



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SI

202422412076431

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., septiembre 24 de 2024

Arquitecto

JUAN CAMILO ARANGO RESTREPO

Consorcio Centro Deportivo 011

Kr 7 127 48 Oficina 401

Email: consultoria.uds2023@gmail.com

Bogotá - D.C.

REF: Respuesta al radicado 202461203077202. Observaciones al Estudio de Demanda y Atención de Usuarios Unidad Deportiva El Salitre - UDS versión 0.

Respetado arquitecto Arango:

Una vez revisado el documento y anexos al Estudio de Demanda y Atención de Usuarios – EDAU, del proyecto Unidad Deportiva El Salitre - UDS enmarcado en el Contrato IDRD-CTO-3113-2023 cuyo objeto es *“Coliseos menores busca consolidar una nueva propuesta arquitectónica y urbanística para el Antiguo Edificio de Ligas, tras su declaratoria de cambio de categoría de conservación, bajo los objetivos de promover la recuperación y poner en valor el coliseo como BIC Nacional”* ubicado en la Avenida Calle 63 con Avenida Carrera 68 como se muestra en la Figura 1, la Subdirección de Infraestructura emite las siguientes observaciones:

Figura 1. Ubicación Proyecto UDS.

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

1

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

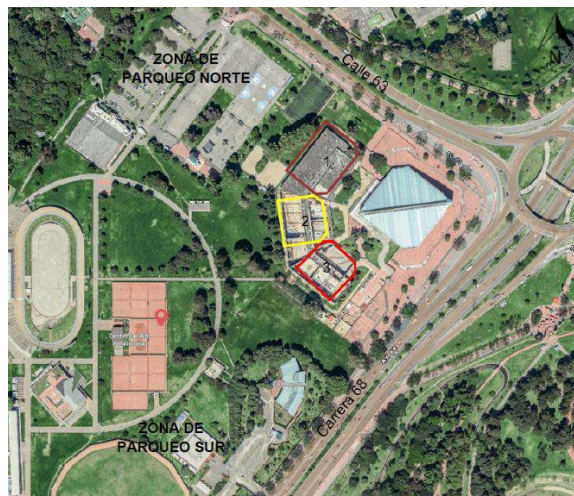
Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Fuente: EDAU UDS.

1. Información General:

- 1.1 Se solicita que así como se informó en el oficio en el que se emitió concepto técnico favorable para la metodología SDM SI 202422409705201 del 14 de agosto de 2024, el contenido del Estudio de Demanda y Atención de Usuarios acoja las disposiciones de la Resolución 132490 del 09 de mayo de 2023 "Por medio del cual se reglamenta el procedimiento, requisitos y plazos para la formulación y aprobación de los estudios de movilidad, las acciones de mitigación sobre la movilidad y se dictan otras disposiciones", que entró en vigencia el 12 de mayo de 2023, en la que de acuerdo al artículo 7 en el Anexo 3 se establece el contenido mínimo de los estudios de movilidad, para lo cual se envió la resolución con sus anexos por correo electrónico el día 24 de septiembre de 2024.
- 1.2 Para la radicación del EDAU se debe incluir un oficio remitatorio, así como se indica en el artículo 12 de la Resolución 132490 de 2023, numeral 12.3 literal a.
- 1.3 En la localización del proyecto, numeral 3.1.1, se establece la UPZ en la que se encuentra el proyecto, sin embargo el Decreto 555 de 2021 "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C." - POT en el artículo 9 define las Unidades de Planeamiento Local - UPL, como las nuevas delimitaciones de planeamiento a escala local, las cuales

2

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



para el caso particular fueron adoptadas mediante Decreto 517 de 2023 "Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones", por lo que se debe ajustar el documento en donde se refiera a UPZ por UPL.

- 1.4 En el área de influencia se incluye la Avenida Carrera 79, la cual está fuera de la imagen mostrada en la Figura 3 ni en el numeral 4.1.2.
- 1.5 Se debe incluir la definición del área de actividad y tipología del proyecto; así como el cuadro de áreas.
- 1.6 Es necesario indicar en una imagen la ubicación de los dos parqueaderos que se citan en el numeral 3.1.4.
- 1.7 Se debe ajustar la redacción del capítulo 4, en los tiempos da a entender que se realizará un EDAU que ya se presentó, indica que se revisaron los lineamientos pero se presenta un documento que no acoge la resolución vigente de la SDM en el contenido mínimo, en el último párrafo de la página 26 se incluye IDS pero no se relaciona esta sigla en ninguna parte, se relaciona dos veces el proceso de digitación, se habla de tomas de muestras de usuarios motorizados, oras de máxima composición, entre otras.
- 1.8 En el numeral 4.1.4 se subraya la zona de equipamientos deportivo y recreativo de color verde y en el texto se concluye zona de equipamientos colectivos.

2. Área de influencia validada en la metodología para el estudio:

- 2.1 No se presentan las áreas de intervención para acciones de mitigación y de señalización.
- 2.2 En el resumen del inventario de señalización revisar el costado y el sentido, dado que si el sentido es W-E (o N-S), el costado donde se ubica la señal probablemente es norte o sur (oriente u occidente).

3. Diagnóstico Físico de Franjas Funcionales:

3

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



Se debe incluir el diagnóstico físico de las franjas funcionales, franja de circulación peatonal, franja de cicloinfraestructura, franja de transporte público, franja vehicular, franja de paisajismo y calidad.

4. Diagnóstico Operativo:

- 4.1 Es necesario mostrar las trayectorias peatonales desde paraderos y puntos de concentración peatonales, las trayectorias de ciclistas - comportamiento de su movilidad, realizar la caracterización de otros modos de transporte, zonas amarillas, operaciones de cargue y descargue, velocidades en corredores viales, identificación de puntos críticos operativos.
- 4.2 Revisar la coherencia para los sentidos de circulación, entre el numeral 4.1.2 que en las rutas de transporte público establece que en la Avenida José Celestino Mutis es norte sur, y en el numeral 4.1.3 occidente oriente.
- 4.3 Presentar la localización de estaciones maestras y estaciones de información secundaria o complementaria en la misma figura.
- 4.4 En el numeral 4.1.6, ensayos realizados, la toma de información en campo generalmente no se asocia a un ensayo ni a toma de muestras (5.1.2).
- 4.5 Revisar la estructuración del documento toda vez que si el procedimiento para la toma de información de volúmenes vehiculares (numeral 4.1.8.1) y el de no motorizados (numeral 4.1.8.2) es el mismo, no es necesario detallar dos veces lo mismo.
- 4.6 En la metodología presentada por el consultor y avalada por esta entidad se informó que para la estación de toma de información denominada ES2 se registrarían los movimientos peatonales 23 y 24, aduciendo además que los especialistas de tránsito en una visita definieron los puntos de aforo, por lo que no se entiende porque si se visitó la zona y la metodología se presentó durante las fechas de la toma de información, en el EDAU se afirma que la entrada se encontraba cerrada (numeral 5.1.2).
- 4.7 Inclusión del planeamiento semafórico en la intersección "Carrera 69 con Calle 63".



5. Análisis de Seguridad Vial:

En la metodología avalada el consultor indicó que se realizaría un análisis de siniestralidad vial tomando los últimos 3 años, para lo que la SDM aclaró que el análisis pertinente debía adelantarse con los últimos 5 años, sin embargo, NO se presenta ningún análisis de siniestralidad vial en el EDAU.

6. Estimación de demanda del proyecto:

Hace falta detallar la demanda en proyectos modelo/espejo de referencia, estimación de volúmenes generados y atraídos por el proyecto, distribución modal de los viajes (porcentaje de participación por modo), esquema de asignación de volúmenes de tránsito en las vías adyacentes (plano de carga).

7. Estacionamientos

7.1 Es necesario calcular el índice de rotación de estacionamientos (total y horario) y detallar la estimación de demanda de estacionamientos por uso.

7.2 En el numeral 4.1.5.1 se nombran el parqueadero principal del parque El Salitre y el del parque Salitre Mágico, si son los mismos debe referirse en el documento.

7.3 No es claro el análisis del cual se arroja la conclusión de la página 85 “la capacidad total del estacionamiento no se vio superada en ninguno de los días evaluados”, puesto que en las tablas se muestran los ingresos y salidas del parqueadero pero no la ocupación del mismo.

7.4 Numeral 5.2.1.1, revisar la descripción de la ubicación del estacionamiento norte, pues el costado nor-oriental de la UDS es el parqueadero de Salitre Mágico enunciado anteriormente en el documento.

7.5 Para un mejor entendimiento del estudio realizado, se recomienda describir primero la ubicación de los estacionamientos y/o puntos de toma de información y luego presentar los datos, 5.2.1.1 Estacionamientos



infraestructura actual se encuentra posterior a 5.1.2 Características de los flujos vehiculares en los accesos de la UDS.

7.6 Para el Estacionamiento SUR – CARRERA 68 (5.2.1.1) no se indica el tipo de vehículos de los cupos de estacionamiento.

7.7 Numeral 5.2.4 se establece que los usuarios esperan sobre la calle 63 hasta tanto se les asigna un cupo, sin embargo en la página 85 se indicó que no se había superado en ningún momento la capacidad del estacionamiento, revisar pues pareciera contradictorio. Así mismo, revisar la redacción de “sumado a las condiciones de seguridad que se presentan al reducir la capacidad de la vía, lo cual no se entiende si las condiciones mejoran o empeoran o la afectación en las mismas por la capacidad.

7.8 Se debe completar la afirmación de la problemática, ya que indica “En el parqueadero actual es limitado el cupo de bicicletas, se requiere aumentar este aspecto a fin de “. (5.2.4)

7.9 Revisar pues se usa la sigla USD, probablemente un error de digitación al referirse a la UDS. (5.2.4)

7.10 Numeral 5.3 completar de donde se obtuvo el factor de expansión, así como referir la fuente de los datos 280 y 320 estacionamientos. Adicional es necesario aclarar en el documento el cálculo de la ocupación y del porcentaje de ocupación de la tabla 86.

8. Indicadores Operativos:

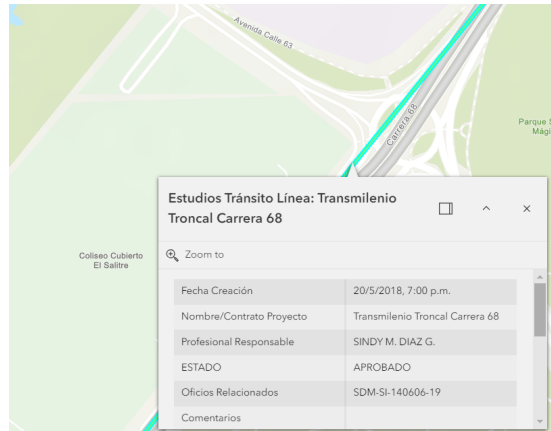
8.1 El EDAU debe contener análisis de capacidad y nivel de servicio de la franja de circulación peatonal, ciclista, vehicular para la situación actual y con proyecto, modelación de la red vial circundante situación actual y con proyecto, calibración del modelo, tablas resumen y comparativas de resultados agregados para la situación actual y escenarios con proyecto donde se incluye análisis de resultados de modelación.

9. Medidas de Mitigación de Impactos sobre la Movilidad:



- 9.1 Se deben presentar propuestas de mitigación peatonal, para ciclistas y vehicular.
- 9.2 En el EDAU no se anexan diseños en DWG de la propuesta, por lo que se requieren así como las trayectorias vehiculares, debido a que la información suministrada no permite validar las condiciones de accesibilidad de la infraestructura para el tránsito de peatones.
- 9.3 Es importante establecer el alcance de la intervención de espacio público a realizar con este proyecto.
- 9.4 En los accesos vehiculares del proyecto se observa la presencia de bolardos existentes, se recomienda verificar su estado, su funcionalidad y su disposición y en caso de ser necesario, se recomienda ajustar su disposición conforme a como lo establece el manual de espacio público.
- 9.5 Se debe garantizar la armonización con la infraestructura existente y los demás proyectos colindantes, en ejecución o proyección (Transmilenio Troncal Carrera 68), los cuales se deben articular para garantizar la accesibilidad, conectividad y seguridad vial de todos los actores. (Figura 2)
- 9.6 Numeral 6, no es posible concluir con el estudio adelantado que no se generará un impacto en las condiciones de movilidad.
- 9.7 Las conclusiones, segunda (adecuada señalización, cerrar el acceso al parqueadero y dirigir a los usuarios hacia estacionamientos alternativos), tercera (gestión del estacionamiento), cuarta (optimizar la gestión de la demanda) y demás, deben proponerse como acciones y compromisos que se adelantarán como parte del proyecto que se está ejecutando, no solo como una recomendación.

