaturas de: llegada a la obra, extensión y compactación de la Mezcla Asfáltica densa en Caliente.

Nota. Información extraída de los Planes de Calidad del proceso de intervención de la infraestructura conforme a la normatividad vigente IDU, 2018.

Finalizadas las intervenciones, y en cumplimiento del artículo 115 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la UAERMV presenta ante la SDM los diseños de señalización horizontal para los tramos intervenidos mediante CC y RH, los cuales se implementan una vez cuentan con su respectivo aval. Cabe señalar que, de acuerdo con el parágrafo 2° del artículo 115, es obligatorio incluir la demarcación vial en todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural, como medida esencial de seguridad vial.

Es importante mencionar que las medidas de señalización horizontal y de seguridad vial que ejecuta la UAERMV, se aplican exclusivamente en aquellos segmentos viales que han sido objeto de mantenimiento periódico por medio de cambio de carpeta (CC) o de rehabilitación vial (RH), ya sea en pavimento flexible o rígido. Esta actuación se realiza en cumplimiento de lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 115 de la Ley 769 de 2002, el cual establece:

“En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta”.

En el caso específico de intervenciones de parcheo y bacheo, al tratarse de tratamientos localizados y de menor escala que no implican el cambio total de la superficie de rodadura, no se contempla la implementación de señalización horizontal como parte de la intervención, salvo que se trate de zonas puntuales en intersecciones, pasos peatonales u otros puntos críticos donde se requiera por condiciones de seguridad.

6. Relacione la evolución histórica del presupuesto anual de la UAERMV desde el 2016 y con corte a la fecha. Relacione en su respuesta pero sin limitarse a los siguientes indicadores, diferenciando entre valores asignado y efectivamente ejecutado.
- Presupuesto de Funcionamiento.
 - Presupuesto de Inversión.
 - Otros - ¿Cuáles?

Diligencie su respuesta con apoyo de un archivo en formato excel editable.

Respuesta: Se anexa la matriz “Presupuesto 2016-2025.xlsx”, en archivo excel adjunto, en el cual se relaciona el presupuesto anual de la UAERMV desde el 2016 y 30 de junio de 2025.

7. Relacione los logros anuales de la UAERMV según las mallas de la red vial a su cargo, desde el 2016 y con corte a la fecha. Diferencie en su respuesta los valores programados y efectivamente ejecutados para los siguientes indicadores:
- Área (o la medida que aplique) según el tipo de intervención. Relacione según la localidad.
 - Presupuesto de Inversión según el tipo de intervención. Relacione según la localidad.
 - Períodos (fechas) de las actividades según el tipo de intervención. Relacione según la localidad.

Diligencie su respuesta con apoyo de un archivo en formato excel editable.

Respuesta: Se anexa la matriz “PP 903_Punto 7.xlsx”, donde se relacionan los segmentos ejecutados desde la vigencia 2016 a la fecha, donde se relaciona el CIV, PK, fecha de intervención, localidad, barrio, vía, desde, hasta, área intervenida y actividad.

8. Relacione los **costos por metro cuadrado de las siguientes intervenciones**, en su ejecución por la UAERMV y con precios actualizados al año 2025. **Considere exclusivamente los valores asociados a la fase de ejecución de las obras, con la estimación de costos directos e indirectos y el valor de la interventoría.** Responda en la tabla a continuación, considerando las mallas de la red vial que aplique según los alcances de la entidad, diligenciando su respuesta con apoyo de un archivo en formato excel editable.

TIPO DE INTERVENCIÓN	MALLA					
	Arterial de integración regional	Arterial Troncal	Arterial No Troncal	Intermedia	Local	Rural
Mantenimiento Rutinario en Pavimento Flexible	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Mantenimiento Rutinario en Pavimento Rígido	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Mantenimiento Periódico en Pavimento Flexible	N/A	N/A	\$ 365.000,00	\$ 290.556,00	\$ 299.478,00	\$ 170.992,00
Mantenimiento Periódico en Pavimento Rígido	N/A	N/A	Sin datos	\$ 456.479,00	\$ 557.827,00	Sin datos
Rehabilitación en Pavimento Flexible	N/A	N/A	Sin datos	\$ 357.481,00	\$ 360.194,00	Sin datos
Rehabilitación en Pavimento Rígido	N/A	N/A	Sin datos	\$ 541.165,00	\$ 514.440,00	Sin datos
Reconstrucción en Pavimento Flexible	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Reconstrucción en Pavimento Rígido	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Construcción en Pavimento Flexible	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Construcción en Pavimento Rígido	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Respuesta: Para efectos de dar respuesta, se informa que se utilizó la misma matriz aportada por el Honorable Conejo. Por lo tanto, en la tabla supra se encuentra la respuesta de fondo a este cuestionario.

