

UMV

UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL

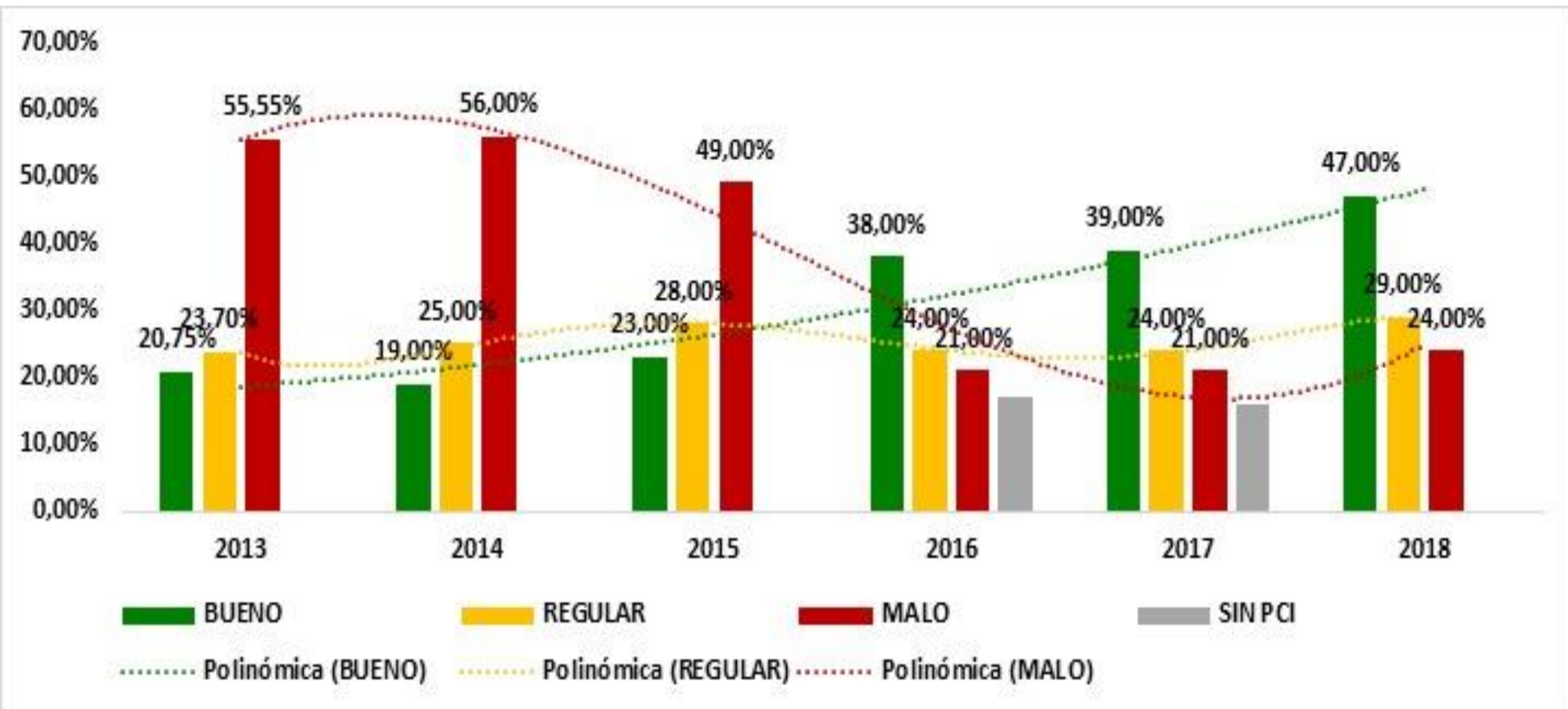
UNA POLITICA DE MANTENIMIENTO DE LA MALLA VIAL LOCAL



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

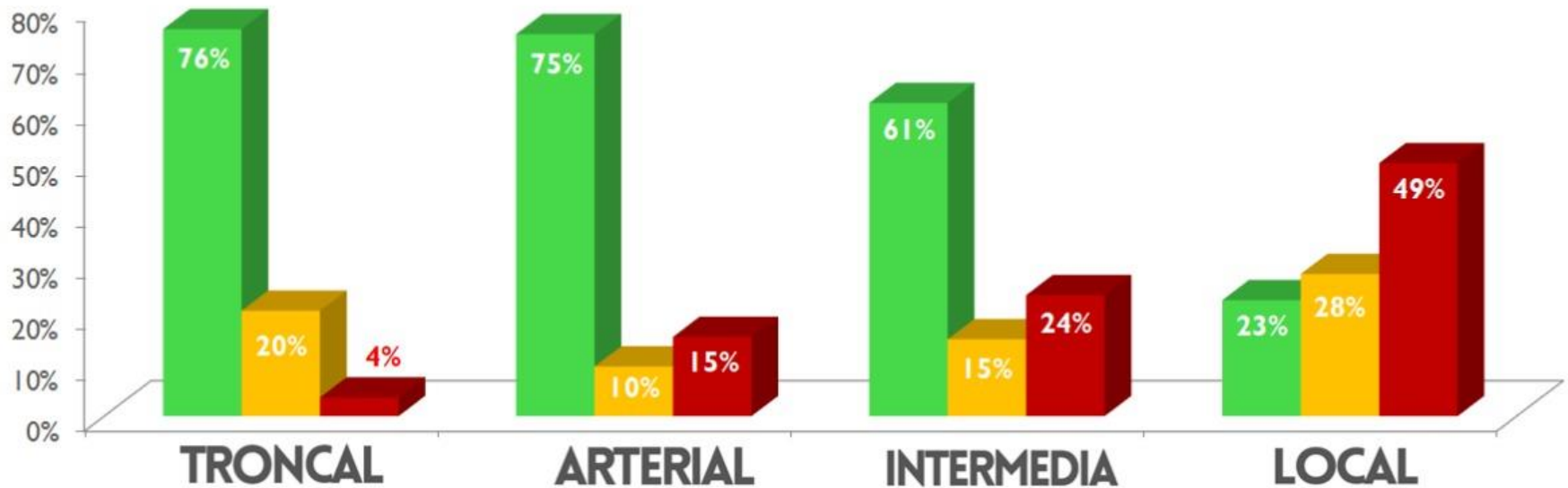
BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

COMO VAMOS?



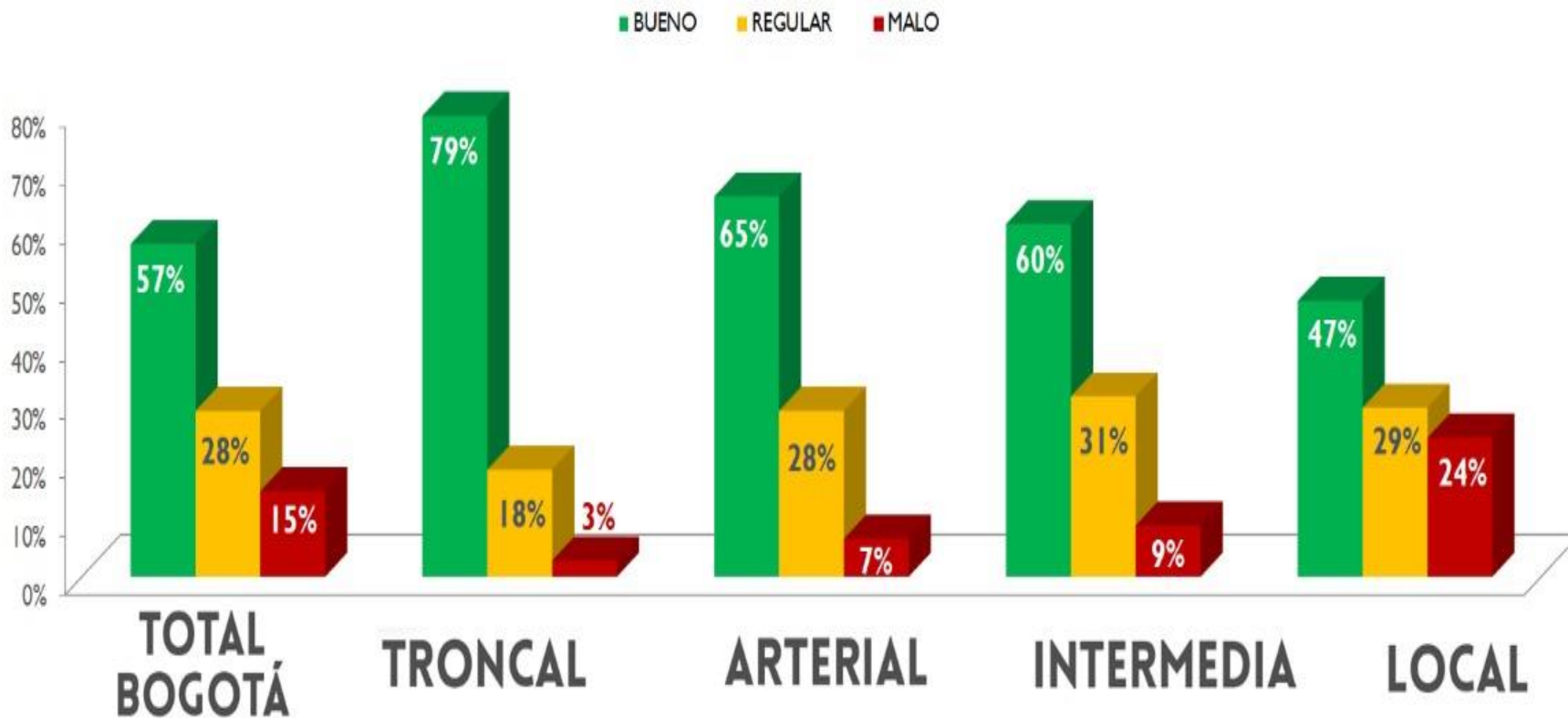
COMO VAMOS?

INFORMACIÓN POR TIPO DE MALLA



FUENTE : Visor IDU Diciembre 2015

COMO VAMOS?



FUENTE : Visor IDU Diciembre 2018

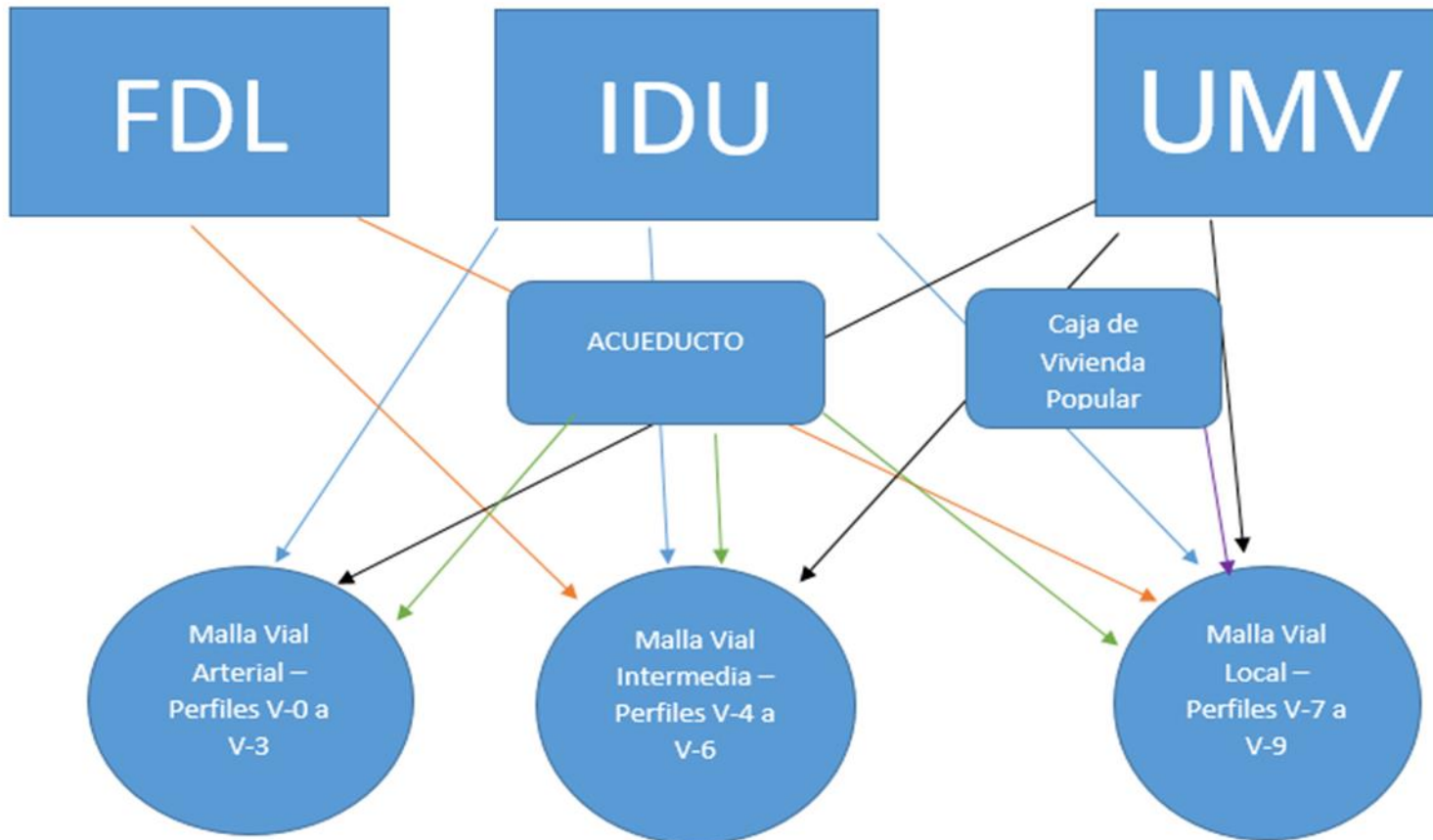
MARCO NORMATIVO

- ✓ Acuerdo Distrital 06 de 1992. Organización Administrativa de las localidades.
- ✓ Acuerdo Distrital 21 de 1996. Normas generales sobre obras públicas.
- ✓ Acuerdo Distrital 02 de 1999. Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá, D.C.
- ✓ Decreto 190 de 2004. Plan de Ordenamiento Territorial
- ✓ Acuerdo Distrital 257 de 2006. “Estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá.

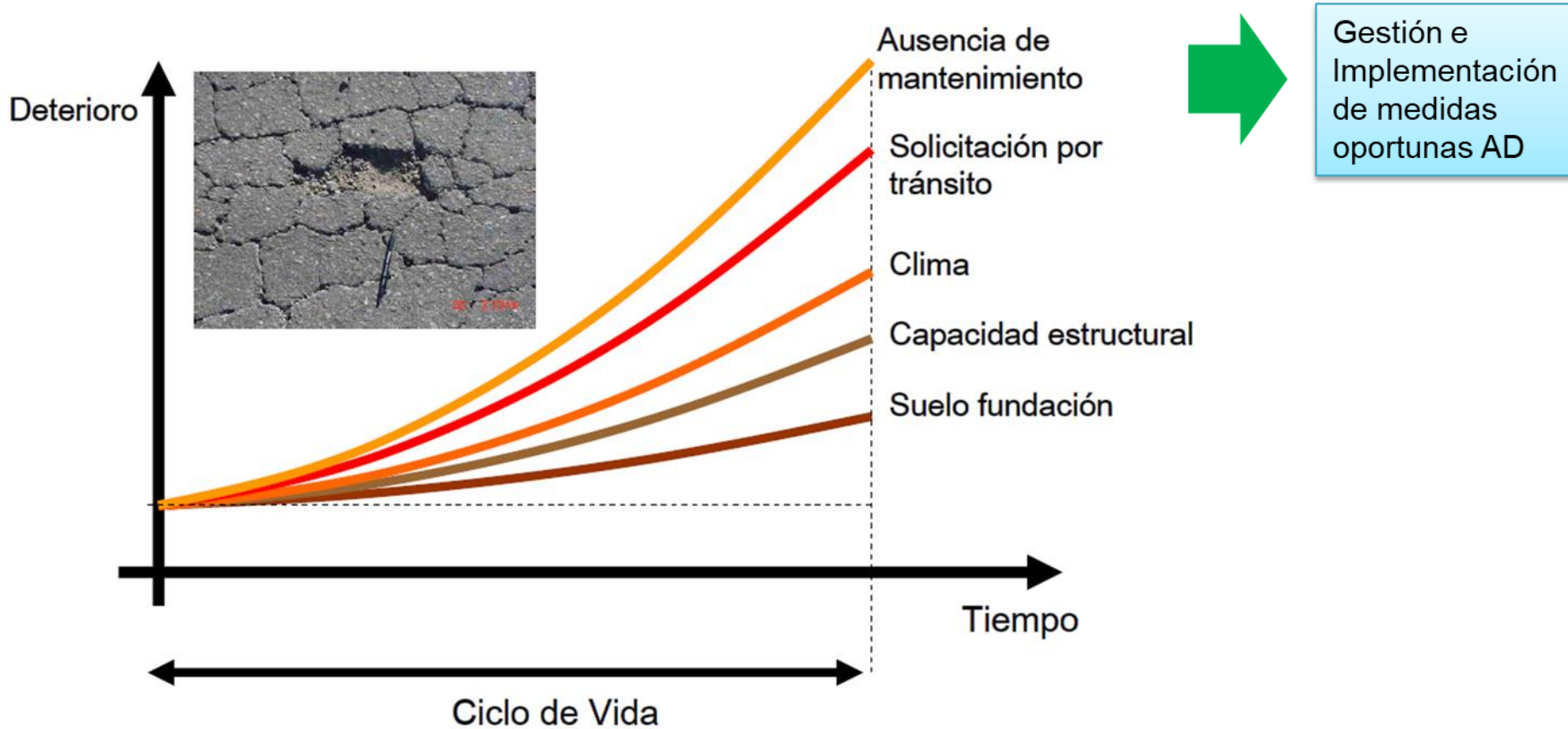
COMPETENCIAS

INTERVENCIÓN Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
<p>Construcción de malla arterial principal y malla arterial complementaria.</p> <p>En sectores urbanos desarrollados podrá adelantar la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local.</p>	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – Decreto 190 de 2004 Artículo 172
Construcción y mantenimiento vías locales e intermedias	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	ACUERDO 6 DE 1992. Artículo 3° (Reparto de competencias y organización administrativa de las Localidades en el D.C.)
<p>Rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial local</p> <p>Atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el distrito capital</p>	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 257 DE 2006. Artículo 109 (Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades de D.C.)
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	ACUERDO 02 DE 1999 (Sistema de información de la malla vial)
REALIZAR ACCIONES DE MOVILIDAD SOBRE MALLA VIAL ARTERIAL E INTERMEDIA-	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL. FONDOS DE DESARROLLO LOCAL.	Decreto 064 de 2015 "Por el cual se adoptan medidas para ejecutar acciones de movilidad en la malla vial del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

CRUCE DE COMPETENCIAS



FACTORES QUE CAUSAN EL DETERIORO DEL PAVIMENTO

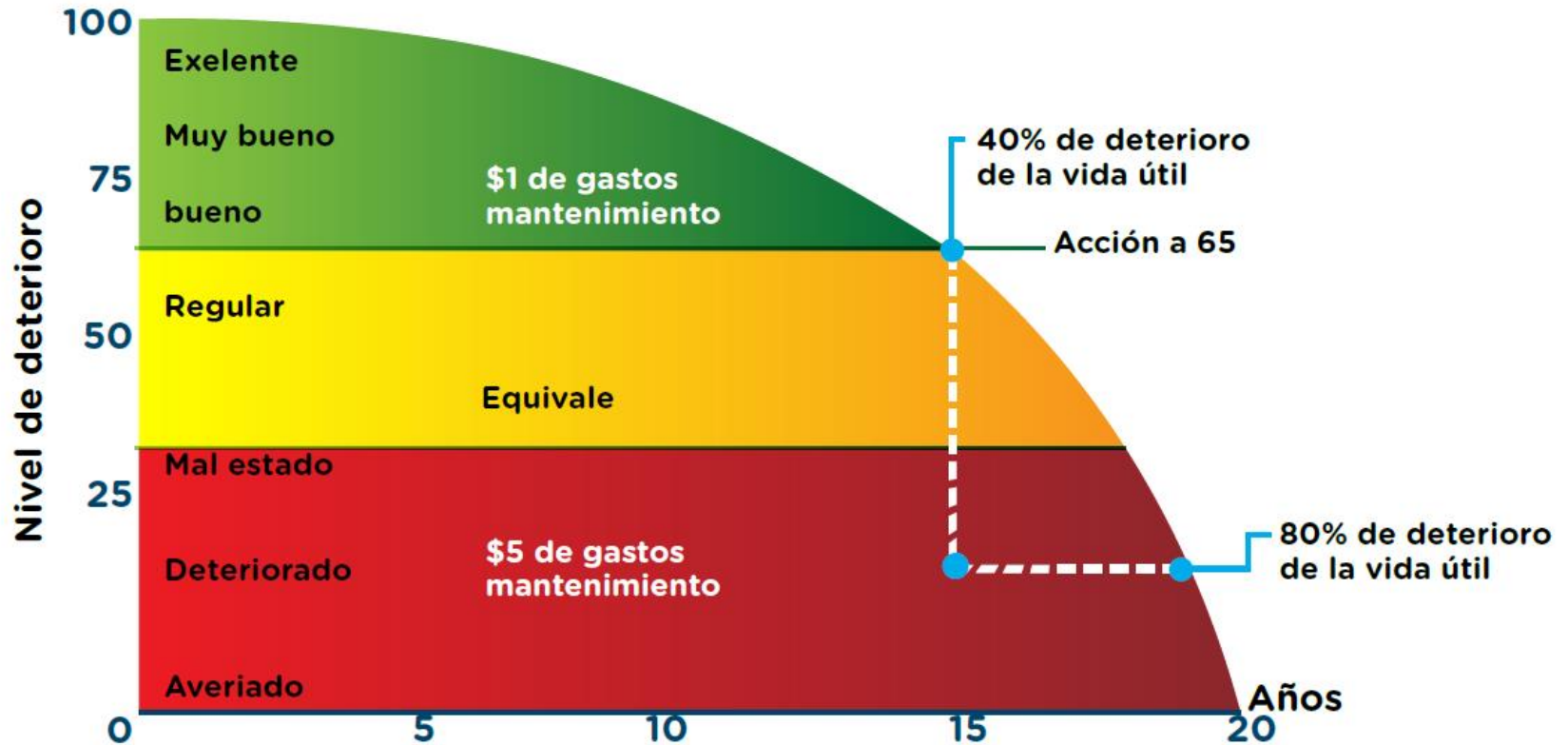


CICLO DE VIDA DEL PAVIMENTO



Ciclo de vida del pavimento

Fuente: Adaptada conservación de pavimentos. Conservando la inversión del patrimonio vial.



ESQUEMA CONSERVACIÓN DE PAVIMENTOS



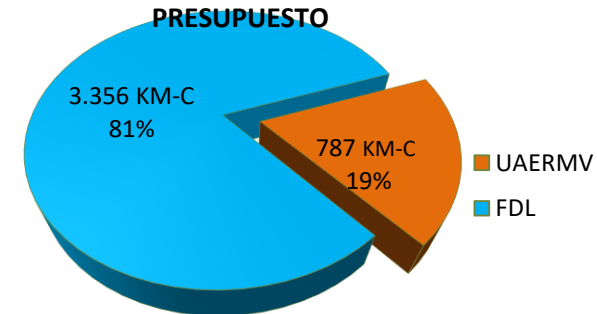
RECURSOS PARA LA INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL

ENTIDAD	PRESUPUESTO 2016-2020 (MILLONES DE PESOS)						TOTAL
	2016		2017	2018	2019	2020	
	TRANSFERENCIAS	RECURSOS ADMINISTRADOS	TRANSFERENCIAS	TRANSFERENCIAS	TRANSFERENCIAS	TRANSFERENCIAS	
UAERMV**	52.648	7.237	76.459	80.040	82.109	84.628	383.121
FDL***	286.717	-	301.053	316.105	331.911	348.506	1.584.292
TOTAL	481.097	358.973	652.939	675.941	595.036	863.902	1.970.955

** Dentro de los recursos administrados incluidos para la vigencia 2016, \$6.939 son de los rendimientos financieros del Convenio 1292, es decir son recursos que deben ser entregados a los FDL.

*** Los recursos del periodo comprendido entre 2017-2020 son una proyección estimada del 5% de incremento anual, es decir que puede variar toda vez que por la Directiva 005 de 2016, el 50% de los recursos de inversión directa deben destinarse a la línea de construcción y/o mantenimiento de malla vial, espacio público y peatonal, puentes peatonales y/o vehiculares sobre cuerpos de agua.

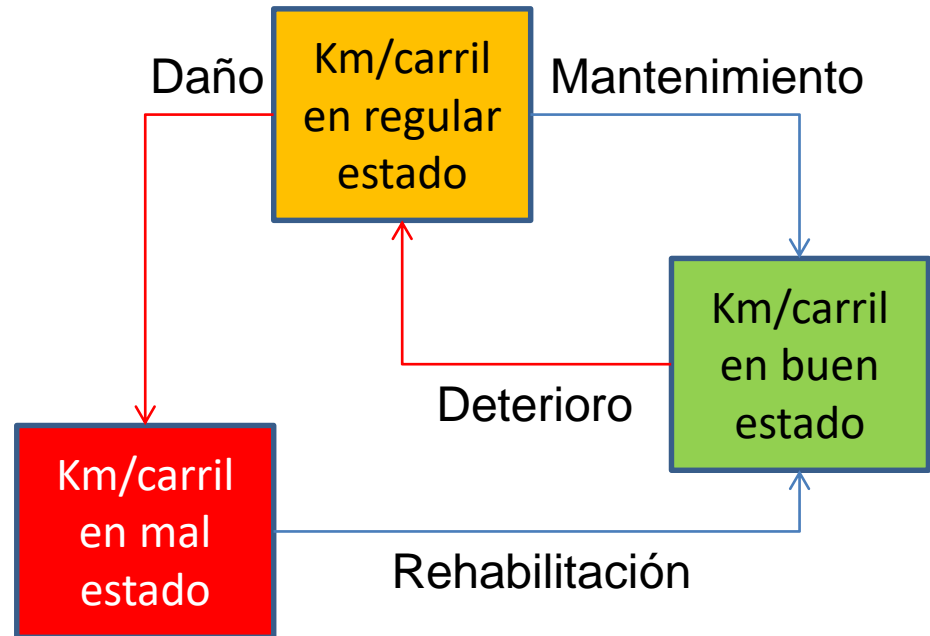
DISTRIBUCIÓN DE LA META DE ACUERDO CON EL PRESUPUESTO



MODELO DE INTERVENCIÓN

Apuntes Metodológicos

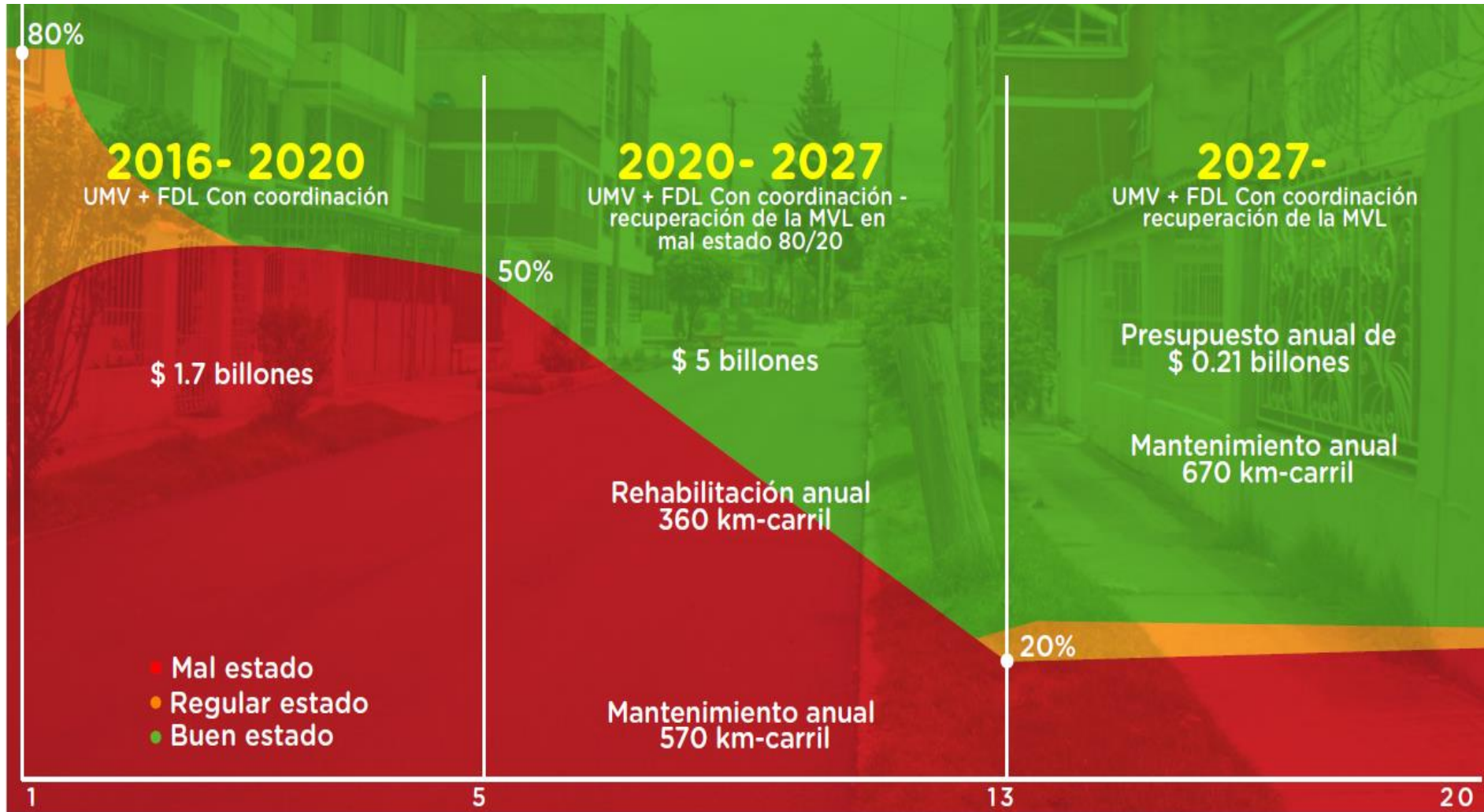
- El modelo contempla la dinámica de deterioro, daño, mantenimiento y rehabilitación de la MVL con respecto al tiempo .
- Tiene incorporado el costo de rehabilitación y mantenimiento por Localidad por Km/carril.
- Se pueden fijar horizontes de tiempo y restricciones de acuerdo a condiciones especiales.
- Se elige una tasa óptima de rehabilitación y mantenimiento para las condiciones incorporadas.



Preguntas de diseño

- ¿Cuándo se alcanza una operación estable para sostener en el largo plazo una política de 80% de MVL de cada localidad en buen estado?
- ¿Cuál es el costo del período de estabilización?
- ¿Cuál es el costo aproximado de dicha operación?

FORMULACIÓN DEL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE MALLA VIAL LOCAL – COMPONENTE ECONÓMICO



QUE DEBEMOS HACER

- Generar una política pública de mantenimiento vial que incluya la conservación de la malla vial, como un proyecto estratégico y prioritario.
- Redefinir en el POT:
 1. Las competencias de los actores que intervienen en la conservación de la Malla Vial Local.
 2. Definir los tipos de malla Vial por su funcionalidad y no por su tipología.
 3. Establecer dos tipos de intervención en la Malla Vial Local, una de mantenimiento y conservación, y otra rehabilitación y construcción.

QUE DEBEMOS HACER

- Establecer desde la Secretaría de Movilidad una instancia única de coordinación entre los actores que intervienen la malla vial Local.
- Definir los recursos de inversión necesarios y específicos para la conservación de malla vial local, los cuales serán gestionados por el Ente Coordinador.
- Garantizar que cada una de las Entidades realice las intervenciones de manera técnica y eficiente, mediante un modelo que permita realizar la gestión, seguimiento y control de las actividades.

COMO LO VAMOS A HACER

- **Coordinadamente**
- **Priorizando acciones**
- **Definiendo estándares**
- **Usando nuevas tecnologías**
- **Con indicadores**
- **Con información en tiempo real**
- **Con programación y seguimiento**
- **Si concurren competencias: verdadera coordinación**
- **Con coordinación de permisos de intervención**

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL

www.bogotá.gov.co