Bogotá, 30 de abril de 2021 PIV-IMS-20191810-0500

Ingeniera
Leydy Tatiana Borda Rojas
Supervisora contrato de interventoría
Subdirección de Semaforización - SDM
Ciudad

Referencia: Correo AC2R de las 8:44 de 23 de abril de 2021
Reunión SDM – PIV Ingeniería de 27 de abril de 2021
Correo SDM de las 17:24 de 27 de abril de 2021

Asunto: Diseño de la intersección de la glorieta de las avenidas Batallón Caldas (carrera 50) y José Celestino Mutis (calle 63) - versión 7.

Ingeniera Tatiana:

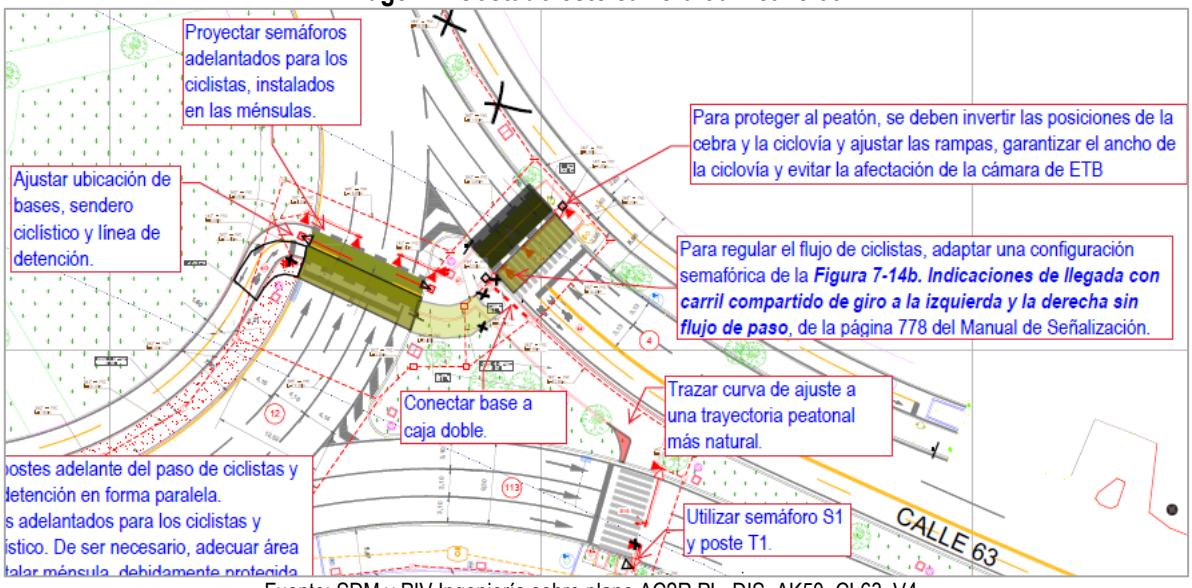
La nueva versión del diseño propuesto para semaforizar la glorieta del asunto debe ajustarse en los siguientes aspectos:

Costado este

Aunque en la reunión del 5 de marzo de 2021 la SDM solicitó ubicar el paso peatonal antes del paso ciclo vial, una evaluación operacional posterior llevó a concluir que, por razones de seguridad para los peatones, es preciso volver a la ubicación inicial de los dos pasos mencionados.

En consecuencia, en la Imagen 1 se encuentran las observaciones que deben ser atendidas con respecto al costado este de la intersección.

