

SDM-SS-130244-2020

MEMORANDO

PARA: **ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE**
Jefe Oficina Gestión Social

DE: **MARIO GABRIEL CARBONELL GUTIÉRREZ**
Subdirector Técnico de Señalización

ASUNTO: Solicitudes respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de Cuentas, localidad Suba.

REFERENCIA: MEMORANDO OGS _128608_2020

LOCALIDAD: Suba (11)

Cordial saludo,

Con el fin de dar alcance al Memorando del asunto de acuerdo a las competencias de esta Subdirección en relación a " *Solicitudes respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de Cuentas, localidad Suba*", una vez verificada la base de datos de la Entidad, a continuación, se informa:

- **Para la solicitud de la señora Flor Silva de Sotelo:**

Para el tramo vial de la Carrera 71 entre CL 98 y CL 102 esta Secretaría cuenta con el diseño de señalización –Identificado con la referencia EX_11_151_1560_10– que fue actualizado durante la vigencia del CTO No. 1846 de 2017; en la fase de actualización se estudiaron (mediante una evaluación integral y particular de la zona) las medidas y elementos pertinentes con el fin de mejorar la seguridad vial y reducir las interacciones riesgosas entre los diferentes actores de la vía. En este sentido esta Subdirección considera que las medidas implementadas se ajustan a las indicaciones del Manual de Señalización Vial¹

Agregado a lo anterior, es relevante destacar que: "*Las bandas alertadoras se utilizan para alertar a los conductores de los vehículos cuando se acercan a cambios en las condiciones de la vía o de su entorno, como por ejemplo [...] zonas escolares [...] y otras singularidades*

¹ MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. Ministerio de Transporte. 2015.



que a veces pueden no ser percibidas adecuadamente por un conductor que no esté totalmente alerta”.²

Aunado a lo precedente es importante mencionar que los elementos implementados están guiados a mejorar las condiciones de seguridad vial de los actores viales más vulnerables, así mismo, la SDM está comprometida con el concepto de Visión Cero y revisa todas las opciones para garantizar los pasos peatonales seguros y la pacificación del tránsito; esto considerando que todos en algún momento son peatones (los más vulnerables ante cualquier siniestro).

En concordancia con lo precedente es relevante aclarar que, si bien los elementos de señalización vial se determinan según las circunstancias particulares de la zona, cada diseño de señalización que se genera, se actualiza y se aprueba por parte de la Subdirección de Señalización de la SDM se acoge a:

- El Manual de Señalización Vial – Resolución 1885 de 2015.
- El Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002.
- EL Plan Maestro de Movilidad - Decreto 319 de 2006.
- El Manual de Planeación para la Administración del Tránsito y Transporte para Bogotá.
- Las condiciones geométricas de la vía.
- Las condiciones de flujo vehicular.
- Los conceptos y lineamientos creados por la Secretaría Distrital de Movilidad como autoridad competente de dirigir e implementar el desarrollo de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la señalización vertical y horizontal de la ciudad³.
- Los conceptos de los profesionales especializados contratistas/funcionarios de la Dirección de Ingeniería de Tránsito de esta Secretaría respecto a la emisión, aprobación y actualización de diseños de señalización vial.
- El análisis de registros de accidentalidad.

Por otra parte, esta Secretaría antes de ejecutar una intervención con reductores de velocidad tipo bandas alertadoras en agregado pétreo realiza una socialización con la comunidad para verificar el grado de aceptabilidad de las medidas a implementar; en este sentido, mediante comunicado SDM-SS-129345-19 se solicitó a la Oficina de Gestión Social-OGS de la SDM realizar una socialización con la comunidad adyacente a los tramos viales a intervenir; del resultado de esta socialización la OGS comunicó a esta Subdirección

² MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. Ministerio de Transporte. 2015. Pág. 424.

³ De acuerdo con el Decreto 672 de 2018 "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones. Alcalde Mayor. 24/11/2018

la existencia de 179 personas de acuerdo con las medidas a implementar y 15 en desacuerdo, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla No. 1. Resultado de la socialización realizada.

SDM-SS- 129345-19	#	%
TOTAL DE PREDIOS	213	100%
PREDIOS QUE ACEPTAN LA MEDIDA	179	84%
PREDIOS QUE NO ACEPTAN LA MEDIDA	15	7%
PREDIOS QUE SE LES DEJÓ COMUNICACIÓN	19	9%
PREDIOS QUE NO ATIENDEN O NO LES INTERESA	0	0%
PREDIOS VACÍOS	0	0%

En concordancia con lo precedente, esta Subdirección no considera técnicamente viable el retiro o modificación de las medidas implementadas, toda vez que estas se ajustan a los criterios técnicos que regulan la implementación de señalización en el Distrito y a las necesidades de protección de primera infancia, escolares y adultos mayores del sector.

Por otra parte, para su solicitud de cambio se sentido se informa que La KR 70G entre CL99A y CL102A hace parte de la malla vial local de la localidad de Suba, opera en una calzada de dos carriles con un sentido vial doble establecido de norte a sur y viceversa. Es así como en la imagen 1 se ilustra el tramo de la solicitud.

Imagen 1. KR 70G entre CL99A y CL102A



Fuente: IDECA La IDE de Bogotá D.C.

El ordenamiento vial actual ofrece las condiciones necesarias para accesibilidad, permeabilidad, y seguridad vial a los residentes del barrio Nuevo Monterrey. Es así, como el tramo comprendido de la KR 70G entre CL99A y CL102A tiene orientación netamente residencial y el ordenamiento vial actual ofrece las condiciones necesarias para accesibilidad y seguridad a los residentes. Dicho esto, nos permitimos informar que, según el numeral 4 del artículo 165 del decreto distrital 190 de 2004 (Plan de ordenamiento territorial), define: *...Malla vial local: Está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.*

Inhabilitar accesos al tramo de estudio desde la CL102A o desde la CL99A para vehículos que necesitan circular a los diversos servicios de la KR70G, involucra un cambio en el comportamiento actual del tráfico vehicular en la zona. Donde, el nuevo sentido propuesto en único sentido vial oriente occidente no genera un beneficio palpable o solución de alguna necesidad o problemática en la movilidad de la comunidad del sector.

Por el contrario, el nuevo sentido único generado de norte a sur o de sur a norte en este tramo, induce a un sobre recorrido para poder movilizarse ya sea desde la CL99A o desde la CL102A que es la vía principal de acceso proveniente de la AC116 hacia el interior del barrio.

Se consultó la base de datos de la entidad para revisar la afectación de rutas de transporte público en el sector, y se encontró que la KR70G entre la CL102 y CL102A corresponde a un corredor de movilidad para rutas de transporte provisional, además existen trazados de rutas del sistema integral implementado paralelas por la KR71 (ver imagen 2). Dicho esto, las rutas ofrecen un beneficio directo a los habitantes del sector, razón por la cual el ordenamiento actual de las vías garantiza la permeabilidad de la zona.



Imagen 2. Rutas de Transporte KR70G y KR71. Fuente: IDECA La IDE de Bogotá D.C.

El cambio a único sentido de la KR70G favorecería el estacionamiento vehicular en vía, generando condiciones de seguridad vial desfavorables, por la limitación visual que produce la presencia permanente de vehículos estacionados, así como mayores problemas de congestión vial.

Analizando lo descrito anteriormente, se considera que **NO ES VIABLE** realizar el cambio de sentido vial de la KR70G, puesto que se generaría un impacto negativo en la accesibilidad, permeabilidad, seguridad vial y movilidad en el sitio del requerimiento y en su área de influencia.

- **Para la solicitud de la señora Liliana Palomino:**

El tramo vial de la AK 72 (Av. Boyacá) entre AC 138 y CL 147 hace parte de la zona de influencia que debe señalar el Parque La Colina Centro Comercial que hace parte del grupo Parque Arauco S.A. Lo anterior Teniendo en cuenta el impacto generado y las modificaciones que se inducen al sector con la implementación de un nuevo desarrollo urbanístico, acción que está regulada por el Artículo 101 de la ley 769 de 2002⁴; en consecuencia, es responsabilidad de los urbanizadores presentar ante la Subdirección de Señalización de la SDM, una propuesta de diseño de señalización para revisión, verificación y emisión de concepto, cumpliendo con los requisitos exigidos por el Manual de Señalización Vial⁵.

