

Bogotá D.C., lunes 23 de diciembre de 2019

Señor
JOSE ANGEL PEÑA NIVIA
Calle 19C No 32-95
Japan2932@yahoo.es
Ciudad

SDM : 318931
2019-12-26 08:38:01
OFICINA ASESORA DE PLANEACION IN
302 - TRASLADO POR COMPETENCIA
1 Anexos: 0
MARTHA PATRICIA AGUILAR

Asunto: Respuesta pregunta rendición de cuentas sector movilidad.

Cordial Saludo Señor Peña,

Según el asunto, desde la Oficina Asesora de Planeación de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial se da respuesta a las siguientes inquietudes, planteadas el pasado 02 de diciembre de 2019:

1. ¿Cuándo se inicio esta administración que se pensaba de la UMV, y que se piensa ahora?

La entidad tenía una imagen deteriorada por problemas administrativos y la ciudad contaba con una malla vial local apenas con el 14% en buen estado.

En 2019 la Unidad es una entidad que ayuda y escucha, qué es buscada por los medios de comunicación para mostrar sus logros, qué es reconocida por el gobierno nacional y ha sido invitada a varios países europeos y latinoamericanos para presentar su modelo de mantenimiento, el trabajo que hace para disminuir los riesgos laborales y mostrar el buen ejemplo de una institución distrital transparente y comprometida por la ciudad.

2. ¿Que se ha trabajado en la prevención del daño en las vías?

Para dar respuesta a esta inquietud es importante aclarar que el deterioro del pavimento de las vías inicia desde el momento que entra en funcionamiento, y este se puede acelerar por diferentes causas como el que la vía sea sometida a un tráfico mayor al tenido en cuenta en el diseño, un sistema de drenaje insuficiente, daño en las redes de servicios públicos, daños por agentes externos tales como parqueo, cargue y descargue de mercancía pesada sobre la vía, derrames de químicos, etc. Adicionalmente, dentro de los cálculos para determinar el ciclo de vida o vida útil (número de años en que el pavimento está en condiciones de permitir la circulación de los vehículos en unas condiciones buenas de operación), se consideran cargas que se determinan en número de ejes que pasan sobre el segmento vial durante un determinado tiempo. Un incremento del flujo vehicular (mayor cantidad de carros y más pesados, es decir, un mayor número de ejes circulando), superior previsto inicialmente, llevará a un deterioro más acelerado de la vía.

Aunado a lo anterior, otros factores causantes del deterioro del pavimento son los relacionados con diseños inadecuados, procesos constructivos deficientes y la baja calidad de los materiales.

Por otro lado, el estado de la vía se ve afectado por los asentamientos propios del terreno y

por factores climáticos. En el caso en que no se tenga un adecuado drenaje superficial (sumideros) o estos se encuentren colmatados se acelera el deterioro del pavimento.

Otra causa que puede ocasionar daño de los pavimentos es la falta de mantenimiento rutinario o que este sea insuficiente. A todo lo dicho arriba se deben agregar alteraciones que puede sufrir una vía debido al mal uso de los usuarios o los ciudadanos. El derrame de sustancias químicas sobre el pavimento como aceites y grasas o elementos químicos disueltos en la lluvia y otros transportados en el aire, cuando entran en contacto con el asfalto ocasionan una reacción química que afectan las capas que componen la estructura del pavimento.

Considerando lo mencionado, la Unidad dentro de los programas de conservación vial, cuenta con la ejecución de mantenimiento rutinario y periódico, el primero es de carácter totalmente preventivo y dentro del mismo se encuentran actividades tales como sello de fisuras y sello de juntas. El segundo también contempla actividades tales como parcheo-bacheos y en algunas ocasiones reemplazos de la capeta existente, actividades que constituyen prácticas preventivas o correctivas. En general los mantenimientos mencionados están orientados a aumentar la vida útil del pavimento y en ese sentido a prevenir que éste se deteriore aceleradamente.

Finalmente, se agradece los aportes escritos relacionados con:

El éxito que mostro en la prevención pues no se ve, pero es incalculable, el ahorro de la ciudad y los ciudadanos. Y se tendrá en cuenta aspectos relacionados con una política permanente distrital de mantenimiento de la malla vial de la ciudad.

Bogotá Mejor Para Todos,


MARTHA PATRICIA AGUILAR COPETE
Jefe Oficina Asesora de Planeación UAERMV

CC Oficina de Planeación Institucional, Secretaría Distrital de Movilidad

Elaboró: ANDREA DEL PILAR ZAMBRANO BARRIOS - OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN 