

MEMORANDOSEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

FECHA: Bogotá D.C., abril 19 de 2021

PARA: **Adriana Ruth Iza Certuche**
Jefe de Oficina Gestión Social

DE: Subdirectora Técnica de Semaforización

REFERENCIA: Respuesta al memorando 20211400066293

Respetada Doctora Adriana

Reciba un cordial saludo, dando respuesta a las solicitudes en los temas competencia de semaforización se informa la siguiente:

“Los semáforos en la 161 con avda. 15 los llenaron de semáforos para hacer unos trancones para un sitio que no se necesitaban...”.

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) tiene dentro de sus funciones la expansión e implementación de nuevos controles semafóricos en la ciudad de Bogotá, dando cumplimiento a la normatividad vigente¹. Esta normatividad propende por generar ese marco de referencia para estandarizar los procesos y procedimientos en el territorio nacional, en cuya formulación se presentan consideraciones técnicas en su capítulo 7 “Semáforos” y su subnumeral 7.5.2. “Condiciones para justificar la instalación de semáforos”, donde se establece una serie de condiciones o criterios técnicos de evaluación que justifican y soportan la instalación de un control semafórico, garantizando las condiciones óptimas de seguridad de los usuarios, principalmente para los peatones.

Así las cosas, se informa que la SDM adelanta procesos y acciones para definir e implementar medidas para la regulación del tránsito en intersecciones de la ciudad donde se han recibido solicitudes de implementación de controles semafóricos; es así que para dar inicio al proceso de evaluación para justificar la implementación

¹ Resolución 1885 de Mayo del 2015, “Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia”

MEMORANDOSEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

de intersecciones semaforizadas, se parte por establecer la necesidad de semaforización, la cual inicia por medio de solicitudes realizadas por personas o entidades externas a la Entidad o necesidades identificadas por parte del grupo de semaforización.

Revisada la trazabilidad de correspondencia recibida, relacionada con la viabilidad de implementación de nuevos controles semaforicos en la intersección de la Carrera 15 con calle 161 se presenta una (1) solicitud realizada por la Comunidad, la cual se relaciona a continuación:

| Nº Radicado | Remitente | Año | Intersección |
|--------------|----------------------------------|------|----------------|
| SDM-21771-16 | Comunidad Barrio Villa del Prado | 2016 | KR 15 x CL 161 |

Fuente: Subdirección de Semaforización

No obstante, es de anotar que la necesidad de incorporar la intersección a la base de datos de solicitudes para realizar el procedimiento de evaluación de prefactibilidad semaforica fue identificada por el grupo de semaforización de la Entidad en el año 2011.

Con el fin de atender éste tipo de solicitudes, se desarrolla una metodología de evaluación 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 semaforicos, se describen a continuación:

- **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.

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO

SEMA

20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

Las actividades del primer nivel para la intersección de la Carrera 15 con Calle 161, se desarrollaron a partir de la identificación de necesidades de semaforización, identificadas por el grupo de semaforización de la Entidad en el año 2011, incluyendo la intersección en la base de datos con el identificador P694 dentro del proceso de evaluación y se programa para toma de volúmenes vehiculares y peatonales.

- **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.

El listado de intersecciones es generado mediante una herramienta objetiva utilizada por la Entidad, para priorizar los recursos disponibles para la implementación de nuevos controles semaforicos en la ciudad. Esta herramienta es un modelo de priorización que considera ponderaciones y estrategias de calificación a criterios o parámetros que se articulan con el Manual de señalización vial, garantizando la transparencia y equidad.

Estas actividades de segundo nivel iniciaron con la toma de volúmenes vehiculares y peatonales en septiembre del año 2012, cumpliendo la intersección con las condiciones mínimas exigidas para semaforizar (Evaluada

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO



SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

mediante Resolución 1885 de 2015), estableciendo la hora máxima demanda vehicular (HDM) entre las 08:45 - 09:45 horas, con la siguiente distribución vehicular: Vol. Vehicular 1.300.

Es de anotar, que los criterios técnicos con los que se sustenta la implementación de regulación semafórica en estas intersecciones, corresponden al resultado de las condiciones o requisitos técnicos de evaluación de acuerdo a lo establecido en el Manual de Señalización Vial, en su capítulo 7 “SEMÁFOROS” y subcapítulo 7.5.2. “Condiciones para justificar la instalación de semáforos”. Esta normatividad establece el cumplimiento de **por lo menos una de las condiciones o criterios** establecidos para justificar la instalación de semáforos, las cuales se presentan a continuación:

| CRITERIOS DE EVALUACIÓN | |
|--|-----------|
| • Condición A: Volumen mínimo de vehículos. | CUMPLE |
| • Condición B: Interrupción del tránsito continuo. | NO CUMPLE |
| • Condición C: Volumen mínimo de peatones. | NO CUMPLE |
| • Condición D: Movimiento o circulación progresiva. | N/A |
| <p>“El control del movimiento progresivo a veces demanda la instalación de semáforos en intersecciones en donde en otras condiciones no serían necesarios, con el objeto de regular eficientemente las velocidades de grupos compactos de vehículos.”</p> <p>- Esta condición no fue evaluada para la intersección, toda vez que es un estudio especial aplicado a corredores con características de coordinación semafórica, por tanto, no aplicó para este caso.</p> | |
| • Condición E: Antecedentes y experiencia sobre accidentes | NO CUMPLE |
| • Condición F: Combinación de las condiciones anteriores | CUMPLE |

Nota: Se presenta a continuación el histórico de siniestros ocurridos en la intersección desde el año 2011 a la fecha, para lo cual de acuerdo a lo requerido en la normatividad no se cumplen con los criterios de aceptación de esta Condición (E).

MEMORANDO



SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

Tabla 1. Accidentes por gravedad en Carrera 15 con Calle 161

| AÑO | ACCIDENTES POR GRAVEDAD | | |
|-------|-------------------------|------------|-------|
| | CON HERIDOS | SOLO DANOS | TOTAL |
| 2011 | | 1 | 1 |
| 2012 | 2 | 1 | 3 |
| 2013 | | 2 | 2 |
| 2014 | 1 | 1 | 2 |
| 2015 | | 2 | 2 |
| 2016 | | 5 | 5 |
| 2017 | | 1 | 1 |
| 2018 | 2 | 3 | 5 |
| 2019 | | 1 | 1 |
| 2020 | | 2 | 2 |
| TOTAL | 9 | 29 | 38 |

Fuente: <https://sig.simur.gov.co/>

Tabla 2. Accidentes por gravedad en Carrera 15 con Calle 161

| AÑO | ACCIDENTES POR CLASE | | | | TOTAL |
|-------|----------------------|------------|--------|------|-------|
| | ATROPELLO | AUTOLESION | CHOQUE | OTRO | |
| 2007 | 1 | | | | 1 |
| 2008 | 1 | | 6 | | 7 |
| 2009 | | 1 | 4 | | 5 |
| 2011 | | | 1 | | 1 |
| 2012 | | | 2 | 1 | 3 |
| 2013 | | | 2 | | 2 |
| 2014 | | | 2 | | 2 |
| 2015 | | | 2 | | 2 |
| 2016 | | | 5 | | 5 |
| 2017 | | | 1 | | 1 |
| 2018 | 1 | | 4 | | 5 |
| 2019 | | | 1 | | 1 |
| 2020 | | | 2 | | 2 |
| TOTAL | 3 | 1 | 33 | 1 | 38 |

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO



SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

Fuente: <https://sig.simur.gov.co/>

- Condición F: Combinación de las condiciones anteriores (CUMPLE)

Una vez evaluados los parámetros requeridos por la norma, como resultado de la intersección cumplió con los requisitos técnicos mínimos para semaforizar, teniendo en cuenta que se satisfacen uno o más de los requisitos o condiciones mencionadas anteriormente, continuando así con el desarrollo del siguiente nivel de evaluación.

- **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.