De acuerdo con lo anterior el Parque La Colina Centro Comercial ha presentado un diseño de señalización vial para la zona objeto de su solicitud; dicho diseño aún no ha sido aprobado por parte de esta Dependencia, ahora bien, es relevante aclarar que las actividades de revisión de diseños de señalización vial, se ejecutan de acuerdo con el orden cronológico de las solicitudes y la programación de las actividades complementarias que las mismas demanden. Una vez el diseño de señalización sea aprobado, la empresa promotora del proyecto urbanístico podrá adelantar las acciones pertinentes para implementar la señalización horizontal y vertical.

Por otra parte, para el tramo vial de la AK 72 entre CL 147 y CL 153, se encontró en visita técnica del día 04 de septiembre de 2020, que el estado del pavimento es regular, por lo que esta dependencia no considera pertinente implementar demarcación horizontal hasta que se mejoren las condiciones de la carpeta asfáltica, esto ya que en las condiciones actuales no se garantiza la durabilidad de la demarcación. Por tal motivo mediante comunicado SDM-SS-132398-2020 se solicitó al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, que en el marco de sus competencias realice una intervención a la malla vial de la AK 72 entre CL 147 y CL 153.

De manera complementaria, a continuación, se presenta el registro fotográfico realizado en visita técnica del día 04 de septiembre de 2020.

⁴ "ARTÍCULO 101. Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generador de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción".

⁵ Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia- (Resolución 1885 de 2015).



Fotografía 1. Pavimento en regular estado en la AK 72 entre CL 147 y CL 152B. Vista al norte.



Fotografía 2. Pavimento en regular estado en la AK 72 entre CL 147 y CL 152B. Vista al sur.

Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, respecto a su solicitud de información de los reductores de velocidad sobre la CL 152B con KR 58C y KR 59 se informa que dichos reductores no cumplían con las especificaciones y parámetros técnicos del Manual de Señalización Vial⁶, y no fueron implementados ni aprobados por esta Secretaría, en concordancia con lo anterior la labor de demolición o retiro de reductores de velocidad no reglamentados debe ser adelantada por las Alcaldías Locales en función de lo estipulado en el artículo 3 del acuerdo 172 de 2005, citado a continuación: “...Artículo 3. Las alcaldías locales ejercerán la vigilancia y control de las vías públicas para impedir la instalación y construcción de reductores de velocidad tipo resalto, o su demolición cuando no estén autorizados...”.

Finalmente, para su solicitud de revisión de reductor parabólico construido en la Calle 152 con KR 58C se solicitó información a la Alcaldía Local de Suba, mediante comunicado SDM-SS-132398-2020, ya que dicha intervención en señalización se hizo bajo el marco del contrato 338 de 2017 del Fondo de Desarrollo Local de Suba.

- **Para la solicitud del señor Fredy Muñoz:**

Una vez realizada visita técnica el día 04 de septiembre se pudo identificar que el tramo vial de la KR 54C entre CL 167 y CL 167A se encuentra en mal estado, por lo que mediante comunicado SDM-SS-132409-2020 se solicitó a la **Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial - UAERMV** que en el marco de las competencias de dicha entidad le informen a usted con copia a esta dependencia lo correspondiente a

⁶ MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. Ministerio de Transporte. 2015

posibles intervenciones en la carpeta de rodadura de la vía objeto de su solicitud; una vez se cuente con el pronunciamiento de la Alcaldía Local de Suba y de la UAERMV, esta Subdirección programará las actividades a las que haya lugar.

Aunado a lo anterior, se considera pertinente mencionar y aclarar que dentro de las obligaciones contractuales de los contratos de obra de pavimentación o rehabilitación vial que se adelanten en el Distrito, se debe implementar la señalización horizontal de acuerdo con lo instaurado en el artículo 115 de la Ley 769 de 2002, el cual establece en su parágrafo 2: *“En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta”*. (Subrayado fuera de texto).

De manera complementaria, a continuación, se presenta el registro fotográfico realizado en visita técnica del día 04 de septiembre de 2020.



Fotografía 1. Pavimento en regular estado en la KR 54C entre CL 167 y CL 167Bis. Vista al norte.

Fotografía 2. Pavimento en regular estado en la KR 54C entre CL 167Bis y CL 167A. Vista al sur.

Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, para su solicitud de reductores de velocidad en la CI 167 con KR 54C la Alcaldía Local de Suba en el marco del contrato 341 de 2018 presentó el diseño de señalización -identificado con la referencia SH_SV_CTO_CO_341_2018_CL_167- durante la revisión de dicho diseño se estudiaron (mediante una evaluación integral y particular de la zona) las medidas y elementos pertinentes con el fin de mejorar la seguridad vial y reducir las interacciones riesgosas entre los diferentes actores de la vía.

Sin embargo, se optó por pacificar el tránsito mediante la reducción del ancho de calzada en la intersección, además de la implementación de reductores de velocidad tipo bandas alertadoras conformadas por estoperoles.

Lo anterior, teniendo en cuenta que los estoperoles se utilizan: *“como marcador de refuerzo a las demarcaciones planas”*, y *“para encauzar el tránsito [...] o como un elemento de un*

reductor de velocidad”.⁷ Además de esto, “Las bandas alertadoras se utilizan para alertar a los conductores de los vehículos cuando se acercan a cambios en las condiciones de la vía o de su entorno, como por ejemplo [...] zonas escolares [...] y otras singularidades que a veces pueden no ser percibidas adecuadamente por un conductor que no esté totalmente alerta”.⁸

- **Para la solicitud del señor César Salamanca:**

Para la intersección de la CL 129 con KR 54 esta Subdirección cuenta con un diseño de señalización –Identificado con la referencia MV_11_330_1236_11– que se programará para actualización. En esta fase se estudiarán (mediante una evaluación integral y particular de la zona) las medidas y elementos pertinentes con el fin de mejorar la seguridad vial y reducir las interacciones riesgosas entre los diferentes actores de la vía. Una vez termine esta fase el diseño entrará en cola para implementación.

Ahora bien, es importante aclarar que las actividades de actualización de diseños e implementación de señalización vial para el Distrito se ejecutan de acuerdo con el orden cronológico de las solicitudes y la programación de las actividades complementarias que las mismas demanden. Así mismo, los recursos destinados para estas labores son limitados y la implementación de las medidas están supeditadas al buen estado del pavimento al momento de adelantar la demarcación vial, a la posible intervención de otras entidades en la calzada/andén y a la vigencia de los contratos que suscriba la entidad para tal fin.

De manera complementaria, a continuación, se presenta el registro fotográfico realizado en visita técnica del día 04 de septiembre de 2020.



Fotografía 1. Calle 129 con KR 54. Vista al oriente.



Fotografía 2. Calle 129 con KR 54. Vista al occidente.

Fuente: Elaboración propia.

⁷ MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. Ministerio de Transporte. 2015. Pág. 633, 865.

⁸ MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. Ministerio de Transporte. 2015. Pág. 424.

Así mismo, para los reductores de velocidad ubicados en la KR 51A con CL 127B Bis una vez realizada la visita técnica del día 04 de septiembre de 2020, se pudo identificar que es necesario realizar una intervención de mantenimiento a la carpeta asfáltica previo a la modificación de los dispositivos de señalización, por lo que mediante comunicado SDM-SS-132409-2020 se solicitó a la Alcaldía Local de Suba realizar las actividades tendientes a mejorar el estado de la carpeta asfáltica.

Por otra parte, para su solicitud de cambio de sentido se informa que, de acuerdo a lo expuesto en la solicitud, no es posible determinar claramente la problemática de movilidad citada (o la propuesta para el segmento vial a evaluar si este es el caso), pues no se menciona un tramo de vía específico para proceder a evaluar el sentido de circulación, teniendo en cuenta que existen distintas vías, condiciones de infraestructura y operación vial a lo largo de todo el Barrio San Cipriano.

Según lo anterior, se solicita de manera atenta dar claridad al requerimiento y de ser posible acompañarlo de esquemas y fotografías que comuniquen efectivamente el tramo vial a evaluar. Una vez se tenga la información necesaria sobre el segmento a estudiar; y de ser necesario, esta Entidad realizará el análisis necesario de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Concepto Técnico n°19⁹.