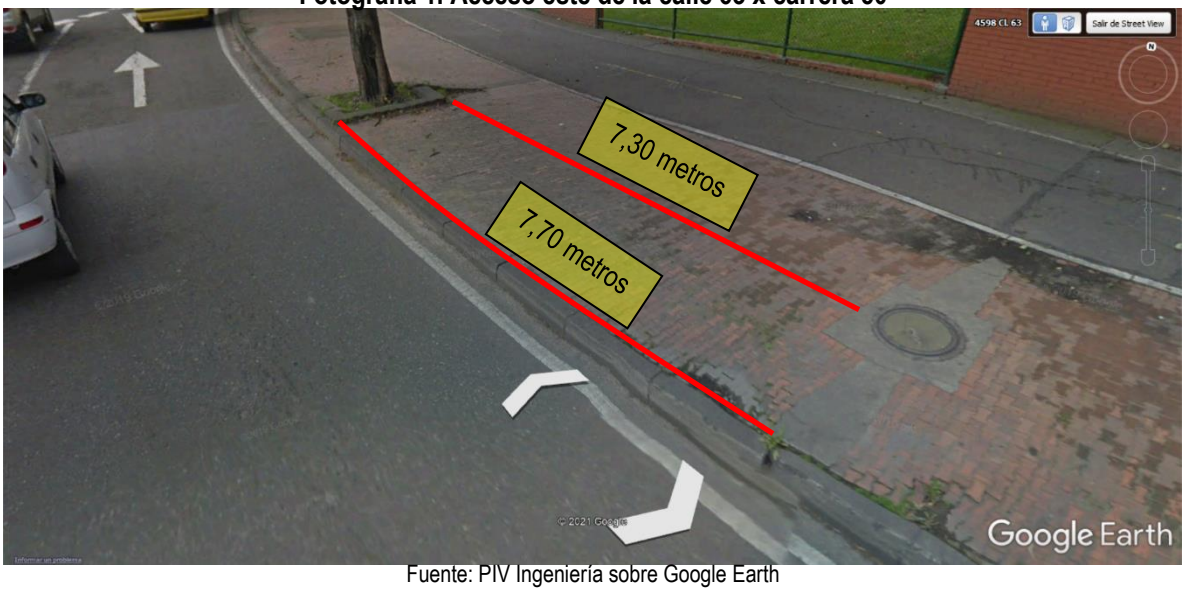
Imagen 1. Costado este carrera 50 x calle 63



Fuente: SDM y PIV Ingeniería sobre plano AC2R PL_DIS_AK50_CL63_V4

La construcción de las rampas, de acuerdo con la información que muestra la Fotografía 1, no debe afectar la cámara de ETB, por cuanto se dispone de un ancho mínimo de 7,30 metros y uno máximo, contra el sardinel, de 7,70 metros, donde es perfectamente posible alojarlas sin afectar la cámara de ETB.

Fotografía 1. Acceso este de la calle 63 x carrera 50

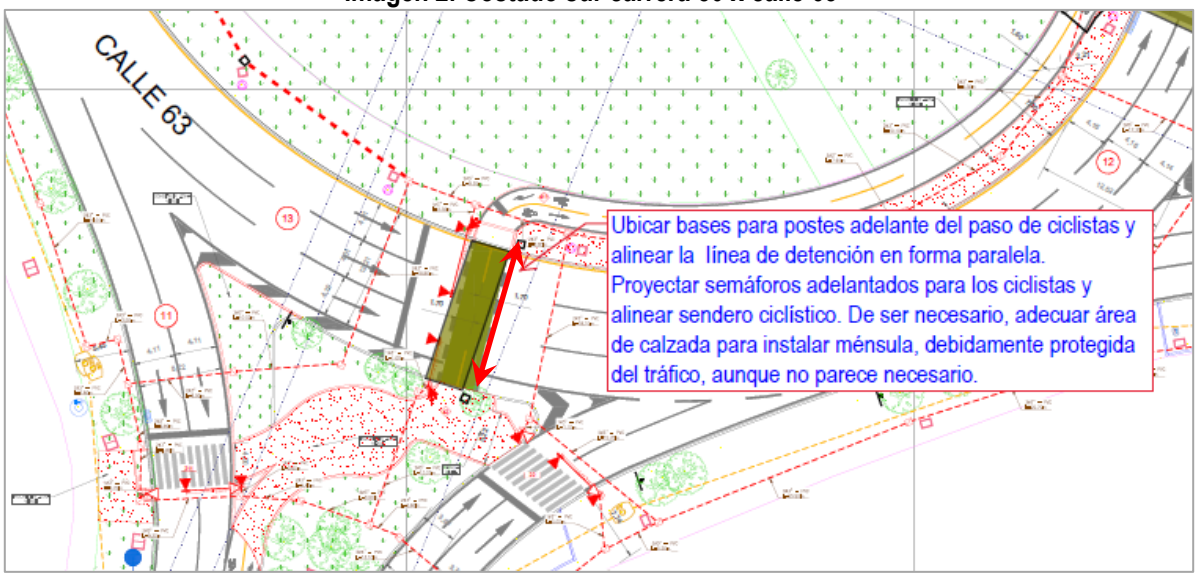


Fuente: PIV Ingeniería sobre Google Earth

Costado sur

En la Imagen 3 se encuentra las observaciones sobre la ubicación de los semáforos con respecto al sendero ciclístico que cruzará la calzada, que tiene diversas soluciones, entre las cuales está la de adecuar un espacio en la calzada para instalar la ménsula para regular el movimiento 13, aunque la Fotografía 2, que se presenta a continuación, sugiere que no debería ser necesario llevar a cabo esa tarea.

Imagen 2. Costado sur carrera 50 x calle 63



Fuente: SDM y PIV Ingeniería sobre plano AC2R PL_DIS_AK50_CL63_V4

En la Fotografía 2 se observa que la ménsula se puede instalar en el separador central de la carrera 50, en un punto que satisfaga lo pedido para contar con una buena señalización, pero si eso no fuera posible, puede adecuarse el área sombreada en rojo para conformar un espacio a nivel de andén donde instalarla.

Fotografía 2. Costado sur calle 63 al este de la carrera 50

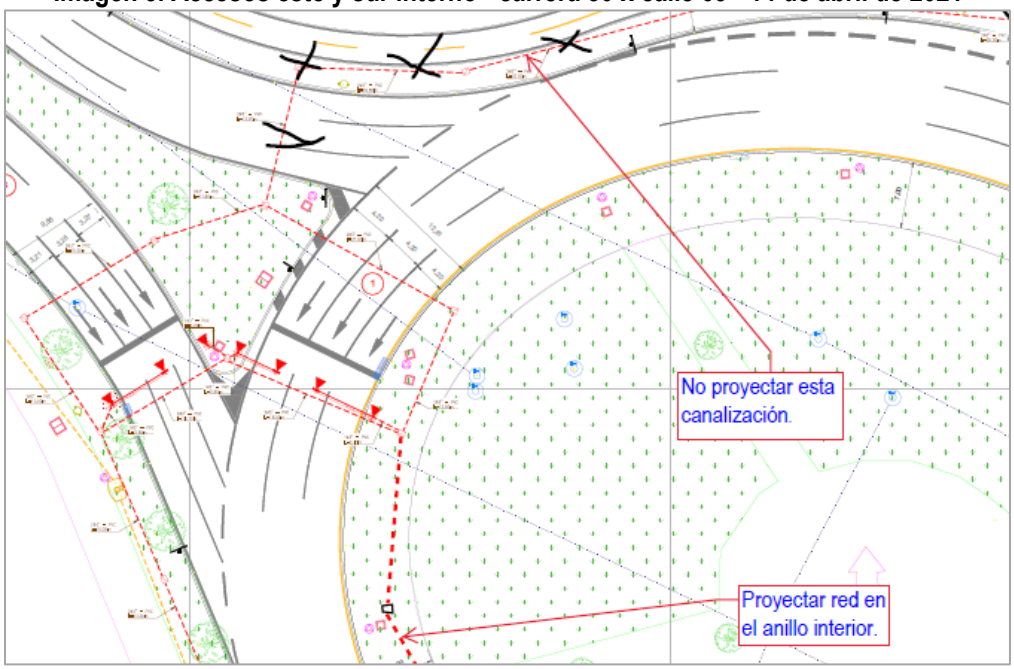


Fuente: PIV Ingeniería SAS sobre Google Earth

Redes semafóricas

Por economía en la inversión se debe eliminar la red propuesta por el costado norte de la calle 63 y definirla dentro del anillo de la glorieta, como se indica en la Imagen 3.