Es importante aclarar que en cada vigencia presupuestal, se define un número de intersecciones a semaforizar según los recursos asignados para tal fin, ya que se presentan un gran número de intersecciones evaluadas en RANKING, que por sus condiciones operacionales y comportamiento de volúmenes vehiculares y peatones, se encuentran en cola y están a la espera de ser implementadas.

Por lo anterior, las actividades del tercer nivel se desarrollaron en el año 2018 para la intersección y como resultado de la evaluación y del análisis de capacidad y niveles de servicio de la intersección, se determina implementar la

MEMORANDO

SEMA

20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

configuración más adecuada en términos de operación y seguridad vial, con el fin de atender las necesidades del sector.

- **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.

Luego de surtir todos los niveles de evaluación, se dio viabilidad para implementar los controles semafóricos en la intersección de la Carrera 15 con Calle 161, dentro del alcance del contrato 2017-1913 que la Secretaría Distrital de Movilidad ha celebrado con el objeto de “Realizar El Suministro, Instalación, Implementación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Semáforos Inteligente (SSI) para la Ciudad de Bogotá D.C”, por medio del cual se gestionó su implementación en el mes de enero del año 2021.

La evaluación realizada se soporta en la toma de información que reposa en la base de datos de la Entidad, información de volúmenes de tránsito vehicular y peatonal en el sector, con los cuales se desarrolló el análisis de condiciones técnicas mínimas requeridas de acuerdo con la norma y el proceso de calificación de características operacionales.

Para dar inicio al proceso de evaluación para justificar la implementación de intersecciones semaforizadas, se parte por establecer la necesidad de semaforización, la cual inicia por medio de solicitudes realizadas por personas o entidades externas a la Entidad o necesidades identificadas por parte del grupo de semaforización.

La intersección semaforizada de la Avenida Carrera 15 por Calle 161, actualmente permite los movimientos que se presentan a continuación en la Figura 1.