- **Para la solicitud de Diana Mejía en cuanto a “Por favor hacer revisión de los reductores de la Av. Cali con calle 136 costado norte-sur. Es terrible como tiemblan todos los días. Hacer visita”, se informa:**

Una vez verificadas las condiciones actuales de movilidad, configuración geométrica, infraestructura vial y urbanismo existente, antecedentes y estadísticas de accidentalidad, a continuación, esta Entidad se permite informar:

La Secretaría Distrital de Movilidad consideró técnicamente viable llevar a cabo la reducción de velocidad mediante la implementación de reductores de velocidad y señalización vertical reglamentaria de regulación de velocidad antes de la intersección de la Avenida Ciudad de Cali con Calle 135 (en ambos costados), puesto que a velocidades altas, se puede incrementar la probabilidad y posibilidad de muerte en un siniestro vial; teniendo en cuenta además el conflicto entre los actores viales (conductores y peatones), y el alto volumen de transeúntes cruzando la Avenida, se eleva el riesgo de posible accidentalidad.

Así pues, la Entidad actúa en puntos, tramos o zonas donde lo considere necesario, teniendo en cuenta que la protección de la vida de los usuarios viales es lo más importante dentro de la misión y las actividades que desarrolla esta Secretaría; por lo cual, es importante mencionar que el objeto principal de la implementación de los dispositivos en la Avenida Ciudad de Cali entre Calle 133 y Calle 139 es generar una medida que conlleve a la

⁹ “Concepto técnico para la evaluación de cambios de sentido de circulación sobre la malla vial de la ciudad de Bogotá D.C.”

seguridad vial en el sector; dadas las características de movilidad, geométricas y de infraestructura existente, que cuenta con intersección semaforizada en la Calle 139.

De igual manera, es relevante señalar que la principal razón que conllevó a la instalación de los reductores de velocidad en el lugar de estudio, era establecer una medida que generará seguridad vial en el sector; dada la presencia de las siguientes instituciones académicas:

- Gimnasio Psicopedagógico Suba
- Liceo Pedagógico Los Sauces
- Gimnasio Moderno Mis Pequeños Tesoros
- Jardín Infantil Mi Segundo Hogar
- Instituto Campoalto, entre otros)
- Además de la existencia de viviendas y conjuntos residenciales; habitantes que cruzan diariamente la Avenida Ciudad de Cali para hacer uso de los diferentes medios de transporte.

En este sentido, se aclara que la señalización vial integra todos los dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas, dentro de los cuales se cuenta con la señalización vertical, señalización horizontal y otros dispositivos, tales como los son los dispositivos de control de velocidad, los cuales son definidos y reglamentados bajo un marco legal a nivel nacional y distrital.

Específicamente, en su momento el diseño MV_AV_CALI_941_09, tuvo como directriz el Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015) y la Ley 769 de 2002.

Por otra parte, es importante informar que según el estudio zonal adelantado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) mediante el contrato BM-122 de 2006, se concluyó que el paso de vehículos pesados por una vía no representan peligro para las estructuras ante las vibraciones que son generadas por diferentes tipos de fuentes (tránsito de vehículos y ruido ambiental); así mismo, los elementos de pacificación del tránsito (en éste caso reductores) se diseñan bajo el precepto de que los inmuebles paralelos a la vía fueron edificados cumpliendo con la normatividad de sismo resistencia establecida para la Ciudad y lo consagrado en el Decreto 1469 de 2010 "por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos y se expiden otras disposiciones"

Cabe reiterar que, para la implementación de reductores de velocidad en el sector, la Secretaría Distrital de Movilidad adicional a lo establecido en el Manual de Señalización Vial tuvo en cuenta lo promulgado en los artículos 1, 82 y 83 de la Constitución Política de Colombia de 1991, los cuales instauran lo siguiente:

"ARTICULO 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en

el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general". (Subrayado fuera de texto).

"**ARTICULO 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular [...]". (Subrayado fuera de texto).

"**ARTÍCULO 83.** Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberá ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas".

Es decir, las acciones que emprenden las Instituciones Gubernamentales y/o Distritales buscan proteger en una forma adecuada la integridad de los usuarios de una vía en aquellos puntos donde se generan conflictos entre vehículos y peatones, más aún si se trata de población estudiantil e infantes.

De acuerdo con lo anterior, se informa que esta Subdirección no considera técnicamente viable la modificación o el retiro de las medidas de pacificación implementadas en los sectores del requerimiento, teniendo en cuenta que la señalización vial integra todos los dispositivos para la regulación del tránsito, los cuales son definidos y reglamentados bajo un marco legal a nivel nacional y distrital. Específicamente el Manual de Señalización Vial (instaurado bajo la Resolución 1885 de 2015 "Por la cual se adopta el manual de señalización vial, Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia").

Adicionalmente, a continuación se informa las estadísticas de siniestralidad suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad de la SDM en la cual menciona:

La información de siniestralidad vial para la Avenida Ciudad de Cali entre calles 136 a 139 entre los años 2015 al mes de junio del 2020 por gravedad se tiene a continuación:

Siniestros viales por gravedad años 2015 a junio del 2020

GRAVEDAD	2015	2016	2017	2018	2019	Ene- jun 2020
CON HERIDOS	11	11	9	4	8	
CON MUERTOS			1			
SOLO DANOS	6	13	6	5	7	6
<i>Total general</i>	17	24	16	9	15	6

Fuente: SIGAT II. Elaboración DIM - SDM / Fecha de consulta: 28/07/2020

Las víctimas lesionadas por condición en estos siniestros viales se tienen a continuación:

Víctimas lesionadas en siniestros viales entre 2015 a junio del 2020

CONDICIÓN	2015	2016	2017	2018	2019
CICLISTA	3	1	2	1	3
CONDUCTOR			2	2	
MOTOCICLISTA	4	7	3	3	3
PASAJERO		2	2		2
PEATÓN	6	5	3		3
<i>Total general</i>	<i>13</i>	<i>15</i>	<i>12</i>	<i>6</i>	<i>11</i>

Fuente: SIGAT II. Elaboración DIM - SDM / Fecha de consulta: 28/07/2020

* No se reportan víctimas lesionadas durante los meses de enero a junio del año 2020.

Se reporta una víctima fallecida en siniestros viales en este tramo para los años 2015 al mes de junio del año 2020.

Víctima reportada como fallecida entre 2015 y junio del 2020

CONDICIÓN	2017
PEATÓN	1
<i>Total general</i>	<i>1</i>

Fuente: SIGAT II. Elaboración DIM - SDM / Fecha de consulta: 28/07/2020

Nota: Las bases de datos de siniestralidad vial están basadas en los registros consolidados de Informes Policiales de Siniestros de Tránsito –IPAT- que son diligenciados por los agentes de Policía encargados de atender los eventos viales, a partir de lo estipulado en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte.

Adicionalmente, desde la Dirección de Inteligencia para la Movilidad -información de siniestros viales, se realizó un estudio para identificar los puntos en los cuales se implementarían las cámaras salvavidas en Bogotá, el cual consiste en:

"Los análisis realizados en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, están basados en lo establecido en la Resolución 718 de 2018 " Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación, de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones", esta resolución establece que, para la instalación u operación de los SAST, se deberá solicitar al Ministerio

de Transporte la debida autorización mediante del cumplimiento de al menos uno de los siguientes criterios: Siniestralidad o Prevención o Movilidad o Historial de Infracciones.

El criterio seleccionado y mediante el cual la Secretaría Distrital de Movilidad da cumplimiento es el correspondiente a Siniestralidad vial para lo cual se tuvo en cuenta lo siguiente:

- Se realizó la evaluación, teniendo en cuenta la Resolución 426 de 2018 " Guía Metodológica: Evaluación de instalación y operación de medios técnicos y tecnológicos de detección de infracciones de tránsito", Numeral 5.1 Evaluación del Criterio de Siniestralidad.
- Los puntos correspondientes a Cámaras Salvavidas fueron sometidos a un estudio de identificación de sectores críticos en la ciudad de acuerdo a la concentración de siniestros viales con hipótesis "exceso de velocidad, no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo".

Se dió prioridad a aquellos que dejaron víctimas fatales y lesionadas, identificando los puntos críticos con las estadísticas de los siniestros viales y apoyados en mapas de concentración de siniestros viales.