9. Relacione los **costos por metro cuadrado de las siguientes intervenciones**, en su ejecución por el IDU y con precios actualizados al año 2025. **Considere exclusivamente los valores asociados a la fase de ejecución de las obras, con la estimación de costos directos e indirectos y el valor de la interventoría**. Responda en la tabla a continuación, considerando las mallas de la red vial que aplique según los alcances de la entidad, diligenciando su respuesta con apoyo de un archivo en formato excel editable.

Malla Vial	Arterial	Arterial	Arterial	Intermedia	Local	Rural
Tipo de intervención	De integración regional	Troncal	No Troncal			
Mantenimiento rutinario en pavimento flexible						
Mantenimiento rutinario en pavimento rígido						
Mantenimiento periódico en pavimento flexible						
Mantenimiento periódico en pavimento rígido						
Rehabilitación en pavimento flexible						
Rehabilitación en pavimento rígido						
Reconstrucción en pavimento flexible						
Reconstrucción en pavimento rígido						
Construcción en pavimento flexible						
Construcción en pavimento rígido						
Otros ¿cuáles?						

Respuesta: De conformidad del contenido de la pregunta, se determinó que la UAERMV no tiene competencia para dar respuesta a los interrogantes allí formulados, debido a que están dirigidos al IDU en particular.

10. Relacione los **costos por metro cuadrado de las siguientes intervenciones**, en su ejecución por cada uno de los FDL y con precios actualizados al año 2025. **Considere exclusivamente los valores asociados a la fase de ejecución de las obras, con la estimación de costos directos e indirectos y el valor de la interventoría.** Responda en la tabla a continuación, considerando las mallas de la red vial que aplique según los alcances de la entidad, diligenciando su respuesta con apoyo de un archivo en formato excel editable.

<i>Malla Vial</i>	Arterial De integración regional	Arterial Troncal	Arterial No Troncal	Intermedia	Local	Rural
<i>Tipo de intervención</i>						
Mantenimiento rutinario en pavimento flexible						
Mantenimiento rutinario en pavimento rígido						
Mantenimiento periódico en pavimento flexible						
Mantenimiento periódico en pavimento rígido						
Rehabilitación en pavimento flexible						
Rehabilitación en pavimento rígido						
Reconstrucción en pavimento flexible						
Reconstrucción en pavimento rígido						
Construcción en pavimento flexible						
Construcción en pavimento rígido						

Otros - ¿Cuáles?						
---------------------	--	--	--	--	--	--

Respuesta: De conformidad del contenido de la pregunta, se determinó que la UAERMV no tiene competencia para dar respuesta a los interrogantes allí formulados, debido a que están dirigidos a los diferentes Fondos de Desarrollo Locales en particular.

11. ¿Cuenta la UAERMV con un inventario para el seguimiento de la evolución histórica del estado de las intervenciones que realiza? De no ser así, justifique el por qué y si se ha considerado alguna iniciativa relacionada; pero, de ser afirmativa la respuesta, relacione la siguiente información:
- ¿Cuál es el período de actualización del inventario?
 - Exponga la evolución histórica del estado de las intervenciones de la UAERMV desde el 2016 y con corte a la fecha. Diferencie según la localidad de las intervenciones.

Diligencie su respuesta con apoyo de un archivo en formato excel editable.

Respuesta: La UAERMV cuenta con un procedimiento de Seguimiento a las intervenciones tipo Cambio de Carpeta, Rehabilitación Flexible y Rehabilitación Rígido que han sido ejecutadas por parte de esta Entidad, desde el año 2016. De forma periódica (anualmente) y durante el periodo de diseño estimado para la estructura de pavimento instalada, se realizan visitas técnicas de inspección visual para determinar la condición del pavimento mediante el levantamiento de las fallas que se puedan presentar durante el tiempo de seguimiento a la intervención realizada. Así mismo, se realiza mantenimiento rutinario y periódico a las intervenciones ejecutadas acorde a la capacidad operativa y de recursos disponible en la Entidad para cada vigencia.

Adjunto se remite en archivo digital “20250723_Consulta Seguimiento UMV.xlsx” el listado de vías (PK) a las que han estado y se encuentran actualmente en Seguimiento por parte de la UMV.

12. Exponga los cambios institucionales en la UAERMV, que se hayan implementado o se tengan proyectados a partir del 01 de enero de 2024, en la normativa, gestión, presupuestos y/o intervenciones de la entidad. Describa la justificación del cambio según los siguientes factores, el proceso y cronograma vigente para su implementación.
- Proceso de priorización de las vías a intervenir y elementos a considerar.
 - Formulación técnica y presupuestal de las intervenciones a realizar.
 - Ejecución de actividades para la intervención efectiva de las vías priorizadas.
 - Ejecución de actividades para la demarcación de las vías priorizadas.
 - Coordinación interinstitucional con otras entidades del Distrito, ESP y/o articulación con otros actores involucrados en la gestión de la entidad.
 - Capacidades técnicas, operativas, de personal y en otros aspectos, para la gestión de la entidad.
 - Otros - ¿Cuáles?

