

MEMORANDO



SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

FECHA: Bogotá D.C., agosto 29 de 2023

PARA: **Jayn Patrich Pardo Garcia**
Jefe de Oficina Gestión Social

DE: **Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez**
Subdirector de Señalización

REFERENCIA: Respuesta al memorando 202314000212553 - Solicitudes realizadas en el Marco de Rendición de cuentas “ Acciones estratégicas y atención integral del Nodo Movilidad” en Bogotá el 11 de agosto a las 2:00 a.m, localidad de Teusaquillo.

Reciban un cordial saludo:

De acuerdo a la audiencia pública en el marco de Rendición de cuentas “Acciones estratégicas y atención integral del Nodo Movilidad” en Bogotá el 11 de agosto a las 2:00 a.m, donde participaron más de 40 asistentes de la localidad de Teusaquillo donde manifestaron que:

1. Con respecto a “...presentar una queja formal relacionada con los reductores de velocidad que han instalado por toda la ciudad puesto que soy una usuaria de una patineta eléctrica y recientemente tuve una caída por cuenta de los reductores que colocaron en la calle 69 a con carrera 81, no están bien señalizados, adicionalmente, no son necesarios puesto que no es una zona con alta accidentalidad y por el contrario generan más riesgo y generan más accidentes...”

Una vez realizada la visita técnica de inspección el día miércoles 23 de agosto de 2023 para verificar las condiciones de señalización vial y consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, es importante destacar que la Entidad cuenta con diseños de señalización que contemplan señalización vertical y horizontal

1

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

MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

acorde con las condiciones de movilidad del sector de acuerdo a las especificaciones establecidas en el Manual de Señalización Vial “Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas” de Colombia aprobado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015, así como a los lineamientos técnicos de la SDM.

Por lo anterior, es importante mencionar que los dispositivos reductores de velocidad son elementos que tienen el propósito de inducir a los conductores de los vehículos automotores a reducir la velocidad de operación en un determinado tramo vial, siendo dispositivos que hacen parte de esquemas de pacificación del tránsito, que propenden a la protección de los actores viales más vulnerables que utilizan la red vial de la ciudad de Bogotá D.C., y de esta manera se enfocan a contribuir con las políticas de seguridad vial de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).

Cabe mencionar que, para la implementación de reductores de velocidad en la ciudad, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) 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).*

2

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

MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

"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".*

En conclusión, esta Subdirección no considera viable el retiro o reubicación de los dispositivos reductores de velocidad tipos bandas en agregado, dadas las condiciones mencionadas y argumentadas anteriormente en aras salvaguardar a los diferentes actores viales y mejorar la seguridad vial del sector; además, dichos dispositivos se encuentran acompañados de la debida señalización informativa y preventiva de la ubicación de los mismos, tales como SP-24 "Superficie rizada", SR-01 "pare", SR-30 "Velocidad máxima permitida" y cuando son dispositivos de bandas en agregado se señalizan de color blanco para mejor visualización de los usuarios.

También, es importante recordar que, el distrito ha adoptado la política de "Visión Cero"¹, cero víctimas graves a causa de un siniestro vial en Bogotá. Esta decisión de proteger la vida humana en las vías implica que todas las medidas que la SDM ponga en marcha en la ciudad a nivel de infraestructura y de señalización se enfocan a ofrecer seguridad vial especialmente a los actores más vulnerables.

Un tipo de medida para reducir la gravedad de los siniestros de tránsito es la regulación de la velocidad en las vías urbanas. En el exceso de velocidad está el origen de las colisiones con efectos graves en los involucrados porque el cuerpo humano tiene un límite de tolerancia al impacto.

Estudios de escala internacional, han demostrado que recibir un impacto a 80 Km/hora equivale a caer del noveno piso de una edificación con una probabilidad casi nula de sobrevivir, mientras que recibir un impacto a 30 km/hora es comparable a caer desde un segundo piso, y por ende hay una mayor probabilidad de recuperación. En la Figura 1 se puede apreciar esta relación y en la Figura 2 se

¹ <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/node/1605>

MEMORANDO



SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

puede ver la probabilidad de que un peatón sobreviva a un atropello según la velocidad de circulación del vehículo que lo arrolla.