Imagen 3. Accesos este y sur interno - carrera 50 x calle 63 - 14 de abril de 2021



Fuente: SDM y PIV Ingeniería sobre plano AC2R PL_DIS_AK50_CL63_V4

Anexo a esta comunicación se transcribió el correo remitido el 27 de abril de 2021 por el ing. Monroy de la Subdirección de Semaforización, con observaciones al diseño con las cuales concuerda la Interventoría y se encuentran plasmadas en las imágenes de este comunicado.

Sin otro particular,

Luz Dary Vásquez Cañas
Ingeniera civil UN
Especialista de tránsito
PIV Ingeniería SAS

Copia: Ing. Ronal Monroy Sandoval – Subdirección de Semaforización - Secretaría Distrital de Movilidad

Anexo: Correo de 27 de abril de 2021 del ing. Ronal Monroy.
Figura 7-14b Manual de Señalización Vial
Plano con observaciones

De: **Ronal Dayan Monroy Sandoval** <rmonroy@movilidadbogota.gov.co>
Date: mar, 27 abr 2021 a las 17:24
Subject: Observaciones Diseño AK 50 X AC 63
To: Luz Dary Vasquez <ingeniero.transito@pivingenieria.com>

Ingeniera, cordial saludo

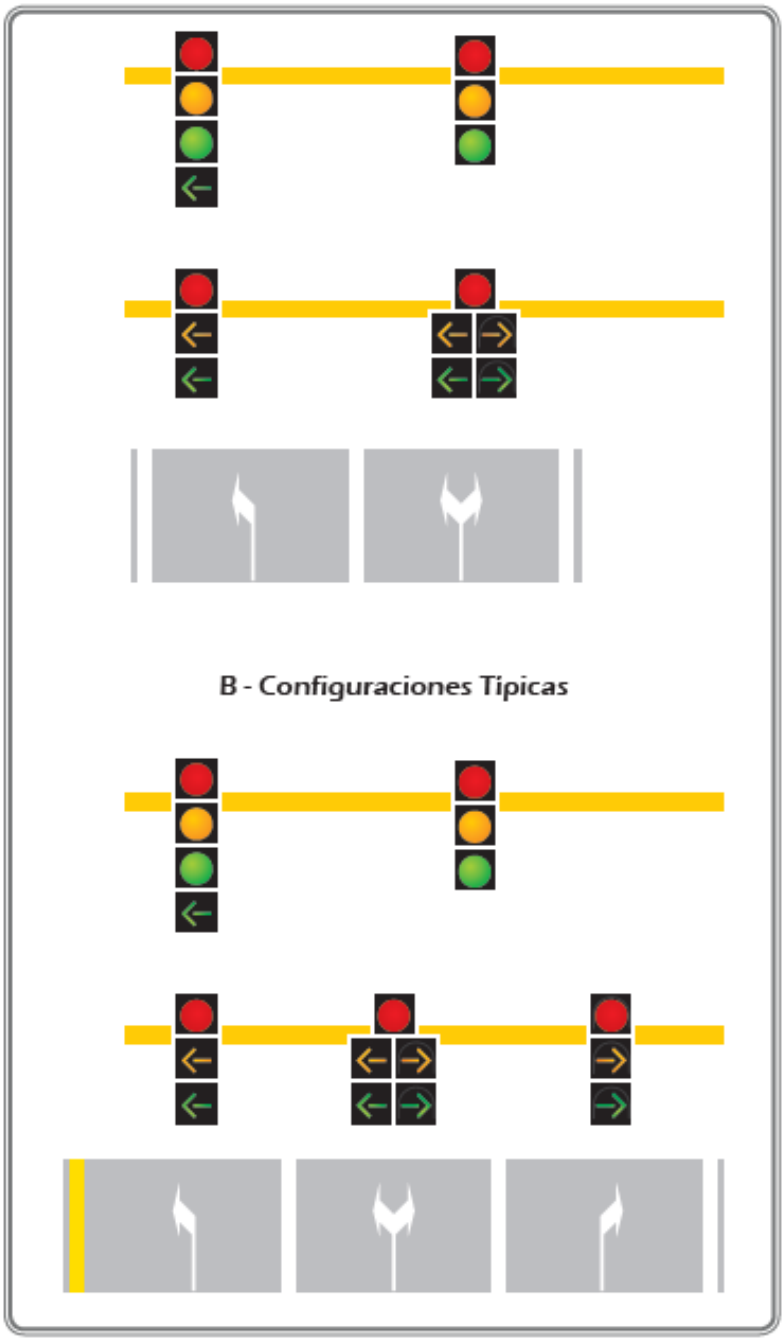
De manera atenta se remiten las observaciones que por parte de la SDM se realizan al diseño de semaforización para la intersección AK 50 por AC 63, las mismas se resumen en lo siguiente:

1. Para proteger el conflicto ciclista peatón en el acceso oriental de la intersección y en pro de evitar confusión del ciclista a la señal luminosa, se debe invertir el sendero verde peatonal con la cebra.
2. Lo anterior conlleva a realinear la trayectoria ciclista del grupo 12.
3. Para los grupos ciclistas, se deben proyectar los semáforos adelantados.
4. Para el paso peatonal 2113 se recomienda que se proyecte T1 y S1 en el costado derecho del acceso y alinear el sendero peatonal a la línea de deseo peatonal.
5. Para el grupo 13 se deben proyectar los semáforos adelantados.
6. No proyectar canalización en el anillo externo de la glorieta en el costado norte de la intersección. Se debe proyectar en el anillo interno en el costado sur.

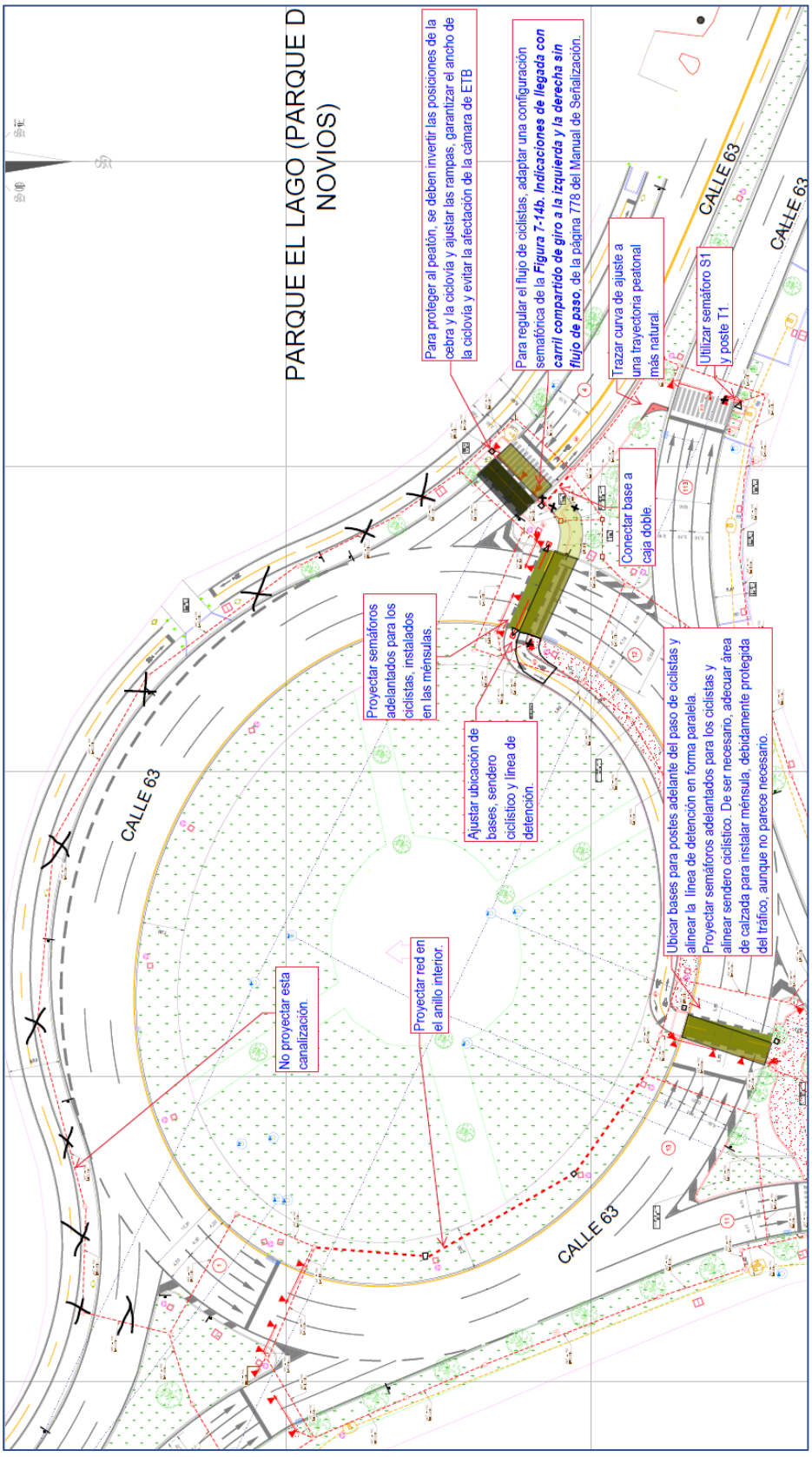
Se remite plano con las anteriores observaciones.

Muchas gracias

Figura 7-14b Indicaciones de Llegadas con Carril(es) Compartidos de Giro a la Izquierda y Derecha sin Flujo de Paso



Fuente: Manual de Señalización Vial 2015


PARQUE EL LAGO (PARQUE DE LOS NOVIOS)
CALLE 63
CALLE 63
CALLE 63
CALLE 63
Para proteger al peatón, se deben invertir las posiciones de la cebra y la ciclovía y ajustar las rampas, garantizar el ancho de la ciclovía y evitar la afectación de la cámara de ETB
Para regular el flujo de ciclistas, adaptar una configuración semafórica de la Figura 7-14b. Indicaciones de llegada con carril compartido de giro a la izquierda y la derecha sin flujo de paso, de la página 778 del Manual de Señalización.
Trazar curva de ajuste a una trayectoria peatonal más natural.
Utilizar semáforo S1 y poste T1.
Conectar base a caja doble.
Proyectar semáforos adelantados para los ciclistas, instalados en las ménsulas.
Ajustar ubicación de bases, sendero ciclístico y línea de detención.
Ubicar bases para postes adelante del paso de ciclistas y alinear la línea de detención en forma paralela.
Proyectar semáforos adelantados para los ciclistas y alinear sendero ciclístico. De ser necesario, adecuar área de calzada para instalar ménsula, debidamente protegida del tráfico, aunque no parece necesario.
Proyectar red en el anillo interior.
No proyectar esta canalización.

Fuente: SDM y PIV Ingeniería sobre plano AC2R PL_DIS_AK50_CL63_V4