- La información analizada corresponde al total de siniestros viales que se registran para cada punto 500 metros en sentido norte, sur oriente y occidente del sitio a tener en cuenta, según las estadísticas de los últimos 3 años anteriores a la presentación del estudio ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

- Se aplicó el concepto de Accidente Equivalente para cada punto postulado de acuerdo a lo establecido en la resolución 718 de 2018 y aplicando el debido Formato A de criterios técnicos solicitado para el informe de cada punto.(Anexos formatos de estudio para cada punto)

Por lo anterior, el criterio seleccionado correspondió a Siniestralidad, buscando el objetivo de impactar de manera positiva la reducción de los siniestros viales en la ciudad de Bogotá. El criterio de Historial de infracciones de Tránsito, no fue utilizado para lograr la autorización de las cámaras salvavidas"

Luego de tener determinado los puntos establecidos y los rangos de cobertura establecido por la Dirección de inteligencia para la Movilidad información de siniestros viales, se realizó sobre estos puntos una caracterización para determinar la ubicación exacta de las cámaras, realizando lo siguiente:

Con base en la Resolución 718 del 22 de marzo de 2018 emitida por el Ministerio de Transporte "Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y

se dictan otras disposiciones", la Secretaría se acogió al criterio 1. Siniestralidad "Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando implicado un vehículo en una vía pública.", definida en el capítulo 1, Art 4, de la citada resolución.

Con base en lo anterior, la entidad definió 40 puntos de referencia, en los cuales se realizaron visitas de campo conjuntas entre ETB e Interventoría, en las cuales se tuvieron en cuenta los siguientes parámetros para definir el lugar de instalación:

- Cantidad de equipos a instalar con coordenadas de ubicación, cajas de paso de ETB y CODENSA para el acceso a datos y energía respectivamente.
- Levantamiento de planos donde se proyecta la ubicación del punto DEI
- Para definir la ubicación de los equipos con su respectiva georreferenciación se creó una tabla con los parámetros de instalación por cada punto, en la cual se identificaron las condiciones técnicas ideales. Los parámetros de verificación se describen a continuación:

PARÁMETROS DE INSTALACIÓN		DEFINICIÓN
A	Rango y Punto	Rango: Hace referencia a que la ubicación del punto esté dentro de un radio de 500 mts a la redonda. Punto: Dirección del punto.
B	Condiciones Topográficas (Alcantarillado, Redes, Vías Férreas, Conector de aguas lluvia)	Hace referencia a condiciones propias del punto que puedan impedir la ubicación del radar como son Alcantarillado, Redes, Vías Férreas, Conector de aguas lluvia.
C	Geometría de la vía	Tramo de la vía donde los vehículos van en línea recta
D	Campo de Visión	Sector con menos obstrucciones visuales para la toma de evidencias.
E	Efectos de infraestructuras en el radar	Estructuras como puentes peatonales y vehiculares que afecten el monitoreo del radar.
F	Contravenciones requeridas prioritarias	Cumplimiento de las contravenciones requeridas.
G	Viabilidad de energía y comunicaciones	fácil acceso a suministro eléctrico y canales de datos de las redes de ETB.
H	Interferencia Electromagnética	Tendidos eléctricos de media y alta tensión que afectan al Radar.

De acuerdo con lo anterior, esta Subdirección no considera procedente la modificación de las medidas de pacificación implementadas en el sector del requerimiento, teniendo en cuenta condiciones de accidentalidad y siniestros en la vía.

Por otra parte, y con el fin de dar atención integral a su petición en lo relacionado con el tema de afectación de inmuebles, se considera procedente informar que las medidas adoptadas por esta Entidad, se diseñan bajo el precepto que los inmuebles paralelos a la vía fueron edificados cumpliendo con la norma sismo resistente vigente al momento de su construcción, y en el marco de lo instaurado en los artículos 73 y 74 del Decreto 1469 de 2010¹⁰, razón por la cual esta Secretaría da traslado al Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático – IDIGER a través del comunicado SDM-SS-115648-2020 para que de acuerdo con su competencia y en virtud a lo establecido en el Decreto 173 de 2014¹¹, realice la inspección visual y valoración cualitativa de las condiciones físicas de la vivienda y/o viviendas ubicadas en el tramo vial ya mencionado, informando de los resultados de esta inspección mediante un informe técnico a los peticionarios con copia a esta Entidad.

De manera complementaria, respecto a su solicitud relacionada al **control de seguridad** del peatón en el sector comprendido de la Avenida Ciudad de Cali con Calle 136, se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra alineada con las disposiciones de orden nacional y distrital entorno a la reglamentación de aislamiento preventivo en el territorio nacional determinada por la emergencia sanitaria a causa del Covid-19¹².

De acuerdo con lo anterior y en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito, se informa que la solicitud será vinculada a las actividades de control operativas mediante **OP-97315** y su ejecución estará sujeta a la disponibilidad de recursos humanos y técnicos en el marco de la normalización de las condiciones de movilidad que dieron origen a la petición, buscando con ello romper patrones negativos de conducta y desacato a las normas de tránsito.

El resultado de los operativos realizados por la Policía Metropolitana de Tránsito será publicado en la página web de esta Entidad entrando a www.movilidadbogota.gov.co por trámites y servicios, luego en el aplicativo de “consulta de resultado de operativos de tránsito” ingresa el número de OP relacionado en el presente oficio cuyo link es: http://www.movilidadbogota.gov.co/web/SIMUR/SIMUR_SIPO/.

¹⁰ Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos y se expiden otras disposiciones.

¹¹ Por medio del cual se dictan disposiciones en relación con el Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - IDIGER, su naturaleza, funciones, órganos de dirección y administración

¹² En ocasión de la situación epidemiológica por el coronavirus COVID-19 y teniendo en cuenta que desde la Alcaldía Mayor de Bogotá en cabeza de la alcaldesa Claudia López Hernández se expidieron la Resolución 392 del 13 de marzo de 2020, la Resolución 397 del 16 de marzo de 2020 y el Decreto 081 del 11 de marzo de 2020, Decreto Distrital 087 del 16 de marzo de 2020, Decreto Distrital 090 del 19 de marzo de 2020 “Por el cual se adoptan medidas transitorias para garantizar el orden público en el Distrito Capital, con ocasión de la declaratoria de calamidad pública efectuada mediante Decreto Distrital 087 del 2020” y Decreto Distrital 091 del 22 de marzo de 2020 “Por el cual se modifica el Decreto 90 de 2020 y se dictan otras disposiciones” y desde el Gobierno Nacional se expidió el decreto 457 de 2020 “Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia por la pandemia COVID-19 y el mantenimiento del orden público” mediante el cual se establece el aislamiento preventivo obligatorio; como mecanismos de actuación de las organizaciones públicas y privadas para adoptar canales alternativos de comunicación por medios digitales atendiendo las medidas sanitarias y acciones transitorias de policía, con el propósito de prevenir situaciones de riesgo de propagación de la enfermedad por COVID-19.

Aunado a la información correspondiente con estadísticas de accidentalidad para el sector y tramo vial objeto de análisis, es relevante mencionar que esta Secretaría ha recibido solicitud por parte de la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación y la Dirección de Seguridad Vial de esta Entidad en relación con siniestros viales y comportamientos del Tránsito de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla No.1 solicitud relacionada con accidentes de tránsito en la Av. carrera 104 (Av. ciudad de Cali) área de influencia calle 136 y calle 139.

No. De petición	Asunto
SDM-62772-16	NUC: 110016000028201501360. Información de señalización y otras características en la Av. carrera 104 (Av. ciudad de Cali) por calle 135A, para el 19 de mayo de 2015. Investigación por accidente de tránsito.
SDM-13302-16	NUC: 110016000028201700253. Información de señalización y otras características en la Av. carrera 104 (Av. ciudad de Cali) por calle 136, para el 01 de enero de 2017. Investigación por accidente de tránsito.
SDM-DSVCT-24591-18	Solicitud de implementación medidas de gestión en puntos críticos por motociclistas Av. Ciudad de Cali entre la AC 145 y la AC 132.
SDM-8438-18	NUC: 110016000023201403274. Información de señalización y otras características en la Av. carrera 104 (Av. ciudad de Cali) por calle 139B, para el 24 de febrero de 2014. Investigación por accidente de tránsito.
SDM-226320-19	NUC: 110016000028201902466. Información de señalización y otras características en la Av. carrera 104 (Av. ciudad de Cali) por calle 135A, para el 01 de enero de 2019. Investigación por accidente de tránsito.

