



SDM-SEMA-163500-19

Bogotá, D.C., 01 AGO 2019

Señor:
JAVIER BERNAL

Ciudad

Asunto: Solicitud de Implementación de Semáforo Peatonal.

Referencia: SDM 149318

Apreciado Señor:

Reciba un cordial saludo por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en atención a su solicitud en la cual manifiesta: "3. *Solicitud de un semáforo intermitente peatonal en la calle 38 con circunvalar a la salida del Barrio Paraíso*", de manera atenta se informa:

La Subdirección de Semaforización adelanta procesos y acciones para definir e implementar medidas en intersecciones de la ciudad donde se han recibido solicitudes de implementación de controles semafóricos; en este sentido y en atención al requerimiento, una vez revisadas las condiciones actuales de movilidad en la zona objeto del análisis, se informa que la intersección de la **TV 1E con Diagonal 38**, fue incorporada con el **P1729¹** a la base de datos de solicitudes para realizar el procedimiento adoptado por la Entidad y determinar su viabilidad semafórica de acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente².

Es importante mencionar que la Entidad actualmente consolida en una base de datos, las intersecciones de la ciudad de Bogotá que han sido solicitadas principalmente por la comunidad para implementar dispositivos semafóricos, ya sea para atender necesidades peatonales y/o vehiculares, por presencia de conflictos que generan situaciones de riesgo o accidentalidad.

Con el fin de atender éste tipo de solicitudes, se plantea una metodología comparativa estructurada en cuatro niveles siguiendo los parámetros definidos por la Resolución 1885 de Mayo del 2015, Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia, que rige para todo el territorio nacional.

El procedimiento para evaluar y viabilizar las intersecciones donde se ha solicitado la implementación de controles semafóricos, se describe a continuación:

¹ Identificador dentro del proceso de evaluación

² Resolución 1885 de Mayo del 2015, Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia



• **Primer nivel:** Se realiza la confirmación o depuración del requerimiento, mediante el uso de información secundaria y con la información de campo levantada en las visitas a cada intersección. La visita de campo permite verificar casos donde se registren inconsistencias en la información del requerimiento, identificar condiciones de operación en el sector y complementar la información secundaria que no se encuentre detallada. De ser necesario y de acuerdo con las condiciones encontradas en campo se plantean medidas de solución a corto plazo las cuales una vez implementadas son objeto de seguimiento.

• **Segundo nivel:** Se realiza la toma y procesamiento de la información de aforos peatonales y vehiculares en la intersección, se desarrolla un proceso de calificación de características: geométricas (tipo y sección de vía, número de calzadas, número de carriles), operacionales (rutas de transporte público- alimentadores-SITP, accidentalidad, tipo y cantidad de conflictos), de volúmenes (demanda vehicular, demanda peatonal y distribución horaria) y se evalúan las condiciones mínimas de acuerdo con la norma (Resolución 1885 de Mayo del 2015, Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia). Con lo anterior se obtiene un listado en orden jerárquico que representa condiciones críticas de operación.

Los aforos son tomados mediante contratos de monitoreo y toma de información para la ciudad de Bogotá, realizados durante 16 horas en día típico y para especiales en día atípico. Luego el tiempo para la obtención de los mismos depende de la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin, así como periodos del año aptos para la toma de información y la programación.

• **Tercer nivel:** Teniendo en cuenta la lista jerarquizada se realizan los análisis de tránsito comparativos para diferentes escenarios determinando indicadores de capacidad, demoras y nivel de servicio. La metodología de análisis se desarrolla de acuerdo al HCM en su versión 2000 y de acuerdo con los parámetros ajustados para la ciudad de Bogotá en el Manual de Planeación y Diseño. De ser necesario se elaboran modelos con herramientas de simulación para determinar la necesidad de medidas complementarias o suplementarias.

De acuerdo con la disponibilidad presupuestal se genera el listado de intersecciones con PREFACTIBILIDAD, de no resultar viable se plantean otras medidas de regulación del tráfico que atiendan la necesidad.

• **Cuarto nivel:** Con el listado de PREFACTIBILIDAD se realiza la investigación y/o armonización de la medida con proyectos existentes en el entorno y viabilizados por la SDM. Es así como se determina la VIABILIDAD SEMAFÓRICA continuando con la etapa de diseño y construcción de obras civiles de acuerdo al orden de prioridad, la disponibilidad presupuestal y de la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Teniendo en cuenta lo anterior, se informa que a la intersección referida se le está realizando el procedimiento enunciado y se encuentra en avance el primer nivel, actividades de seguimiento de medidas implementadas y soluciones que pueden darse con otras alternativas para la regulación del tránsito y protección de los peatones.



A continuación, se presenta de forma esquemática, el nivel donde se encuentra su solicitud en el proceso de evaluación para determinar la viabilidad de implementación de regulación semafórica:



A la par se evalúa la implementación de otras medidas y/o dispositivos de pacificación del tránsito.

Fuente: Elaboración propia

Igualmente, es importante recordar que la semaforización de una intersección procede como una medida de regulación cuando las demás medidas que pueden implementarse no sean eficientes, por lo tanto, la SDM como autoridad de Tránsito y Transporte de la ciudad realizará un seguimiento a las soluciones que pueden darse con otras alternativas para la regulación del tránsito y protección de los peatones a corto y mediano plazo, bien sea con dispositivos de señalización u otras medidas de pacificación de tránsito, buscando romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito por parte de los conductores infractores y determinando de acuerdo con sus condiciones geométricas y operativas la medida a implementar.