Figura 1. Riesgo de lesión para peatones en siniestros viales según velocidad de impacto

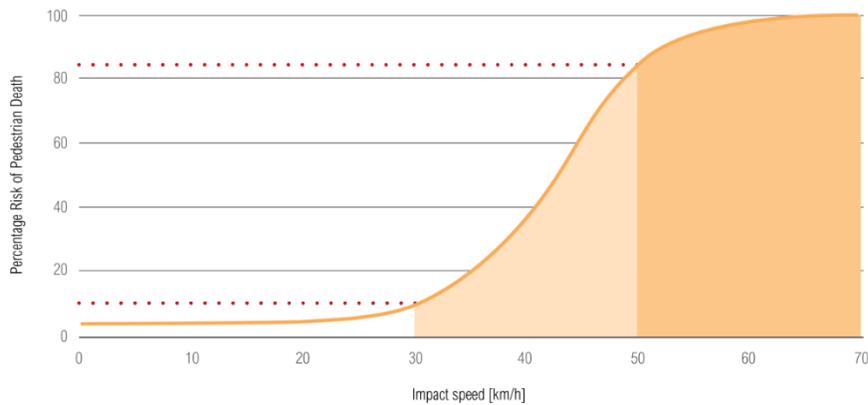
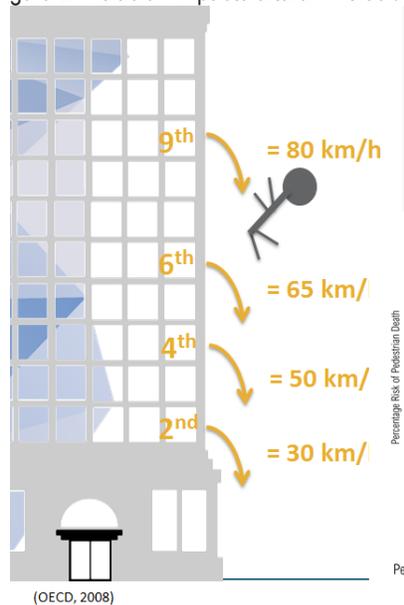


Figura 2. Relación impacto altura – velocidad



MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

Bajo el mismo enfoque, y siendo los peatones los actores que mayor participación tienen en los siniestros viales fatales (49% del total de víctimas), la SDM se encuentra implementando medidas de gestión en vía encaminadas a la protección de la vida de los peatones.

Adicionalmente, es importante resaltar que la norma nacional indica que las zonas escolares en cualquier vía urbana y rural del país debe tener una velocidad máxima reglamentaria de 30 Km/h, la cual se encuentra indicada en las señales verticales y horizontales ubicadas en los tramos viales donde se ubica las instituciones educativas.

2. *“...Restablecer la señal de prohibido parquear en la calle 57 # 35 a 80 ya que la quitaron y hace mucha falta ya que la bahía es un volteadero...”*

Para el tramo vial en mención, la Entidad cuenta con el diseño de señalización identificado con **ID: EX_13_357_945**, el cual contempla señalización vertical como SR-01 “Pare”, SR-28 “Prohibido parquear”, entre otras y señalización horizontal acorde con las condiciones de movilidad del sector de acuerdo a las especificaciones establecidas en el Manual de Señalización Vial *“Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas”* de Colombia aprobado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015, así como a los lineamientos técnicos de la SDM.

Sin embargo, esta Subdirección solicitó a la Subdirección de Infraestructura, emitir concepto técnico sobre la implementación de señalización SR-28 “prohibido parquear” sobre este tramo vial, considerando que la Calle 57#35^a-80 opera como un volteadero; por lo anterior la Subdirección de Infraestructura conceptuó:

De manera atenta la Subdirección de Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad, consultando la normatividad vigente que reglamenta el tema de su

5

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

MEMORANDO



SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

solicitud y evaluados los criterios técnicos en el área de influencia, se permite informar lo siguiente:

I. NORMATIVIDAD Y CRITERIOS TÉCNICOS

La normatividad vigente y los criterios técnicos para la definición de estacionamiento en vía se presentan en el pie de página (1) y en la Tabla 1 respectivamente. Para la definición de dichos criterios, relacionados con la viabilidad o restricción al estacionamiento en vía, se tienen en cuenta tanto la normatividad como las condiciones técnicas y de movilidad de cada tramo vial evaluado, las cuales están en función del ancho mínimo de la calzada, del sentido de circulación vehicular y del tipo y volumen vehicular en circulación, entre otros.