Por otra parte, dentro de las competencias de esta Secretaría no se encuentra la de evaluar el impacto de las vibraciones por el paso de vehículos de carga en las estructuras de las viviendas.

En concordancia con lo precedente, esta Subdirección no considera técnicamente viable el retiro o modificación de las medidas implementadas, toda vez que estas se ajustan a los criterios técnicos que regulan la implementación de señalización en el Distrito y a las necesidades de protección de primera infancia, escolares y adultos mayores del sector.

De manera complementaria, se considera relevante citar el artículo 1 y 74 de la Ley 769 de 2002:

“Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios. (Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010). Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al

público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. (Subrayado fuera de texto.)

“Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

- En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
- En las zonas escolares.
- Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
- Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
- En proximidad a una intersección.” (subrayado fuera de texto).”

En cuanto a la solicitud de “*instalar un semáforo peatonal en la Av. Cali con Calle 136*”, se informa que esta subdirección emitió copia de dicha solicitud a la Subdirección de Semaforización, para que de acuerdo a sus competencias sea emitido concepto técnico.

A continuación, se presenta registró fotográfico de la visita de inspección realizada el 04 de agosto de 2020:



Fuente: Elaboración propia.

- **En cuanto a la solicitud de Domingo de Guzmán Sierra Santafé de “ 1.Desde hace un tiempo hemos pedido hacer un pompeyano en la paralela de la av c de Cali**

con calle 139 (carrera 104 costado occidental), los vehículos no respetan la cebra y no dejan espacio para los discapacitados.

2. También se ha solicitado dejar la vía en un sólo sentido (sólo ingreso), los vehículos que salen forman trancones porque no dejan bajar los otros vehículos, esto hace trancar la av c de Cali. ”, se informa:

1. Para el sector del requerimiento esta Dependencia realizó el diseño de señalización identificado como MV_AV_CALI_941_09, el cual contempla señalización vertical preventiva y reglamentaria acorde con las condiciones de movilidad. El diseño establece señalización reglamentaria SP-47/SR-30 (Zona escolar/ Velocidad máxima permitida), SR-01 (Pare), SR-30 (Velocidad máxima permitida) entre otras señales verticales, permitiendo en primera medida información suficiente para que los usuarios de las vías transiten de manera responsable. Ahora bien, la demarcación horizontal, contiene líneas de borde, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales.

Con el fin de dar respuesta a su petición, no se considera viable la implementación de pacificadores de tránsito, teniendo en cuenta que es una vía arterial de la ciudad, basado en el Manual de Transito

No obstante, las actividades de materialización en terreno están supeditadas al orden cronológico de solicitudes allegadas a la Entidad, al buen estado del pavimento en el momento de la implementación, a la disponibilidad de recursos, a la vigencia de contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Resulta importante recordar lo establecido en los Artículos 74, 106, 55, 57, 58,59 y 76 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):

*“...**Artículo 74. Reducción de velocidad.** Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:*

- *En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. (Subrayado fuera de texto).*
- *En las zonas escolares. (Subrayado fuera de texto).*
- *Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.*
- *Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*
- *En proximidad a una intersección...” (Subrayado fuera de texto)*

*“**Artículo 106.** Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el Distrito o Municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.*

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora". (Subrayado fuera de texto).

"Artículo 55. *Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito".*

"Artículo 57. *Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo".*

"Artículo 58. *Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: (modificado por la ley 1811 de 2016).*

- 1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.*
- 2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.*
- 3. Remolcarse de vehículos en movimiento.*
- 4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.*
- 5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.*
- 6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.*
- 7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.*
- 8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.*

PARÁGRAFO 1o. *Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.*

PARÁGRAFO 2o. *Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.*

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

"Artículo 59. *Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:*

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos. Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos. Los menores de seis (6) años. Los ancianos”.

Aunado a lo anterior, 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...” (Subrayado fuera de texto) 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.

Por otra parte, para su solicitud de cambio de sentido se informa que, La KR 104 entre CL139 y CL142 paralela de la AK104 (Av. Ciudad de Cali) hace parte de la malla vial local de la localidad de Suba, opera en una calzada de dos carriles con un sentido vial doble establecido de norte a sur y viceversa. Es así como en la imagen 3 se ilustra el tramo de la solicitud.

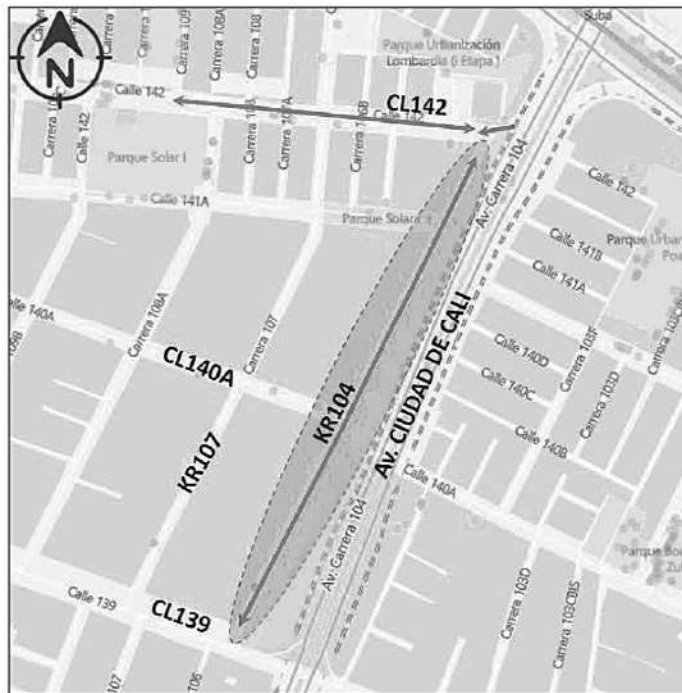


Imagen 3. KR 104 entre CL139 y CL142

Fuente: IDECA La IDE de Bogotá D.C.

La carrera 104 paralela a la Av. Ciudad de Cali, ofrece condiciones de accesibilidad a los residentes del barrio Las Flores, el ordenamiento vial actual en doble sentido brinda condiciones necesarias permeabilidad, y seguridad vial a los que habitan sobre la zona occidental de la Av. Ciudad de Cali. Es así, como el tramo comprendido de estudio tiene orientación para usos mixtos de carácter residencial y comercial, donde el ordenamiento vial actual ofrece las condiciones necesarias para accesibilidad y seguridad a los residentes. Dicho esto, nos permitimos informar que, según el numeral 4 del artículo 165 del decreto distrital 190 de 2004 (Plan de ordenamiento territorial), define: *...Malla vial local: Está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.*

Inhabilitar accesos al tramo de estudio desde la para vehículos que necesitan circular a los diversos servicios de la KR104, involucra un cambio en el comportamiento actual del tráfico vehicular en la zona. Donde, el nuevo sentido propuesto en único sentido vial oriente occidente no genera un beneficio palpable o solución de alguna necesidad o problemática en la movilidad de la comunidad del sector.

Por el contrario, el nuevo sentido único generado de sur a norte en este tramo, induce a un sobre recorrido para poder movilizarse hacia el interior del barrio, induciendo el tráfico hacia las demás vías del barrio, incrementado el volumen vehicular en desarrollos de zonas escolares aledaños sobre las carreras 107 y 108A.

El cambio a único sentido de la KR104 favorecería el estacionamiento vehicular en vía, generando condiciones de seguridad vial desfavorables, por la limitación visual que produce la presencia permanente de vehículos estacionados, así como mayores problemas de congestión vial.

Analizando lo descrito anteriormente, se considera que **NO ES VIABLE** realizar el cambio de sentido vial de la KR104 entre CL139 y CL142 (paralela de la Av. Ciudad de Cali en el occidente), puesto que se generaría un impacto negativo en la accesibilidad, permeabilidad, seguridad vial y movilidad en el sitio del requerimiento y en su área de influencia.

- **Para la solicitud de María Leonor López Parra**, sobre " Dentro de la carrera 96 con calle 139 que es la av. antigua y la calle 142 y 145 que es la de Transmilenio, se había pedido hace más de 1 año un reductor de velocidad o 2, depende de lo conveniente, pues hay 4 calles ciegas que siempre las personas deben salir a la cra. 96 para ubicarse en cualquiera de las 2 esquinas. En la cra. 96 hay 3 colegios y se había pedido esto, porque los carros no respetan, se viene a vía contraria. No se respeta la señalización de flecha en el piso.

Con el fin de dar respuesta a la solicitud del asunto, una vez verificadas las condiciones actuales de movilidad, configuración geométrica, infraestructura existente y de acuerdo con las competencias de esta Secretaría en materia de señalización de tránsito, se informa lo siguiente:

Continuación SDM-SS-130244-2020

La Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, como autoridad en materia de tránsito en la ciudad realizó e implementó el diseño de señalización para el sector¹³, el cual contempla señales verticales reglamentarias SR-01 (pare), SR-38 (Sentido único de circulación) y señalización horizontal (línea central, flechas direccionales) de acuerdo con lo establecido en el Manual de Señalización Vial Resolución 1885 de 2015.

En el registro fotográfico incluido a continuación, se ilustra las condiciones actuales de señalización para la Carrera 96 entre Calle 139 y Calle 145.



Fuente: Elaboración propia

En visita técnica realizada el 15 de octubre de 2019, se evidenció que la señalización horizontal y vertical, de la Carrera 96 se encuentra deteriorada debido al tránsito vehicular, así como los factores climáticos y la vida útil de los materiales. De igual manera, se comunica que la Carrera 96 entre Calle 139 y Calle 145 presenta sentido de circulación vehicular sur-norte únicamente y a la fecha el sentido vial no será modificado.

Dado lo anterior, esta Secretaría considera pertinente reforzar la señalización en la Carrera 96 entre Calle 139 y Calle 145, y se programó en la base de datos la actualización del diseño de señalización para la zona. Así mismo, se informa que dentro de las actividades de actualización que lleve a cabo esta Subdirección, se adelantarán las valoraciones técnicas necesarias con el fin de determinar los dispositivos de pacificación del tránsito y demás elementos de señalización horizontal y/o vertical, que mejor se ajuste a las condiciones actuales de movilidad y de operación de las vías de la zona.

¹³ Diseños identificados con id: CPS_988_EX_11_213

En este sentido, es importante informar que esta Subdirección recibe y atiende un alto volumen de requerimientos relacionados con la señalización de los segmentos viales de la ciudad, lo cual genera impacto en la atención de las solicitudes dentro de los tiempos esperados por la comunidad y/o peticionarios lo cual está asociado a la limitación de recursos técnicos, físicos y económicos con los que se cuenta.

Por otra parte, en visita de inspección a la zona, se evidenció que la capa de rodadura en la Calle 140, Calle 140A y Calle 140D, intersecando con la Carrera 96 se encuentran en afirmado, por lo cual se envía copia de este oficio a la Alcaldía Local de Suba, para que de acuerdo a sus competencias, realice las acciones pertinentes de rehabilitación vial en el sector de la solicitud. Así mismo, se informa que dentro de las obligaciones contractuales de los contratos de obra de pavimentación o rehabilitación vial que se adelanten en el Distrito, el contratista que ejecute la obra debe implementar la señalización de acuerdo con lo instaurado en el artículo 115 de la Ley 769 de 2002, el cual establece en su parágrafo 2: “En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta”.

- **En cuanto a la solicitud de Cipriano Contreras** sobre *“ Problema en Puerta del Sol II Sector, calle 139 con cra. 126 A donde está ubicado el CAI de la Gaitana. Nos quitaron el giro a la izquierda de los vehículos del parqueadero de estas residencias y solicitamos la solución y no ha habido ninguna solución. Para completar, hace 3 días en la misma salida, nos instalaron unos bolardos plásticos que complicó más la situación, no hay por donde salir a la avenida los vehículos y a los conductores les han puesto comparendos. Entonces una”*

De acuerdo a la solicitud realizada por la Peticionaria ANDREA LISETH RUBIO LOPEZ, Integrante patrullera CAI la Gaitana de la Policía Nacional, en cuanto a la Solicitud reductores de velocidad en la calle 132D con carrera 129 hasta la carrera 140, barrio Toscana, debido al alto índice de accidentabilidad, esta Entidad informo lo siguiente:

“Con el fin de dar respuesta a su petición, según la referencia, respecto a la cual presenta solicitud de mejoramiento en materia de movilidad para las sedes del Colegio La Toscana Gaitana, una vez realizada la visita técnica de inspección y evaluación de la señalización, esta Dirección se permite comunicar:

Para los puntos de la Calle 132D con carrera 131 y 132 No 133A – 43, esta Dependencia realizó el diseño de señalización identificado como EX_11_409_1842_12, el cual contempla señalización vertical preventiva y reglamentaria acorde con las condiciones de movilidad. El diseño establece señalización, SR-01 (Pare), SP-47/SR-30 (Zona escolar/Velocidad máxima (30 Km/Hora)), SI-30 (Transporte masivo). En cuanto a demarcación horizontal, contiene senderos peatonales, pictograma de zona escolar, franjas en agregado, reductores tipo bandas en agregado, para el punto del requerimiento, las cuales se encuentran implementadas, pero en la actualidad presentan deterioro debido a las condiciones

atmosféricas y al paso vehicular. Teniendo en cuenta el objeto de su petición, se comunica que esta Dirección procede a incluir en la base de compromisos de la entidad, la reposición de la señalización horizontal diseñada.

No obstante, las actividades de materialización en terreno están supeditadas al orden cronológico de solicitudes allegadas a la Entidad, al buen estado del pavimento en el momento de la implementación, a la disponibilidad de recursos, a la vigencia de contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Resulta importante recordar lo establecido en los Artículos 74, 106, 55, 57, 58,59 y 76 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):

“...Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

- *En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. (Subrayado fuera de texto).*
- *En las zonas escolares. (Subrayado fuera de texto).*
- *Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.*
- *Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*
- *En proximidad a una intersección...” (Subrayado fuera de texto)*

“Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el Distrito o Municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora”. (Subrayado fuera de texto).

“Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito”.

"Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo".

"Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: (modificado por la ley 1811 de 2016).

- 1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.*
- 2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.*
- 3. Remolcarse de vehículos en movimiento.*
- 4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.*
- 5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.*
- 6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.*
- 7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.*
- 8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.*

PARÁGRAFO 1o. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

PARÁGRAFO 2o. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

"Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos. Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos. Los menores de seis (6) años. Los ancianos".

Registro fotográfico.



Fuente: Elaboración Propia.

- **Para la solicitud de Diego Herrera** en cuanto a "1. En la calle 129 límites Aures II y Corinto. Entre estos 2 barrios se construyó la calle 129 entre cra. 104 B y 104 F. Esta vía fue construida por la Alcaldía Local y nunca fue señalizada, entonces a quién le corresponde esa señalización, una vez verificadas las condiciones actuales de movilidad, configuración geométrica e infraestructura existente, a continuación esta Entidad se permite informar:

Una vez revisado el portal de mapas SIG-IDU¹⁴ se pudo identificar que el tramo vial de Calle 129 entre Carrera 104 B y Carrera 104 F, fue intervenido por La **Alcaldía Local de Suba**, la cual realizó actividades de reconstrucción en calzada.

Ahora bien, la Entidad **Alcaldía Local de Suba**, debe coordinar con esta Secretaría la presentación de la propuesta de diseño de la señalización horizontal, estudiando la posibilidad de incluir medidas de pacificación en el sector, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad de los transeúntes y conductores.

Lo anterior de acuerdo con lo instaurado en el artículo 115 de la Ley 769 de 2002, el cual establece en su parágrafo 2: "En todo contrato de construcción, pavimentación o

¹⁴ En el enlace web <http://idu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6950db8fa2d440ffbb3946c468eaae4a>

rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta". (Subrayado fuera de texto).

2. La señal de la calle 129 con av. Ciudad de Cali, estaba completamente dañada, rayada y ahora desapareció por obra y gracia. Es en la av Ciudad de Cali sur-norte y entran al barrio ocasionando accidentes. La gente por no dar la vuelta, giran a la izquierda y ocasionan accidentes seguidos en este sector. Entonces por favor acercarse a solucionar esto."

Para el sector del requerimiento esta Subdirección contempla el diseño vial identificado como EX_11_382_1842_12, de acuerdo los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización Vial, el cual contempla señalización vertical preventiva y reglamentaria acorde con las condiciones de movilidad. El diseño establece señalización SP-48/SR-30 (Niños jugando /Velocidad Máxima Permitida 30 Km/h.), SR-01 (Pare), SP-47/SR-30 (Zona Escolar/Velocidad Máxima Permitida 30 Km/h.) SI-27 (Vía cerrada), entre otras señales. En cuanto a señalización horizontal el diseño en referencia establece demarcación de líneas de borde, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales, entre otras marcas viales en el sector de la calle 129D entre la Avenida Cali y carrera 106.

Ahora bien, se informa, que la Calle 129 con Av. Ciudad de Cali actualmente se encuentra regulada por un control semafórico, el cual controla la velocidad permitida, así como los movimientos vehiculares y peatonales autorizados para el uso de la misma.

Aunado a lo anterior, 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..." (Subrayado fuera de texto) 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.

- **En cuanto a la solicitud de Álvaro Molina Polanía** "En Aures I, sobre la solicitud de reductores de velocidad, dirección calle 131 A con cra. 100; cl. 130 F con cra. 99. Aquí ha habido accidentes. Esto está radicado desde hace 6 años. En otras reuniones he expuesto el caso, pero nunca me dan una respuesta definitiva a esto. Esto es como una vaciladera porque me decían que no había entrado al sistema. Por favor si me dicen en qué va este caso, una vez revisadas las bases de datos de la Entidad y las condiciones de movilidad del sitio se informa lo siguiente:

Se evidenció la existencia del diseño de señalización vial identificado como EX_11_378_1842_12 y EX_11_388_1842_12, para el área de influencia del requerimiento, el cual establece señalización SR-01 (Pare), SP-47/SR-30 (Zona Escolar/Velocidad Máxima Permitida 30 Km/h.). En cuanto a señalización horizontal el diseño en referencia establece

demarcación de líneas de borde, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales, entre otras marcas viales para el sector del requerimiento.

Por otro lado, para poder brindar una respuesta integral a su requerimiento sobre instalación de reductores de velocidad, de acuerdo a las competencias establecidas en el Decreto 672 de 2018 *"Por el cual se Modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y ajusta las funciones específicas de las dependencias de manera que no se presente duplicidad entre estas, y que a su vez se encuentren ajustadas al objeto y funciones generales señaladas para la Entidad"*, se remite copia a la Secretaría Distrital de Planeación - SDP, para que dentro de sus competencias, verifique la información correspondiente sobre el uso y/o tipología del segmento vial de calle 131 A con cra. 100; cl. 130 F con Carrera 99, ya que el Sistema Información Geográfica con que cuenta esta Secretaría lo describe como una vía peatonal, según lo reportado por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP. Una vez se cuente con dicho concepto, se realizarán las acciones pertinentes en temas de señalización.

Lo anterior, con el fin de evaluar qué medidas de señalización se podrían adoptar, de acuerdo al uso y tipología del sector.

- **Para la solicitud de José Gregorio Orjuela** sobre *"Solicite una señalización para la carrera 124 entre calle 128bis y calle 129a y no ha llegado la intervención"*, se informa:

Realizada la visita técnica al sector de la solicitud y consultada la base de datos de señalización vial georreferenciada en el Sistema de Información Geográfico con que cuenta la Subdirección de Señalización de esta Secretaría, se evidenció la existencia del diseño de señalización vial identificado como EX_11_383_1842_12, el cual contempla señalización vertical preventiva y reglamentaria acorde con las condiciones de movilidad. El diseño establece señalización SP-48/SR-30 (Niños jugando /Velocidad Máxima Permitida 30 Km/h.), SR-01 (Pare), SP-47/SR-30 (Zona Escolar/Velocidad Máxima Permitida 30 Km/h.), entre otras señales. En cuanto a señalización horizontal el diseño en referencia establece demarcación de líneas de borde, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales. Sin embargo, dicho diseño no contiene reductores de velocidad para el sitio del requerimiento.

Por lo anterior, esta Dependencia incluyó en las bases de compromisos de la Entidad la actualización del diseño, teniendo en cuenta que se realizara el análisis integral a fin de determinar la viabilidad de implementar las medidas de pacificación del tránsito apropiadas. No obstante, las actividades de materialización en terreno están sometidas al orden cronológico de solicitudes allegadas a la Entidad, al buen estado del pavimento en el momento de la implementación, a la disponibilidad de recursos y a la vigencia de contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Adicional a lo anterior, es necesario tener en cuenta la normatividad vigente que se encuentra contenida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT (Ley 769 de 2002), modificada por la Ley 1383 de 2010, que instaura lo siguiente:

“...Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

- En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. (Subrayado fuera de texto).
- En las zonas escolares. (Subrayado fuera de texto).
- Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
- Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
- En proximidad a una intersección...”

Adicionalmente los artículos 57 y 58 de la misma Ley, establecen lo siguiente:

“.. Artículo 57°. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo...”

“...Artículo 58°. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares. (Subrayado fuera de texto).
 - Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
 - Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril. (Subrayado fuera de texto).
 - Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
 - Remolcarse de vehículos en movimiento.
 - Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
 - Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales. (Subrayado fuera de texto).
 - Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
 - Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
 - Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas...”
-
- **Con el fin de dar respuesta de forma integral a la solicitud de Gladys Espitia sobre “En el 2019 se hizo una intervención en Toscana, cl. 132 B que se hizo a medias. Es conveniente que continúen con la intervención y rehabilitación de este espacio” esta Subdirección se permite informar:**

No fue posible identificar el sitio del requerimiento en el registro cartográfico de la Entidad. Por tal razón, se le solicita dar claridad frente a la nomenclatura exacta del sector, especificando una dirección y si esta corresponde a dirección nueva o antigua, así como también anexar información adicional que permita darle atención integral al requerimiento.

- **Para la solicitud de Sandra Liliana Castellanos** sobre *"Hace más de 6 años he solicitado unos reductores de velocidad para una vía (calle 152 con cra 114 b y cra 114 d) de alto tráfico de transeúntes, la cual me dijeron por derecho de petición que está en turno y ya han pasado 6 años y no los han solicitado."*, se informa:

Para el sector del requerimiento esta Subdirección realizó el diseño de señalización identificado como EX_11_099_1794_10, el cual contempla señalización vertical preventiva y reglamentaria acorde con las condiciones de movilidad. El diseño establece señalización reglamentaria SR-28 (Prohibido parquear), SR-01 (Pare), SR-30 (Velocidad máxima permitida) entre otras señales verticales, permitiendo en primera medida información suficiente para que los usuarios de las vías transiten de manera responsable.

En cuanto a demarcación horizontal, contiene líneas de borde, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales, reductores de velocidad tipo franja de estoperoles, entre otras marcas viales.

De esta forma, teniendo en cuenta el objeto de su petición, se comunica que se encuentra en la base de datos de los compromisos de la Entidad la implementación de reductores de velocidad para las direcciones del requerimiento en el diseño de señalización EX_11_099_1794_10, no obstante, las actividades de materialización en terreno están supeditadas al orden cronológico de solicitudes allegadas a la Entidad, al buen estado del pavimento en el momento de la implementación, a la disponibilidad de recursos, a la vigencia de contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Resulta importante recordar lo establecido en los Artículos 74, 106, 55, 57, 58,59 y 76 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):

"...Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

- *En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. (Subrayado fuera de texto).*
- *En las zonas escolares. (Subrayado fuera de texto).*
- *Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.*
- *Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*
- *En proximidad a una intersección..." (Subrayado fuera de texto)*

“Artículo 106. *Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el Distrito o Municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.*

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora”. (Subrayado fuera de texto).

“Artículo 55. *Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito”.*

“Artículo 57. *Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo”.*

“Artículo 58. *Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: (modificado por la ley 1811 de 2016).*

- 1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.*
- 2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.*
- 3. Remolcarse de vehículos en movimiento.*
- 4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.*
- 5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.*
- 6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.*
- 7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.*
- 8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.*

PARÁGRAFO 1o. *Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.*

PARÁGRAFO 2o. *Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.*

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

"Artículo 59. *Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:*

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos. Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos. Los menores de seis (6) años. Los ancianos".

- **En cuanto a la solicitud de Cecilia Tabaco**, sobre " De la JAC Almendros. Se ha pedido señalización de reductores y semáforos y cada año se ha dejado dedicado y hasta el momento no ha llegado nada Calle 151 # 113 C-12. Que han hecho respecto a la problemática de que todas las zonas peatonales y vías las han cogido de parqueadero". Una vez revisadas las bases de datos con las que cuenta la Entidad y realizada la visita técnica de inspección y evaluación de la señalización, relacionada con las condiciones actuales de movilidad y consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, se informa lo siguiente;

Esta Subdirección evidenció la presencia de señalización vertical SR-28 (Prohibido parquear), con la cual se está regulando la restricción al estacionamiento, dicha señalización se encuentra acorde a las condiciones actuales de operación, las características de movilidad e infraestructura vial del sector; además cumple con las especificaciones técnicas, establecidas en el Manual de Señalización "Señalización vial, dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia", adoptado por el Ministerio de transporte, mediante Resolución 1885 de 2015.

No obstante, esta subdirección no considera pertinente evaluar alternativas de señalización adicionales con las cuales se complemente la señalización que se encuentra actualmente implementada.

En lo relacionado con el comportamiento de los actores viales, esta Entidad considera procedente citar la normatividad vigente que se encuentra reglamentada por lo establecido en artículo 1 de la Ley 1239 de 2008, el cual modifica el artículo 106 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre-CNTT), además de la normatividad relacionada con reglas generales y educación en el tránsito para peatones (artículos 55, 57, 58 y 59 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-CNTT).

"Artículo 55. *Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den*

las autoridades de tránsito.

Artículo 57. *Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.*

Artículo 58. *Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.*

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Remolcarse de vehículos en movimiento. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. *Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.*

Parágrafo 2°. *Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.*

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 59. *Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:*

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.

Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.

Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.

Los menores de seis (6) años. Los ancianos.”

De manera complementaria, respecto a su solicitud relacionada con la restricción al estacionamiento permanente en lugares prohibidos en el sector comprendido de la Calle 151 # 113 C-12; se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra alineada con las disposiciones de orden nacional y distrital entorno a la reglamentación de aislamiento preventivo en el territorio nacional determinada por la emergencia sanitaria a causa del Covid-19¹⁵.

Ahora bien, en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito, se informa que la solicitud será vinculada a las actividades de control operativas mediante **OP-96644** y su ejecución estará sujeta a la disponibilidad de recursos humanos y técnicos en el marco de la normalización de las condiciones de movilidad que dieron origen a la petición, buscando con ello romper patrones negativos de conducta y desacato a las normas de tránsito.

El resultado de los operativos realizados por la Policía Metropolitana de Tránsito será publicado en la página web de esta Entidad entrando a www.movilidadbogota.gov.co por trámites y servicios, luego en el aplicativo de “consulta de resultado de operativos de tránsito” ingresa el número de OP relacionado en el presente oficio cuyo link es: http://www.movilidadbogota.gov.co/web/SIMUR/SIMUR_SIPO/.

Por otro lado, en cuanto a la instalación de un semáforo en el sector del requerimiento, esta Subdirección emitió copia de dicha solicitud a la Subdirección de semaforización, con el fin

¹⁵ En ocasión de la situación epidemiológica por el coronavirus COVID-19 y teniendo en cuenta que desde la Alcaldía Mayor de Bogotá en cabeza de la alcaldesa Claudia López Hernández se expidieron la Resolución 392 del 13 de marzo de 2020, la Resolución 397 del 16 de marzo de 2020 y el Decreto 081 del 11 de marzo de 2020, Decreto Distrital 087 del 16 de marzo de 2020, Decreto Distrital 090 del 19 de marzo de 2020 “Por el cual se adoptan medidas transitorias para garantizar el orden público en el Distrito Capital, con ocasión de la declaratoria de calamidad pública efectuada mediante Decreto Distrital 087 del 2020” y Decreto Distrital 091 del 22 de marzo de 2020 “Por el cual se modifica el Decreto 90 de 2020 y se dictan otras disposiciones” y desde el Gobierno Nacional se expidió el decreto 457 de 2020 “Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia por la pandemia COVID-19 y el mantenimiento del orden público” mediante el cual se establece el aislamiento preventivo obligatorio; como mecanismos de actuación de las organizaciones públicas y privadas para adoptar canales alternativos de comunicación por medios digitales atendiendo las medidas sanitarias y acciones transitorias de policía, con el propósito de prevenir situaciones de riesgo de propagación de la enfermedad por COVID-19.

de que se conceptúe la viabilidad de un control semafórico. Una vez se cuente con dicho concepto esta Entidad, tomara medidas en temas de señalización que allá lugar.

- **Para la solicitud de Aureliano Bohórquez**, en cuanto a " *cl 135 con kr 107b esa vía está sin señalización y queda cerca los colegios Los Sauces cl 135ª # 107b-17 kr 105 entre cl 133ª y cl 134 el Psicopedagógico*", se informa:

Con el fin de dar respuesta a la solicitud del asunto, una vez verificada la base georreferenciada de la Entidad, y de acuerdo con las competencias de la Subdirección de Señalización de la Secretaría Distrital de Movilidad, se informa lo siguiente:

Para el sector de la solicitud, la Subdirección de Señalización aprobó el diseño de señalización vial identificado con id: CTO 207 DE 2017_11_5220, el cual fue implementado por el Fondo de Desarrollo Local de Suba, a través del Consorcio Intervial Urbano mediante Contrato 207 DE 2017. El diseño de señalización vial aprobado está compuesto de señalización vertical reglamentaria tipo SR-01 (Pare), SP-47/SR-30 (Zona escolar / velocidad máxima permitida 30Km/h) y señales preventivas SP-47B (Ubicación de cruce escolar). La señalización horizontal está compuesta por senderos peatonales, líneas de camellón, pictogramas de zona escolar, canalización mediante bordillos traspasables y reductores de velocidad tipo franjas de estoperoles metálicos.

Ahora bien, teniendo en cuenta que la demarcación llevada a cabo durante la intervención se realizó de manera parcial, sin llevar a cabo la implementación de los reductores de los velocidad o canalización de carriles que permita reducir la velocidad en el tramo del asunto, se remite copia al Fondo de Desarrollo Local de Suba, para que dentro de sus competencias determine la programación de las evaluaciones y actividades pertinentes para la implementación de la señalización horizontal faltante.

De manera complementaria, se considera relevante citar el artículo 1, 55, 58 y 74 de la Ley 769 de 2002:

"Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios. (Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010). *Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.*

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público." (Subrayado fuera de texto.)

“Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. *Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.*” (subrayado fuera de texto)

“Artículo 58. (Modificado por el art. 8, Ley 1811 de 2016.) Prohibiciones a los peatones. *Los peatones no podrán:*

- *Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.*
- *Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.*
- *Remolcarse de vehículos en movimiento.*
- *Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.*
- *Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.*
- *Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.*
- *Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.*
- *Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.*

Parágrafo 1°. *Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.*

Parágrafo 2°. *Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.”*

“Artículo 74. Reducción de velocidad. *Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:*

- *En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.*
- *En las zonas escolares.*
- *Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.*
- *Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*
- *En proximidad a una intersección.*” (subrayado fuera de texto).

Finalmente, 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.

Cordialmente,





MARIO GABRIEL CARBONELL GUTIÉRREZ
Subdirector Técnico de Señalización
SUBDIRECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN

Copia: Eduardo Nates Morón-Director de Vías Transporte y Servicios Públicos-Secretaría Distrital de Planeación-SDP.
MEMORANDO OGS-128608-2020 en cuatro (4) folios.

Aprobó: Ing. Andrés Camilo Monroy Bolívar-Contratista – SDM – SS– Subdirección de Señalización. SDM

Revisó: Ing. Oscar Eduardo Restrepo – Profesional Universitario– Subdirección de Señalización. SDM 10/09/2020

Proyectó: 1. Ing. Mayerly Liseth Jaimes Rangel – Contratista – CPS 2019-653 – Subdirección de Señalización. SDM 
2. Ing. Francisco Antonio Gómez González – Contratista – Subdirección de Señalización. SDM. 
3. Ing. William Andrés Lobatón Murcia-Contratista–Subdirección de Señalización. SDM. (09/septiembre/20)V0