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO

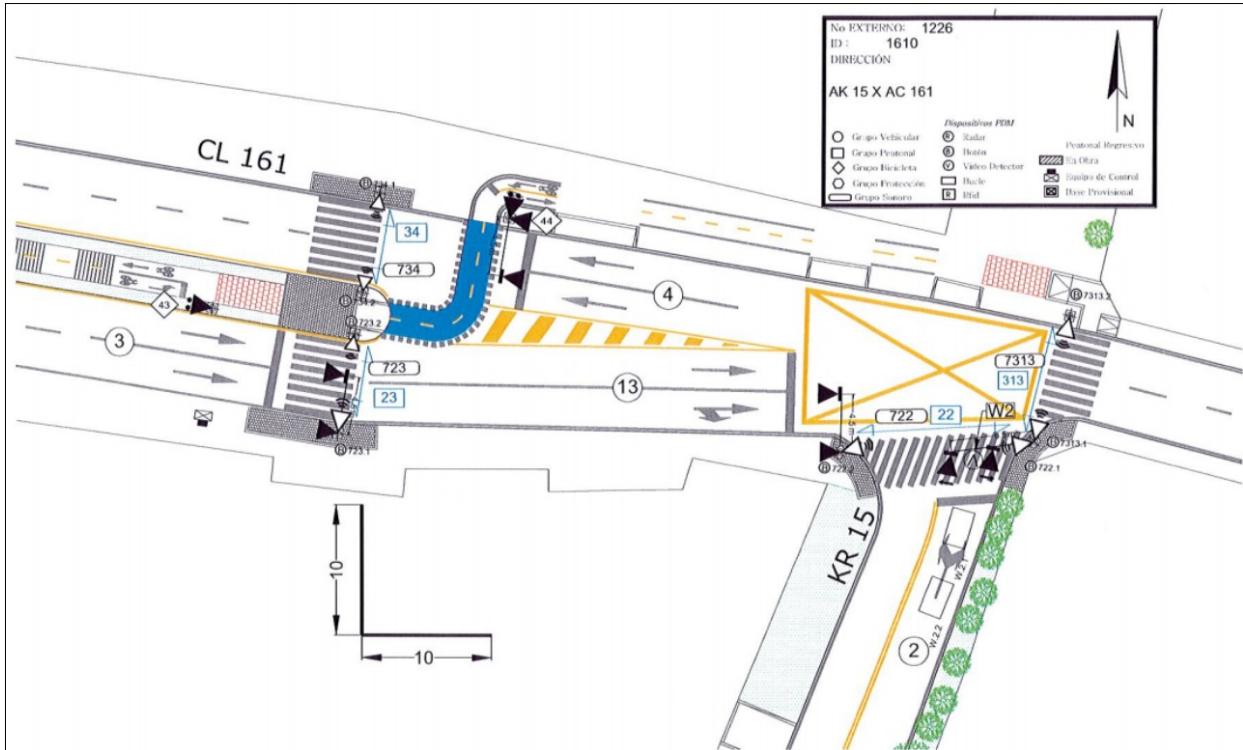


SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

Figura 1. Esquema General de la intersección, Externo 1226



Fuente. Elaboración Propia

Esta intersección se encuentra programada en un ciclo de 120 segundos en su hora de máxima demanda en tres (3) fases semafóricas, entendiéndose por definición de fase “un estado de señales que presentan los semáforos en una intersección dando vía simultáneamente a uno o varios flujos vehiculares y/o peatonales no conflictivos entre sí” en la que se permiten los movimientos que se indican en la Tabla 1.

MEMORANDO



SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

Tabla 1. Relación de fases y movimientos permitidos, Externo 1226

| Externo | 1226 | DIRECCIÓN: | | FASES | |
|---------|-------|------------------------------------|--------|-------|---|
| ID: | 1610 | AK 15 X CL 161 | | | 3 |
| FASE | GRUPO | TIPO MOVIMIENTO | VÍA | | |
| 1 | 3 | Vehicular Occidente -Oriente | CL 161 | | |
| | 4 | Vehicular Oriente - Occidente | CL 161 | | |
| | 13 | Vehicular Occidente -Oriente, Sur | CL 161 | | |
| | 44 | Ciclista Oriente - Occidente | CL 161 | | |
| 2 | 2 | Vehicular Sur - Occidente, Oriente | KR 15 | | |
| | 23 | Peatonal Costado Occidente | CL 161 | | |
| | 34 | Peatonal Costado Oriente | CL 161 | | |
| 3 | 43 | Ciclista Occidente -Oriente | CL 161 | | |
| | 44 | Ciclista Oriente - Occidente | CL 161 | | |
| | 22 | Peatonal Costado Sur | KR 15 | | |
| | 313 | Peatonal Costado Oriente | CL 161 | | |

Fuente. Elaboración Propia

Se aclara que la asignación de tiempos de verde para cada grupo de señales en el proceso de diseño de un planeamiento semafórico depende del volumen vehicular para cada acceso de la intersección, de la prioridad y el sentido de coordinación del corredor, por lo cual de ninguna manera es posible dar única prioridad de paso a un solo acceso, esto ocasionaría demoras innecesarias en los demás accesos y un bloqueo en las intersecciones aledañas ocasionando claramente un impacto negativo para la movilidad en la zona.

Con el objetivo de disminuir las detenciones sobre la intersección, se estableció un manejo semafórico en tráfico actuado o funcionamiento bajo demandas para la salida de vehículos en sentidos Sur/Oriente - Occidente, es decir, se brinda un tiempo de verde necesario para dicha salida solo cuando exista presencia de estos, lo cual permite optimizar la operación del control semafórico y racionalizar las esperas de los usuarios en los demás movimientos tanto vehiculares como peatonales y ciclistas en la intersección.

9

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO

SEMA

20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

De acuerdo a las visitas realizadas los días 07/04/2021 y 13/04/2021 se observa parqueo en vía en el sentido Occidente/Oriente (grupo 3), que las demoras presentadas en la intersección son producto de la reducción la capacidad de despeja a un sólo carril, adicionalmente hay un hueco en el costado izquierdo del grupo 3 el cual hace que el despeje sea forzado; los complementos peatonales grupos 23, 213, 24 y 22 son para proteger el cruce peatonal por la distancia presente en los acceso sur/norte (grupo 2) y acceso occidente – oriente (grupo3), al igual para proteger a los ciclistas que vienen en la cicloinfraestructura ubicada en el separador de la CL 161 y que deben cruzar la zona de conflicto de la intersección para incorporarse a la cicloinfraestructura sobre el andén del costado norte la cual también cuenta con regulación semafórica para ciclistas.

