

MEMORANDO SDM-SEMA-162199 -2020

PARA: ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE
Jefe Oficina Gestión Social

DE: SANDRA PATRICIA GIRALDO CLAVIJO
Subdirectora Técnica de Semaforización

FECHA: 28 de octubre de 2020

ASUNTO: MEMORANDO OGS-158181-2020. Solicitudes respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de Cuentas, Localidad Rafael Uribe Uribe.

Respetada Doctora:

En atención a las solicitudes presentadas por la comunidad en la audiencia pública de Rendición de Cuentas de la Localidad de Rafael Uribe Uribe, de manera atenta se informa:

1. **Solicitante: Juan Angel Montiel:** (...) *“cra 12 con cLL 24 sur se hace urgente un semáforo. Se solicitó en el año 2009 y ha habido varios accidentes en el sector, cerca a la panadería, ha habido heridos”* (...)

La Subdirección de Semaforización 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; en este sentido y en atención al requerimiento, se informa que la intersección de la **Carrera 12 con Calle 24 Sur (P382¹)** fue incorporada 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 vigente.

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

¹ Identificador dentro del proceso de evaluación

del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas 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:

- **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 ciclorrutas 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 semafóricos 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.

- **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 realizó 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 que la intersección NO CUMPLE con las condiciones técnicas mínimas requeridas, de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente.

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 (Año 2009), 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.

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



Fuente: Elaboración propia

No obstante, dadas las condiciones actuales de operación en el sector, se incorporará nuevamente la intersección mencionada al proceso de evaluación para determinar la necesidad de actualización de los volúmenes vehiculares y peatonales (insumo técnico para verificar la necesidad de implementación de controles semafóricos en las intersecciones) y la pertinencia de ingresarla nuevamente al proceso de evaluación.

Es de aclarar que las condiciones actuales de contingencia en la ciudad, están generando comportamientos atípicos en los flujos vehiculares y peatonales, por tanto, una vez se presenten las condiciones normales de circulación en la ciudad y de acuerdo al cupo de intersecciones disponible para toma de información dentro del contrato de monitoreo, se realizara el análisis de necesidad, para verificar la pertinencia en la actualización de aforos vehiculares y peatonales en el sector.

De requerirse una actualización de información en campo, una vez se cuente con los aforos en el sector, se procederá con 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.

Por otra parte, 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 Secretaria Distrital de Movilidad (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, procurando la adecuada operación de los niveles de servicio de la red vial en el área de influencia y las condiciones adecuadas de seguridad de los usuarios, principalmente para los peatones.

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

Cordialmente,

28/10/2020

X 

Firmado por: Sandra Giraldo

SANDRA PATRICIA GIRALDO CLAVIJO

Subdirectora Técnica de Semaforización

Copia: Subdirección de Señalización - SDM

Revisó: Gladys Clemencia Herrera Acosta-Profesional Universitario-Subdirección de Semaforización.

Proyecto: Carlos Gabriel Sánchez Urquijo - Profesional Universitario- Subdirección de Semaforización 23Oct2020