Figura 2. Armonización con el proyecto Transmilenio Troncal Carrera 68.



Fuente: Visor SI SDM.

9.8 Se debe complementar lo relacionado con la capacidad del estacionamiento proyectada, ya que en el documento no es claro la obtención de la misma, a fin de poder concluir la tercera.

9.9 El seguimiento periódico de la efectividad de las medidas implementadas hace parte de los compromisos resultantes de la aprobación de los EDAU.

A continuación se presentan recomendaciones generales a tener en cuenta en el desarrollo de los diseños a detalle.

1. El diseño de esquinas deberá ajustarse a los lineamientos establecidos en el Decreto 787 de 2017, priorizando el cruce peatonal y minimizando los riesgos de siniestralidad de todos los actores viales.
2. Las franjas de circulación y zonas de espera para cruce peatonal deberán ser validadas en el estudio de acuerdo con los análisis de capacidad y niveles de servicio.
3. El diseño de espacio público debe contemplar infraestructura accesible tanto en andenes como en el separador central, refugios e isletas (si aplica), de manera que se garantice el cruce seguro de los peatones.
4. Las rampas o vados deben coincidir con la señalización horizontal de la calzada y deben estar direccionados a los pasos seguros propuestos por el proyecto (cebras o senderos peatonales), teniendo en cuenta las líneas de

8

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



deseo peatonal y de ciclistas. Adicionalmente, se recomienda que la pendiente de los vados no sea superior a 10%.

5. En las intersecciones de vías locales con el proyecto, se deberá analizar la posibilidad de la construcción de pompeyanos, los cuales minimizan los riesgos de siniestralidad del cruce de las bocacalles y mejoran las condiciones de accesibilidad de los actores más vulnerables. En caso de no poderse generar dicha condición, deberá estar debidamente justificado en el estudio sin que esto implique pasos a riesgo para el peatón.
6. Todas las intersecciones vehiculares deberán garantizar el cruce peatonal en todos sus lados teniendo en cuenta las líneas de deseo peatonal, en caso de no cumplirse dicha condición, deberá estar debidamente justificado en el estudio.
7. El proyecto deberá garantizar toda la infraestructura requerida de tal manera que los diferentes actores viales circulen a lo largo del corredor de manera segura.
8. El ancho de las franjas de circulación peatonal (FCP) se debe ajustar a las condiciones del sector y la demanda peatonal establecida para el proyecto, de manera que se garanticen las condiciones mínimas de accesibilidad para los peatones, especialmente las personas con movilidad reducida. En la zona de andén se debe tener en cuenta la franja de paisajismo y mobiliario.
9. Se deberán garantizar los accesos vehiculares a predios, y a su vez, en estas zonas garantizar el cruce seguro de peatones, se deben generar medidas de mitigación para que los vehículos no estacionen sobre las franjas de circulación peatonal y finalmente complementar con información podotáctil que advierta a personas en condición de discapacidad visual de este evento.
10. En vías locales sin tránsito de vehículos de carga ni transporte público colectivo, se deberán generar carriles con ancho de 3.00 metros, y en los casos donde se presente o proyecte circulación de vehículos de carga o transporte público colectivo (buses), el ancho de los carriles deberá ser de 3.25 a 3.50 metros.
11. La ubicación de los bolardos no debe obstruir la trayectoria de los peatones y ciclistas. Se debe tener en cuenta que la ubicación de los bolardos debe tener una distancia mínima entre los mismos de 1.20 metros para garantizar el paso