Tabla 1. Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía

Anchos mínimos para permitir estacionamiento en vías locales e intermedias (m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6	9
Doble	9	12
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,25	9,25
Doble	9,5	12,5

Fuente: Concepto técnico SI-CT-001_2020

Adicionalmente, con el fin de garantizar las condiciones de seguridad vial, accesibilidad y movilidad para los usuarios de la vía, se tiene en cuenta para restringir o no el estacionamiento en un sector:

- a. La existencia de equipamientos dotacionales de salud, educación, recreación, cultura, seguridad, justicia, entre otros, que aumentan la afluencia de peatones,
- b. **La geometría del segmento vial**
 - c. La distancia mínima requerida para garantizar las condiciones de visibilidad y la continuidad del flujo vehicular, de forma tal que el conductor

6

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

MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

pueda detener el vehículo ante la presencia de una obstrucción (peatón), o maniobrar sin detenerse y evadir la obstrucción, lo mismo que efectuar adelantamientos,

d. La aproximación a intersecciones semaforizadas,

e. El componente urbanístico: UPZ y uso del suelo.

f. La circulación de rutas de transporte público colectivo asociadas al sistema integrado de transporte público (SITP) y masivo (rutas alimentadoras adscritas al sistema de transporte masivo Transmilenio), así como la presencia de zonas escolares, zonas amarillas, zonas de cargue y descarga, paraderos, entre otros.

II. CONDICIONES DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL**• Calle 57 entre zona de giro y Carrera 36A**

Sobre el tramo vial materia de consulta, no existen espacios que cumplan con la definición de bahía de estacionamiento establecida en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002: “[...] *Definiciones, Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos [...]*”. A continuación, se muestra la ubicación del tramo:

Figura 1. Localización área en estudio

7

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

PA01-PR16-MD01 V 3.0**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número



Fuente: Elaboración propia con base en ArcGis ArcMap

Se realizó un análisis de la geometría del área en cuestión (Ver Figura 1), corroborando que la misma, tiene una morfología de zona de retorno o volteadero, cuya función es permitir maniobras de retorno de los vehículos, las cuales se ilustran en la siguiente imagen:

Figura 2. Tipos de volteaderos

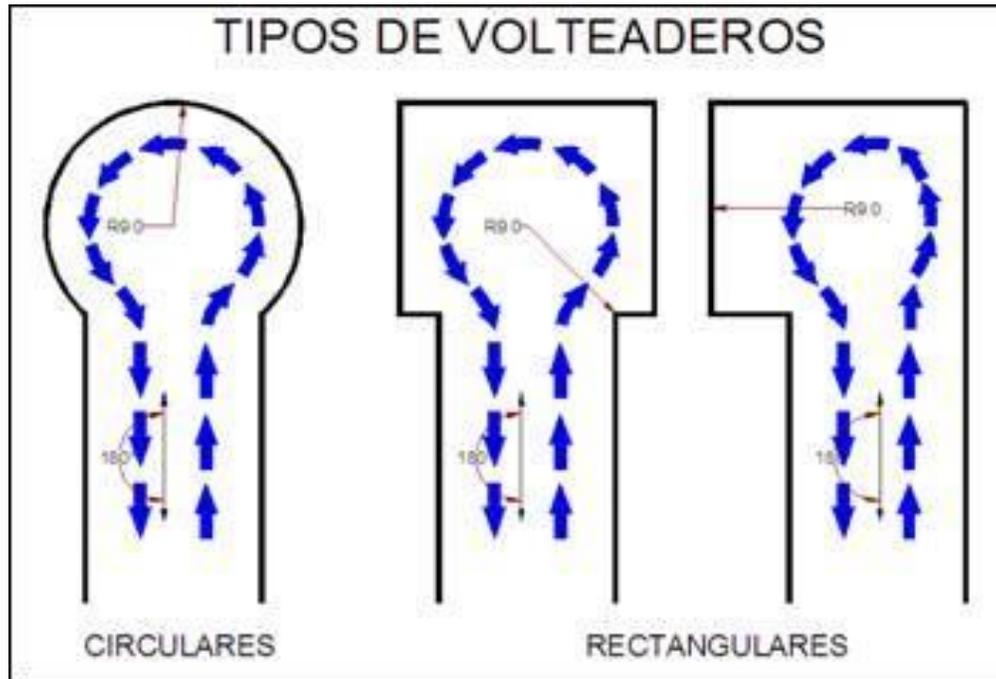
MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número