Respuesta: Para los criterios de selección la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y

Mantenimiento Vial – UAERMV, en el marco de su misión institucional ha desarrollado e implementado un modelo de priorización de vías, el cual, mediante la evaluación de tres dimensiones: Social, Económico y técnico, las cuales permiten asignar una calificación en una escala de 0 a 100 a los segmentos viales de la malla vial Local e Intermedia de la ciudad, constituyéndose en una herramienta fundamental para la selección de segmentos viales para incluir en las estrategias de intervención que adelanta la entidad para cada vigencia.

Ahora bien, con base en el diagnóstico elaborado por la entidad y el resultado de la condición del pavimento, se seleccionan las vías que presenten la mayor afectación posible, sin embargo, su intervención está supeditada entre otros aspectos, a la viabilidad del estado de las redes de acueducto y alcantarillado, capacidad operativa de la entidad, la existencia de reservas sobre los segmentos viales por parte de otras entidades o pólizas de calidad y estabilidad de las obras vigentes, así como a la disponibilidad de recursos asignados a la UAERMV, los cuales son limitados y deben ser distribuidos entre todas las localidades de la ciudad basándose en la extensión y estado de la malla vial de cada una de ellas, por lo que no necesariamente implica una priorización para la intervención inmediata de los tramos diagnosticados.

Teniendo en cuenta lo anterior, para la vigencia 2025 la UAERMV ha diseñado e implementado una estrategia de intervención por zonas (norte, oriente, occidente, sur) y cuadrantes de intervención de manera coordinada con las Alcaldías Locales, con las Empresas de Servicios Públicos y con las entidades del sector movilidad como lo es el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. De esta manera se implementaron las **Unidades de Intervención Zonal – UIZ**, que son unidades operativas que se encargan de optimizar la atención de las vías y el espacio público en diferentes zonas de la ciudad, con el propósito de tener una intervención efectiva que atienda las necesidades de conservación de mayor impacto y sumar capacidades institucionales para optimizar tiempos y recursos durante la ejecución de las obras. En la siguiente imagen se presenta la implementación de las UIZ en la ciudad.

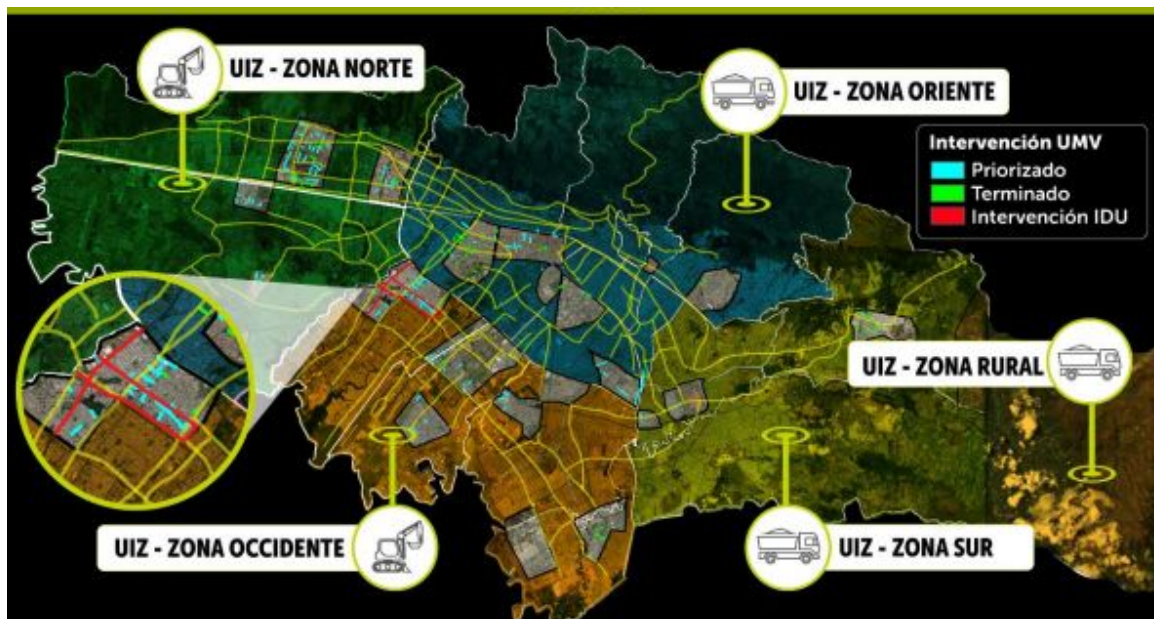


Imagen 1. Estrategia de priorización por zonas y cuadrantes UIZ

Fuente: UAERMV

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).