Sin embargo, se continuará haciendo el seguimiento permanente, adelantando acciones en busca de mejorar la movilidad, de acuerdo con las condiciones cambiantes del tránsito.

“Cómo se puede hacer la solicitud de retiro de los semáforos en la Calle 106 x 19 en los 4 sentidos, no fueron socializados con la ciudadanía generan congestión”

Es necesario aclarar que la intersección semaforizada a la que se hace referencia es la ubicada en la dirección de la KR 19 x CL 106A.

Revisada la trazabilidad de correspondencia recibida, relacionada con la viabilidad de implementación de nuevos controles semafóricos en la intersección de la Carrera 19 con Calle 106A se presenta una (1) solicitud realizada por la Comunidad, la cual se relaciona a continuación:

| Nº Radicado | Remitente | Año | Intersección |
|--------------|-----------|------|-----------------|
| SDM-36518-17 | Comunidad | 2017 | KR 19 x CL 106A |

Fuente: Subdirección de Semaforización

No obstante, es de anotar que la necesidad de incorporar la intersección a la base de datos de solicitudes para realizar el procedimiento de evaluación de prefactibilidad semafórica fue identificada por el grupo de semaforización de la Entidad en el año 2015.

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO



SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

Con el fin de atender éste tipo de solicitudes, se desarrolla una metodología de evaluación 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.

- **Primer nivel:** Las actividades del primer nivel para la intersección de la Carrera 19 con Calle 106A, se desarrollaron a partir de la identificación de necesidades de semaforización, identificadas por el grupo de semaforización de la Entidad en el año 2015, incluyendo la intersección en la base de datos con el identificador P1323 dentro del proceso de evaluación y se programa para toma de volúmenes vehiculares y peatonales.
- **Segundo nivel:** Estas actividades de segundo nivel iniciaron con la toma de volúmenes vehiculares y peatonales en junio del año 2016, cumpliendo la intersección con las condiciones mínimas exigidas para semaforizar (Evaluada mediante Resolución 1885 de 2015), estableciendo la hora máxima demanda vehicular (HDM) entre las 16:45 – 17:45 horas, con la siguiente distribución vehicular: Vol. Vehicular 2817, Vol. Peatonal 837, Vol Bicicletas 687.

Es de anotar, que los criterios técnicos con los que se sustenta la implementación de regulación semafórica en estas intersecciones, corresponden al resultado de las condiciones o requisitos técnicos de evaluación de acuerdo a lo establecido en el Manual de Señalización Vial, en su capítulo 7 “SEMÁFOROS” y subcapítulo 7.5.2. “Condiciones para justificar la instalación de semáforos”. Esta normatividad establece el cumplimiento de **por lo menos una de las condiciones o criterios** establecidos para justificar la instalación de semáforos, las cuales se presentan a continuación:

| CRITERIOS DE EVALUACIÓN | |
|--|--------|
| • Condición A: Volumen mínimo de vehículos. | CUMPLE |
| • Condición B: Interrupción del tránsito continuo. | CUMPLE |
| • Condición C: Volumen mínimo de peatones. | CUMPLE |
| • Condición D: Movimiento o circulación progresiva. | N/A |

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO

**SEMA
20213220077343**

Información Pública

Al responder cite este número

| CRITERIOS DE EVALUACIÓN | |
|--|-----------|
| “El control del movimiento progresivo a veces demanda la instalación de semáforos en intersecciones en donde en otras condiciones no serían necesarios, con el objeto de regular eficientemente las velocidades de grupos compactos de vehículos.” - Esta condición no fue evaluada para la intersección, toda vez que es un estudio especial aplicado a corredores con características de coordinación semafórica, por tanto no aplicó para este caso. | |
| • Condición E: Antecedentes y experiencia sobre accidentes | NO CUMPLE |
| • Condición F: Combinación de las condiciones anteriores | CUMPLE |

Nota: Se presenta a continuación el histórico de siniestros ocurridos en la intersección desde el año 2010 a la fecha, para lo cual de acuerdo con lo requerido en la normatividad no se cumplen con los criterios de aceptación de esta Condición (E).