Fuente: Decreto Distrital 323 de 1992

De igual forma se señala lo estipulado en el *Decreto 327 de 2004, Artículo 18, literal b*:

“Continuidad: Se deberá dar continuidad a la malla vial local propuesta o construida en el sector. Cuando se propongan vías locales que no tengan posibilidad inmediata de continuidad o que rematen contra elementos de la estructura ecológica o edificaciones ya consolidadas, deberán preverse volteaderos que tendrán un radio mínimo de 9.00 metros entre sardineles...”

De acuerdo con la información gráfica y alfanumérica con que cuenta esta Secretaría, y dispuesta por parte de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP), entre otras entidades, se observa para el segmento vial de ingreso al área de giro lo siguiente:

Tabla 2. Caracterización del segmento vial

9

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

MEMORANDO



SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

No.	CORREDOR	DESDE	HASTA	TIPO MALLA VIAL	No DE CALZADAS	ANCHO CALZADA (m)	SENTIDO CIRCULACIÓN	S T P SV SH MB			
								I			
1	CL 57	CR 36A	Zona de giro	Local	1	7,5	Doble / W-E) (E-W	No	si	Si	No

Fuente: ArcMap Movilidad

E: Oriente
Occidente
Sur

W:
N: Norte

S: SITP: Sistema Integrado
de Transporte Público

SV: Señalización
Vertical

SH: Señalización
Horizontal

MB: Morfología
de Bahía

Es importante resaltar que, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 11 del Decreto 552 de 2018 la Secretaría Distrital de Movilidad es el ente administrador de la actividad de estacionamiento en el área de espacio público denominada “*Malla vial*”, dentro de la cual se encuentra comprendido el tramo en estudio, con un **RUPI 1923-15** y uso asociado: **Uso_nivel 1: Zonas Viales / Uso_Nivel 2: Vías Vehiculares.**

Teniendo en cuenta lo anterior (radios mínimos aplicables para volteaderos iguales a 9m) y observando un $R = 11,2m$, para un **volteadero de tipo rectangular**, se evidencia que el área cumple con el radio mínimo para el giro, bajo la condición de que *no existan vehículos parqueados* dentro de la misma; de lo contrario, no se dispondría del radio necesario para un giro (volteo) seguro. Por lo tanto, se concluye que **NO** se cuenta con los anchos viales necesarios para garantizar la actividad de estacionamiento de vehículos dentro del área en estudio y que permitir dicho estacionamiento dentro de la misma, puede generar afectaciones importantes a la movilidad y seguridad vehicular.

III. CONCLUSIÓN

De acuerdo con lo anterior y acorde con los lineamientos establecidos para permitir o restringir el estacionamiento temporal de vehículos en vía, así como la normatividad vigente, esta entidad informa lo siguiente:

10

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

MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

- Tal como se evidencia en la Figura 1 y luego de analizar la zona de retorno o volteadero, se observó un radio disponible para maniobras de volteo de **$R = 11,2m$** , con base en lo cual se define que no es viable permitir actividades de estacionamiento sobre algún costado de esta zona de giro, teniendo en cuenta que el parqueo de vehículos en cualquier punto de la misma, generará un entorpecimiento a las maniobras de giro en “u” que requiera realizar cualquier vehículo que ingrese a ella, principalmente si se trata de vehículos de emergencia o de recolección de basuras. La normatividad relacionada con estos espacios indica que las condiciones existentes dentro de los mismos, deben asegurar un volteo total, realizado en una sola maniobra de giro.
- Se evidencia además, la existencia de entradas a garajes de predios desde la zona de volteo.
- Así las cosas, la Subdirección de Infraestructura autoriza la instalación hacia el costado Oriental de la zona del volteadero, de la señal reglamentaria SR-28 (Prohibido parquear) con la leyenda “EN EL VOLTEADERO”.