De esta manera, con el fin de dar respuesta a la solicitud en temas de señalización y otras alternativas de solución, una vez realizada la evaluación de las condiciones actuales de movilidad en el sector de la referencia y consultada la base de datos georreferenciada con que cuenta la Entidad, se informa:

La SDM a través de la Subdirección de Semaforización elaboró el diseño de señalización vial³ para la entrada del barrio Paraíso ubicada en la Diagonal 38 con Transversal 1E, el cual contempla la siguiente señalización vertical: Pare (SR-01), Prohibido girar a la derecha (SR-06), Marcador de obstáculo doble (CHEVRON), Superficie Rizada / Velocidad máxima permitida (SP-24/SR-30), Curva cerrada a la derecha (SP-02), Superficie Rizada (SP-24), Señal sobre destino (SI-05), Seguridad Vial (SI-27) y señalización horizontal de líneas carril, flechas direccionales, líneas de borde.

Teniendo en cuenta las condiciones operativas de este lugar, están implementados dispositivos reductores de velocidad como bandas en agregado para la zona del acceso de la Diagonal 38 con Transversal 1E. y una isleta central de demarcación para disgregar flujo

³ Identificado como EX_02_179_1881_12



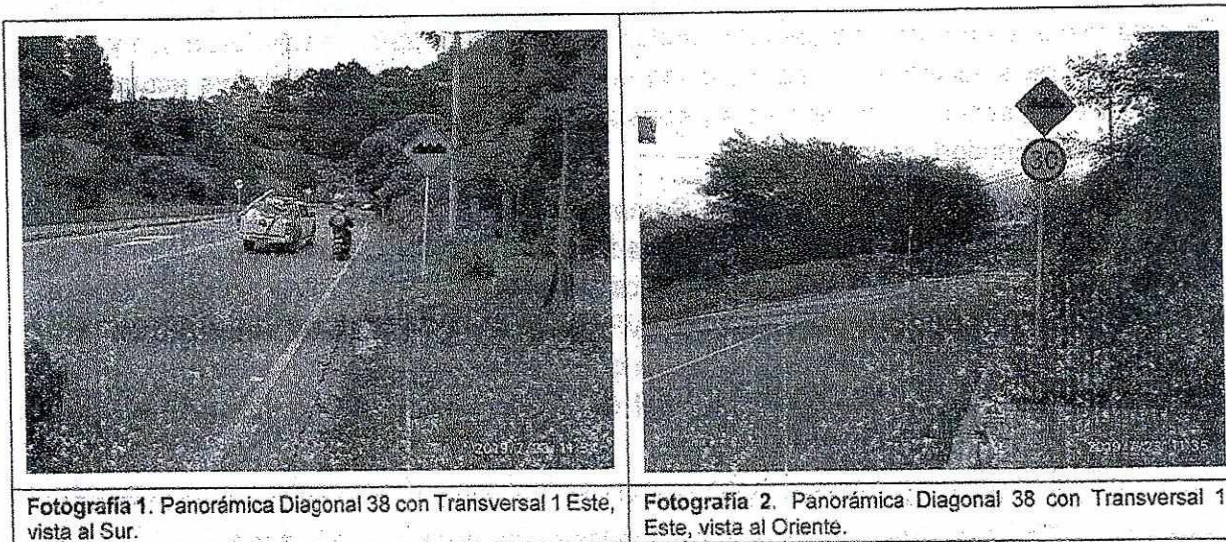
en esta aproximación al barrio el Paraíso conforme a lo establecido en el Manual de Señalización Vial⁴.

Con base en visita técnica realizada se encontró que la señalización vertical y horizontal en mención se encuentra implementada. Así mismo, se evidenció que la señalización horizontal presenta desgaste normal debido a las condiciones atmosféricas y el tránsito normal de los vehículos.

No obstante, la Secretaría Distrital de Movilidad analizara el diseño implementado, ya que como se observa en el registro fotográfico este acceso cuenta con elementos para la reducción de velocidad ubicados sobre la Diagonal 38 y Transversal 1E los cuales cumplen con la función de pacificación de tránsito. Dentro de este análisis se contemplará la viabilidad de implementar elementos de segregación y canalización como tachones e hitos sobre la isla de demarcación en el acceso al barrio El Paraíso.

Al respecto, resulta importante precisar que las actividades tanto de actualización como de implementación de señalización vial para el Distrito se ejecutan de acuerdo con el orden cronológico de solicitudes. Así mismo, cabe aclarar que los recursos destinados para estas labores son limitados y la implementación de las medidas están supeditadas también al buen estado del pavimento al momento de adelantar la demarcación vial y a la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Registro Fotográfico



Por último, se recuerda que conforme al Art. 109 de la Ley 769 de 2002 (CNTT), en el cual se establece: "... Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5°, de este código..." se infiere que, aun

⁴ Emitido por el Ministerio de Transporte, según Resolución 1885 de junio de 2015



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

cuando es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las normas, es decir que sin importar las medidas que se adopten para regular y garantizar seguridad, fluidez, orden y comodidad para todos los actores de la movilidad (peatones, conductores y bici-usuarios) de las vías del Distrito, también es necesaria la participación activa en el acatamiento de las normas contemplada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT (Ley 769 de 2002), de lo contrario, no es posible realizar una incidencia significativa en la mejora de la seguridad vial, si los ciudadanos no respetan las normas.

Bogotá Mejor para Todos.

SANDRA PATRICIA GIRALDO CLAVIJO
Subdirectora Técnica de SemafORIZACIÓN

Con Copia: Adriana Ruth Iza Certuche-Jefe Oficina Gestión Social-SDM
Revisó: Gladys Herrera Acosta-Profesional Universitario-SDM *GA*
Proyectó: Carlos Sánchez Urquijo-Profesional Universitario-SDM *ca*
Proyectó: Jorge Sebastián Navarro – Contratista Subdirección de Señalización-SDM *ju*