Tabla 1. Accidentes por gravedad en Carrera 19 con Calle 106A

| AÑO | ACCIDENTES POR GRAVEDAD | | |
|--------------|-------------------------|------------|-----------|
| | CON HERIDOS | SOLO DANOS | TOTAL |
| 2010 | 1 | 4 | 5 |
| 2011 | | 2 | 2 |
| 2012 | 2 | | 2 |
| 2013 | 1 | 2 | 3 |
| 2014 | 2 | 1 | 3 |
| 2016 | 5 | 6 | 11 |
| 2017 | | 4 | 4 |
| 2018 | 4 | 1 | 5 |
| 2019 | | 3 | 3 |
| 2020 | 1 | | 1 |
| TOTAL | 17 | 32 | 49 |

 Fuente: <https://sig.simur.gov.co/>

Tabla 1. Accidentes por gravedad en Carrera 19 con Calle 106A

12

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO



SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

| AÑO | ACCIDENTE POR CLASE | | | |
|--------------|---------------------|-----------|----------|-----------|
| | ATROPELLO | CHOQUE | OTRO | TOTAL |
| 2007 | | 2 | | 2 |
| 2008 | | 4 | | 4 |
| 2009 | | 4 | | 4 |
| 2010 | | 5 | | 5 |
| 2011 | | 2 | | 2 |
| 2012 | | 2 | | 2 |
| 2013 | | 3 | | 3 |
| 2014 | 1 | 2 | | 3 |
| 2016 | | 11 | | 11 |
| 2017 | | 4 | | 4 |
| 2018 | | 5 | | 5 |
| 2019 | | 2 | 1 | 3 |
| 2020 | | 1 | | 1 |
| TOTAL | 1 | 47 | 1 | 49 |

Fuente: <https://sig.simur.gov.co/>

- Condición F: Combinación de las condiciones anteriores (CUMPLE)

Una vez evaluados los parámetros requeridos por la norma, como resultado la intersección cumplió con los requisitos técnicos mínimos para semaforizar, teniendo en cuenta que se satisfacen uno o más de los requisitos o condiciones mencionadas anteriormente, continuando así con el desarrollo del siguiente nivel de evaluación.

- **Tercer nivel:** Las actividades del tercer nivel se desarrollaron en el año 2018 para la intersección y como resultado de la evaluación y del análisis de capacidad y niveles de servicio de la intersección, se determina implementar la configuración más adecuada en términos de operación y seguridad vial, con el fin de atender las necesidades del sector.
- **Cuarto nivel:** Luego de surtir todos los niveles de evaluación, se dio viabilidad para implementar los controles semaforicos en la intersección de la Carrera 21 con Calle 106, dentro del alcance del contrato 2017-1913 que la Secretaría Distrital de Movilidad ha celebrado con el objeto de “Realizar El Suministro,

13

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO

SEMA

20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

Instalación, Implementación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Semáforos Inteligente (SSI) para la Ciudad de Bogotá D.C”, por medio del cual se gestionó su implementación en el mes de septiembre del año 2020.

El día 03 de marzo de 2021 se implementó un diseño con manejo semafórico en tráfico actuado o funcionamiento bajo demandas, es decir, se brinda un tiempo de verde necesario para dicha salida solo cuando exista presencia de estos, lo cual permite optimizar la operación del control semafórico y racionalizar las esperas de los usuarios en los demás movimientos tanto vehiculares como peatonales y ciclistas en la intersección.

Sin embargo, en los seguimientos realizados por personal de la Subdirección a la intersección se evidencio inconvenientes en la detección de las cámaras allí instaladas, una vez identificada la falla, se procedió a la corrección de la misma.