La normatividad relacionada con estas zonas de retorno o volteaderos, indica que las condiciones imperantes dentro de las mismas, deben garantizar que el volteo total o giro en “u”, ejecutado por cualquier vehículo que ingrese a ellas, principalmente si se trata de vehículos de emergencia o de recolección de basuras, pueda ser realizado en una sola maniobra. Así mismo, al darse viabilidad a la instalación de señales SR-28 sin placa de horario en estas zonas, se advierte que, por razones de seguridad y salubridad ciudadana, la accesibilidad y movilidad de vehículos de atención de emergencias (ambulancias, bomberos) y de recolección de basuras dentro de estas áreas, deben ser aseguradas las 24 horas del día, por lo tanto, la restricción al estacionamiento reglamentada mediante estas señales aplica de igual forma para toda hora del día.

En consecuencia, se solicita a la **Subdirección de Señalización**, dentro de las funciones establecidas en el marco de su competencia, ejecutar los lineamientos expuestos en el presente concepto para el diseño e implementación de la señalización sobre el segmento vial materia de análisis.

11

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

MEMORANDO



SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

Por lo anterior, se informa que con respecto al diseño ID: **EX_13_357_945** la Subdirección de Señalización elaboró un compromiso prioritario con el fin de brindar la implementación de señalización SR-28/PLAQUETA “Volteadero” en el lugar de la referencia.

A continuación, se presenta el registro fotográfico realizado el día **miércoles 23 de agosto de 2023**:



Fuente: Elaboración propia.

3. Ahora bien, con base a “...*Por qué no se implementa señalización en zona y vías internas del barrio Pablo VI primera etapa sabiendo que son vías y bienes públicos (Subdirección de señalización) ...*”

Para el tramo vial en mención, la Entidad cuenta con el diseño de señalización identificado con ID: **EX_13_192_1881**, el cual contempla señalización vertical y señalización horizontal acorde con las condiciones de movilidad del sector de acuerdo a las especificaciones establecidas en el Manual de Señalización Vial “*Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y*

12

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

MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

Ciclorrutas” de Colombia aprobado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015, así como a los lineamientos técnicos de la SDM.

De acuerdo a lo anterior, el diseño fue ingresado en la base de compromisos de la Entidad para su **Actualización**, para lo cual, se comunica que el desarrollo de las actividades de señalización (actualización, implementación y/o retiro) están supeditadas al orden cronológico de solicitudes allegadas a la entidad al presupuesto disponible y a la vigencia de los contratos que para tal fin suscriba la secretaria Distrital de Movilidad (SDM). Para el caso de señalización horizontal, su implementación dependerá de las condiciones climatológicas y del estado del pavimento que se evalué en el momento de programación de obra.

4. Teniendo en cuenta las siguientes solicitudes:

- Con base en “...*Reductores de velocidad o señalización en la vía de zona peatonal en la esquina de la calle 53 con cra 28...*”, para el trayecto de la referencia, se cuenta con el diseño **EX_13_495_943_10**, el cual contempla señalización vertical como SR-01 (Pare) y SP-46A (Proximidad paso peatonal). Y señalización horizontal como, línea segmentada, líneas direccionales, pictogramas para paso peatonal, bandas en agregado y estoperoles metálicos; De ese modo, el presente diseño contempla las medidas amplias y suficientes para la regulación en materia de tránsito y se ajusta a la dinámica de desarrollo poblacional de la Localidad.

De acuerdo a lo anterior, el diseño fue ingresado en la base de compromisos de la Entidad para su **Actualización**, para lo cual, se comunica que el desarrollo de las actividades de señalización (actualización, implementación y/o retiro) están supeditadas al orden cronológico de solicitudes allegadas a la entidad al presupuesto disponible y a la vigencia de los contratos que para tal fin suscriba la secretaria Distrital de Movilidad (SDM). Para el caso de señalización horizontal, su implementación dependerá de las condiciones

13

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

PA01-PR16-MD01 V 3.0**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

climatológicas y del estado del pavimento que se evalué en el momento de programación de obra.

- Ahora bien, “...*Revisión de los separadores de la doble calzada calle 53 Galerías...*” con respecto al uso inapropiado del separador central de la Calle 53, es importante tener en cuenta el **Artículo 55° Comportamiento del conductor, pasajero o peatón en donde:** 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...”. Por lo anterior, para el sector del requerimiento se llevó a cabo una evaluación de acuerdo con los lineamientos internos de la misma, así como a las condiciones técnicas requeridas en la Resolución 1885 de 2015 proferida por el Ministerio de Transporte (Manual de Señalización Vial: Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia). Para lo cual la Subdirección de Señalización realiza copia a la Subdirección del Tránsito y Transporte, para que dentro del marco sus competencias evalúen esta problemática y le ofrezca respuesta directa al peticionario con copia a esta dependencia.

Adicionalmente, para el punto de estudio esta Secretaría coordinó con la Policía Metropolitana de Tránsito para dar cumplimiento con lo establecido en la Ley 769 de 2002 y de esta manera ejercer el control del tráfico y del tránsito de conductores, vehículos y peatones; podemos evidenciar los operativos de control mediante orden:

- **OP- 154994-2023** para la Carrera 28 entre Calle 53 y Calle 52^a

El resultado de los operativos realizados por la Policía Metropolitana de Tránsito será publicado en la página web de esta Entidad entrando a

14

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

MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

www.movilidadbogota.gov.co por Atención al Ciudadano, sección Consulta en Línea, luego en el aplicativo de “Consulta Operativos de Tránsito” ingresa el número de OP relacionado en el presente oficio cuyo link es: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/resultados_operativos_de_transito. Por consiguiente, y con respecto al deterioro y mal uso del espacio público y el separado central de la Calle 53, nos permitimos comunicar que

- Por último “...Señalización vandalizada y requiere sea recogida e instalada nuevamente bahía calle 53 con carrera 28 a se encuentra en la calle 53 # 28-45 apto 201 galerías...”.

Para el trayecto de la referencia, se cuenta con el diseño **MV_13_221_1789**, el cual contempla señalización vertical y señalización horizontal acorde con las condiciones de movilidad del sector de acuerdo a las especificaciones establecidas en el Manual de Señalización Vial “Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas” de Colombia aprobado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015, así como a los lineamientos técnicos de la SDM.

De acuerdo a lo anterior, es importante aclarar que el diseño fue implementado en su totalidad, sin embargo, una vez realizada la visita técnica no se logró localizar el tipo de señal a la que hace referencia la solicitud, por lo anterior, amablemente solicitamos un registro fotográfico de la señal en mención, la ubicación exacta o la referencia de indicativo de la señal, para poder brindar un alcance a su requerimiento.

Ahora bien, cabe indicar que se programó en la base de datos retirar la señal en mal estado en la calle 53 # 28-45 apto 201, barrio galerías.

A continuación, se presenta el registro fotográfico realizado el día **miércoles 22 de agosto de 2023**:

15

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

MEMORANDO



SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número



Fuente: Elaboración propia.

5. “...Implementación de reductores de velocidad en la calle 58 cra 19 y señal de tránsito de NO PASE de occidente a oriente en la transversal 25 con diagonal 59 por accidentes continuos...”.

Para el tramo de solicitud en la Calle 58 con Carrera 19, se realizó una verificación en el portal de mapas SIG-IDU², en donde se pudo determinar que para el tramo vial sobre la **Calle 58 con Carrera 19** se encuentra reservado por parte del **Terminal de Transporte** dentro de la intervención de diagnóstico. Como se observa a continuación:

² En el enlace web <http://idu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6950db8fa2d440ffb3946c468eaae4a>