Es así que en el primer semestre de 2025 se han adelantado mesas de trabajo con alguno Fondos de Desarrollo Local con el fin de realizar convenios interadministrativos que permitan mejorar las condiciones de la malla vial de las localidades

En relación a la ejecución de actividades para la intervención efectiva de las vías priorizadas desde la Subdirección de Intervención de la Infraestructura (SII) el objetivo es intervenir los segmentos viales y de cicloinfraestructura contemplados en el listado general de priorizaciones del SIGMA, el cual es suministrado por la Subdirección de Planificación y de Conservación (SPC), así como las vías de situaciones imprevistas que dificulten la movilidad de apoyo interinstitucional y aquellas vías programadas por las diferentes estrategias de intervención a continuación se realiza la descripción de las tareas que se realizan en el marco de la ejecución que realiza la UAERMV.

1. Recepcionar el listado general de priorizaciones del SIGMA y/o solicitud de mantenimiento y apoyo interinstitucional.
2. Asignar funciones al encargado para cada frente de obra a intervenir.
3. Solicitar la aprobación del PMT por parte de la Secretaria Distrital Movilidad.
4. Informar a la Oficina de Servicio a la Ciudadanía y Sostenibilidad para que proceda a realizar la gestión social.
5. Realizar levantamiento topográfico inicial.
6. Solicitar a los responsables los materiales, insumos, equipos, baños, vigilancia y ensayos de laboratorios de acuerdo al tipo de intervención que se requieran.
7. Realizar, consolidar y enviar la programación diaria de intervenciones.
8. Ubicar la señalización correspondiente, proteger los sumideros, los individuos arbóreos y las zonas verdes.
9. Ejecutar los trabajos de acuerdo con los instructivos definidos para cada tipo de actividad.
10. Verificar la implementación de la señalización PMT y emergencias, el uso de los elementos de protección personal e inspecciones SST; identificar el impacto social y ambiental generado por la obra y diligenciar los formatos respectivos.
11. Realizar a través del SIGMA el requerimiento a la Subdirección de Planificación y de Conservación para que realice la actualización del diagnóstico.
12. Realizar el seguimiento y control de calidad a la intervención de las obras.
13. Diligenciar los formatos de acuerdo a los instructivos de trabajo, durante la ejecución y registrarlos en SIGMA
14. Realizar cierre social y ambiental para verificar las condiciones con las que queda el segmento intervenido.
15. Consolidar las carpetas de las hojas de vida de los segmentos viales intervenidos.
16. Presentar en el comité técnico de intervención el informe mensual donde se consoliden las intervenciones realizadas.

Consolidar el listado General de Priorizaciones y de solicitudes de apoyo interinstitucional realizadas.

De este modo, se da respuesta integral al requerimiento recibido, reiterando la voluntad de este despacho de proporcionar información adicional o atender cualquier solicitud complementaria que se considere pertinente.

Cordialmente,

Documento 20251400096161 firmado electrónicamente por:	
MONICA ELOISA RUEDA PEÑA	Directora General DIRECCIÓN GENERAL monica.rueda@umv.gov.co Fecha firma: 29-07-2025 16:43:19
Aprobó:	EDGAR ALONSO FORERO CASTRO - Jefe Oficina Asesora de Planeación - OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN - edgar.forero@umv.gov.co
Revisó:	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
	PABLO EMILIO MUÑOZ PUENTES - Subdirector de Planificación y Conservación - SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y CONSERVACIÓN - pablo.munoz@umv.gov.co
	SANDRA FABIOLA RODRÍGUEZ TRIVIÑO - Contratista - SUBDIRECCIÓN DE INTERVENCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA - sandra.rodriguez@umv.gov.co
	GLORIA AMOROCHO PRADOS - Apoyo a la supervisión - SUBDIRECCIÓN DE PRODUCCIÓN Y APOYO LOGÍSTICO - gloria.amorocho@umv.gov.co
	MARIELA GRASS CHAPARRO - Asesora - DIRECCIÓN GENERAL - mariela.grass@umv.gov.co
	JULIO CESAR PINZÓN REYES - Subdirector de Intervención de la Infraestructura - SUBDIRECCIÓN DE INTERVENCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA - julio.pinzon@umv.gov.co
	JOHANNA ALEJANDRA MERCHAN GARZÓN - Contratista - OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN - johanna.merchan@umv.gov.co
Proyectó:	CLEMENTE CHAVES HERNANDEZ - - OFICINA JURÍDICA - clemente.chaves@umv.gov.co
 abfab53caad6695c94460ceec188bc72a97a2fcc92e31db120a0761512d524a Código de Verificación CV: c3f95 Comprobar desde: https://www.umv.gov.co/portal/verificar/	