Dichas labores permitieron habilitar la operación de la intersección mencionada aproximadamente a las 7:30 pm del día 12 de abril de 2021. Cabe anotar que hasta la presente fecha no se ha presentado ningún tipo de falla.

“También creo, para el Centro Local de Teusaquillo, se debería colocar semáforos en la calle 63 pasando la 30 como hacia los parques, porque que se torna incruzable, pasan con mucha velocidad y esto limita el acceso y disfrute de los parques. ¿Dónde se puede hacer esa solicitud?”

Las solicitudes de implementación de controles regulados se solicitan a la Subdirección de semaforización de la Secretaria Distrital de Movilidad por los diferentes medios comunicación dispuestos a la comunidad.

Sin embargo, ya existen solicitudes en ese tramo, que se encuentran en el proceso dispuesto por determinar la instalación de intersecciones semaforizadas y que fue descrito en el primer punto de este documento. A continuación, se informa que para el tramo de la Calle 63 entre Carrera 30 y Carrera 50 tenemos en

14

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDOSEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

evaluación de prefactibilidad semafórica las siguientes intersecciones, precisando que en la Calle 63 a la altura de la Carrera 37 existe un puente para el paso peatonal:

- Carrera 45 con Calle 63:

La intersección fue incluida con el identificador (**P025²**) a la base de solicitudes para realizar el procedimiento enunciado y no supero el segundo nivel de evaluación, dadas sus condiciones operacionales y comportamiento de los volúmenes vehiculares y peatonales. Es así como la intersección NO CUMPLE con las condiciones técnicas mínimas requeridas, de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente.

A continuación, se presenta de forma esquemática, el nivel donde se encuentra la intersección en el proceso de evaluación de viabilidad e implementación de regulación semafórica:



Fuente: Elaboración propia

Igualmente, se informa que en la intersección de la Carrera 36 con Calle 63 se encuentra un paso a desnivel (puente peatonal) que garantiza el paso de los peatones en forma segura.

- Carrera 50 con Calle 63 (GLORIETA):

² Identificador en el proceso de evaluación

MEMORANDO

SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

La intersección fue incluida con el identificador (P1189) a la base de solicitudes para realizar el procedimiento enunciado y se encuentra en avance el segundo nivel de evaluación (Toma de Información de volúmenes vehiculares y peatonales).

Es importante aclarar, que se están adelantando las gestiones pertinentes para los procesos de tomas de información mediante el contrato de monitoreo, en este se lleva a cabo la toma de aforos de volúmenes vehiculares y peatonales, (insumo técnico para verificar la necesidad de implementación de controles semafóricos en las intersecciones).

Una vez se cuente con los aforos en el sector, se procederá a realizar el análisis de condiciones técnicas mínimas requeridas de acuerdo con la norma y el proceso de calificación de características operacionales (este incluye análisis de factores que influyen directamente en la operación adecuada del sector, de acuerdo a las condiciones de infraestructura, capacidad y nivel de servicio de la vía, comportamiento zonal y operacional de la intersección e intersecciones cercanas), con el fin de establecer la medida a implementar.

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



Fuente: Elaboración propia

MEMORANDO



SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

- **Transversal 59A con Calle 63 (P037) y Carrera 60 con Calle 63 (P1190):**

Las intersecciones fueron incluidas a la base de solicitudes para realizar el proceso de evaluación de prefactibilidad semafórica 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 la intersección en el proceso de evaluación para determinar la viabilidad de implementación de regulación semafórica:



Fuente: Elaboración propia

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 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

17

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

MEMORANDO



SEMA
20213220077343

Información Pública

Al responder cite este número

contrario, no es posible realizar una incidencia significativa en la mejora de la seguridad vial, si los ciudadanos no respetan las normas.

Para los temas de señalización de la solicitud, se anexa documento de respuesta de la Subdirección de Señalización.

Cordialmente,



Sandra Patricia Giraldo Clavijo
Subdirectora Técnica de Semaforización

Firma mecánica generada en 19-04-2021 11:37 AM

Anexos: respuesta de la subdirección de señalización

Elaboró: Sandra Patricia Fuentes Cordero -Subdirección De Semaforización