MEMORANDO



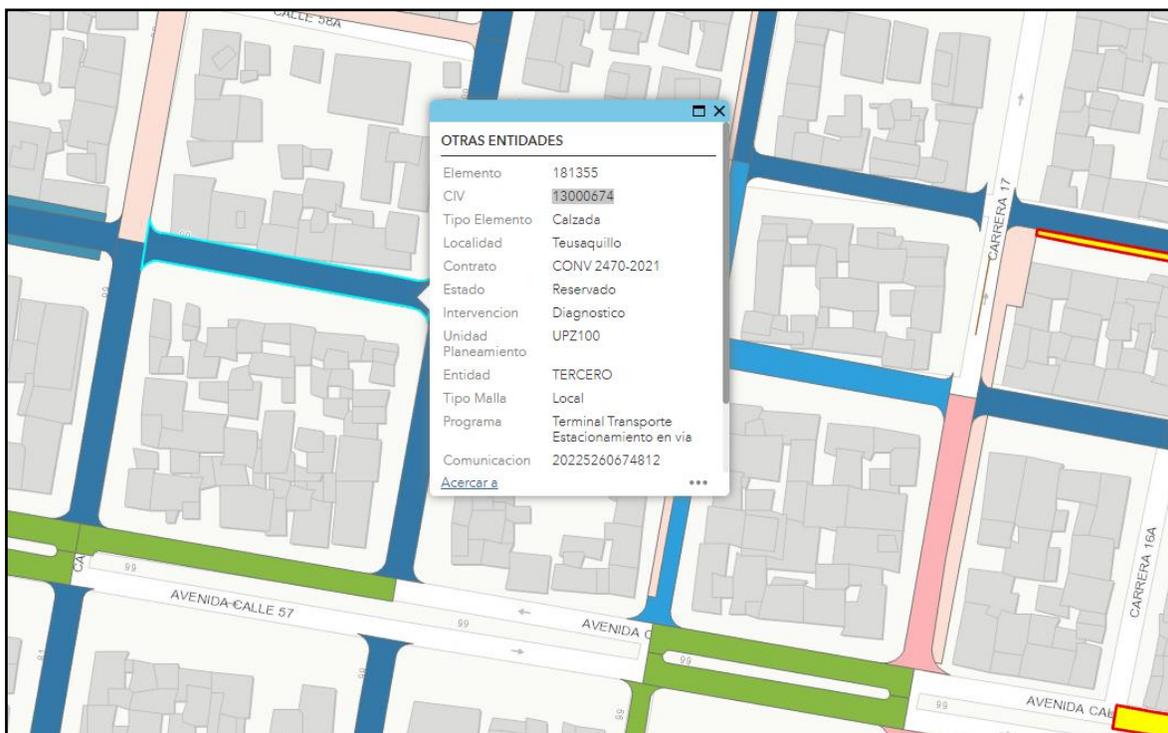
SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

Ilustración 1. Reserva Terminal de Transporte



Fuente: <http://idu.maps.arcgis.com>

Para el tramo de solicitud de implementar señalización de “No pase” en la Transversal 25 con Diagonal 59, se realizó una verificación en el portal de mapas SIG-IDU³, en donde se pudo determinar que para el tramo vial sobre la **Transversal 25 con Diagonal 59** se encuentra reservado por parte del **Terminal de Transporte** dentro de la intervención de diagnóstico. Como se observa a continuación:

³ En el enlace web <http://idu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6950db8fa2d440ffb3946c468eaae4a>

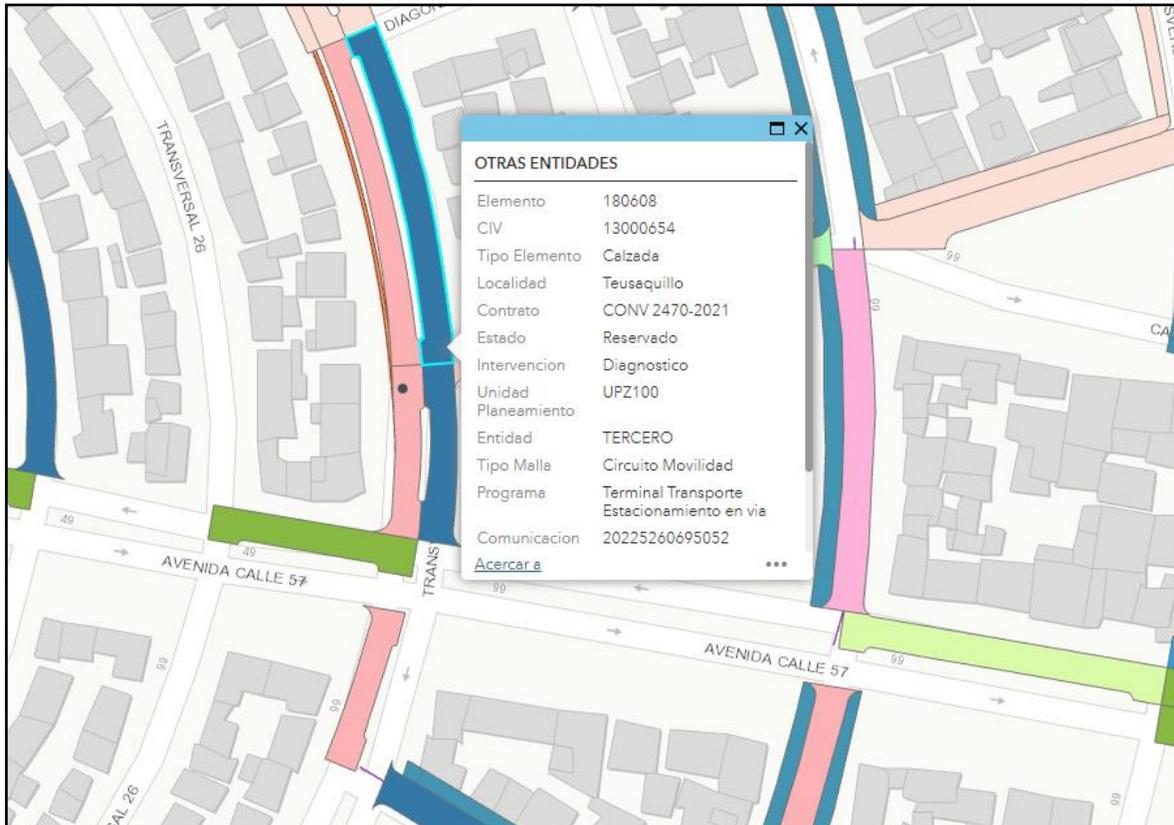
MEMORANDO

SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

Ilustración 2. Reserva Terminal de TransporteFuente: <http://idu.maps.arcgis.com>

Con lo anterior, teniendo en cuenta que las actividades de rehabilitación o mantenimiento de la malla vial y en razón a lo definido en el Artículo 115 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT), 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*” se envía copia de esta comunicación a las entidades mencionadas para que adelante las acciones correspondientes y amablemente se le informe al petionario con copia a esta

18

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

MEMORANDO



SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

Dependencia, el alcance y programación de las actividades en el sector referenciado.

Por lo tanto, esta Subdirección considera pertinente destacar que esta Dependencia no implementa demarcación y dispositivos de señalización si el pavimento se encuentra en mal estado o con CIV's en reserva (subrayado fuera del texto, como es el caso).

A continuación, se presenta el registro fotográfico realizado el día **miércoles 22 de agosto de 2023**:



Fuente: Elaboración propia.

6. “...Solicitud de los costos incurridos por reparación de las señales de tránsito en inmediaciones del estadio el Campín...”

Con base en su solicitud se solicita dar claridad frente al tramo vial exacto de donde se requiere intervención, por lo tanto, no es posible promover algún tipo de actuación por parte de esta Subdirección. Así las cosas, amablemente se solicita ampliar la información suministrada, de ser posible un esquema o fotografías que

19

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

MEMORANDO



SS

202331100223653

Información Pública

Al responder cite este número

permitan determinar la ubicación exacta de la solicitud; dicha información permitirá a esta Secretaría dar atención integral a la petición.

Cordialmente,



Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez
Subdirector de Señalización

Firma mecánica generada en 29-08-2023 05:36 PM

Anexos: memorando 202314000212553

cc Diego Andres Suarez Gomez - Subdirección de Infraestructura

Vo. Bo: Oscar Eduardo Pardo Naranjo – Subdirección de Señalización

Aprobó: Judy Alexandra Uribe Malavera – Subdirección de Señalización

Elaboró: Diana Sofia Peña Huertas-Subdirección De Señalización