9

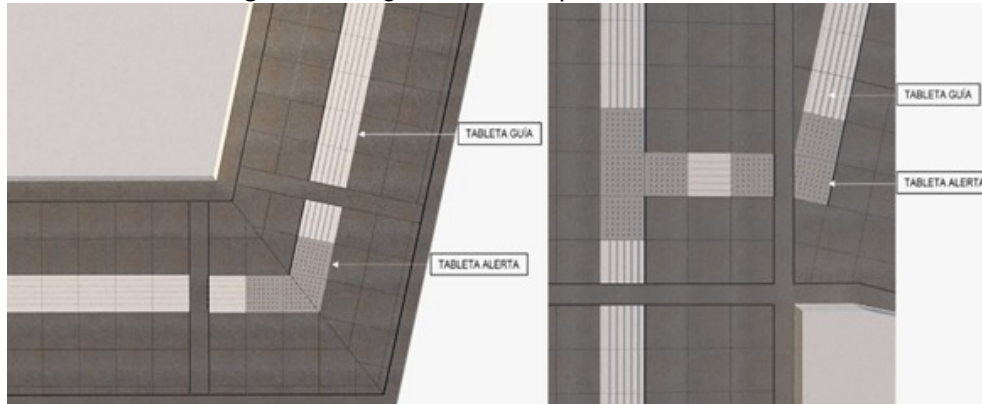
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



de personas con movilidad reducida, y a su vez, debe tener una distancia máxima entre bolardos de 2.00 metros para evitar el paso de vehículos y garantizar la seguridad de los actores viales no motorizados.

12. La distancia máxima entre pasos peatonales seguros deberá ser de 400 metros. Se evidencian interdistancias entre pasos peatonales superiores a 400 metros, equivalente a cinco (5) minutos de caminata de acuerdo con lo establecido en el Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte de 2005 (Tomo I) de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. y Cal & Mayor, un tiempo de recorrido mayor desalienta a los usuarios.
13. En caso de generarse zonas de paraderos en este corredor, se deberán implementar paraderos accesibles para garantizar la movilidad y el acceso a transporte público de las personas con movilidad reducida, teniendo en cuenta lo establecido en la Resolución No 313780 (17 de octubre de 2023) emitida por la Secretaría Distrital de Movilidad, en la cual se establecen las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital.
14. Los estudios de diseño geométrico, urbanismo, señalización, semaforización, redes, etc. deberán articularse de tal manera que se garantice y priorice la movilidad segura de los diferentes actores viales, donde el orden del análisis y provisión debe dar prioridad a los peatones en primera instancia (especialmente a aquellas personas en condición de movilidad reducida, niños y adultos mayores), seguido de los ciclistas, los usuarios de transporte público, el transporte de carga, y finalmente, las motocicletas y automóviles.
15. El lenguaje de señalización podotáctil deberá estar acorde a la normatividad vigente y los lineamientos dispuestos por el Distrito y las Normas Técnicas Colombianas (NTC).
16. Puntos decisorios que informen sobre los cruces peatonales en rampas, pompeyanos, etc.

Figura 3. Imagen referencia puntos decisorios.



Fuente: Elaboración propia SDM.

RECOMENDACIONES GENERALES

A. Ancho de franjas de circulación

El ancho de la Franja de Circulación Peatonal (FCP) debe estar acorde con los análisis de demanda del sector, para un mismo proyecto, se pueden presentar diferentes anchos de FCP, y en ningún caso, el ancho de la FCP puede ser inferior a 2.00 metros. En los casos en donde se presentan franjas de cicloinfraestructura en andén (FCA), el ancho de las FCP deberá ser igual o mayor a la FCA.

Los anchos de carriles y franjas de circulación se establecen en la Tabla 1. Según las necesidades de cada proyecto y de acuerdo con el análisis del mismo, no se deben modificar los anchos de carriles y se debe generar un número de carriles acorde a los anchos mínimos establecidos. A continuación, se presenta la tabla resumen de los anchos de las franjas de circulación con su respectivo comentario.



Tabla 1. Resumen anchos de franjas de circulación.

FRANJAS	ANCHO (m)		COMENTARIO
	MÍNIMO	IDEAL	
FRANJAS DE CIRCULACIÓN PEATONALES			
Franja de Circulación Peatonal (FCP)	2.00		Se debe dar cumplimiento al Decreto 308 de 2018, y para segmentos especiales donde no se pueda garantizar el ancho mínimo para vías locales. El ancho ideal puede variar dependiendo de los niveles de servicio peatonal resultantes del estudio de tránsito o el análisis de capacidad para proyectos nuevos.
Franja de Circulación Peatonal en Alamedas	8.00		Las alamedas deberán ser continuas en su perfil y nivel, con una longitud superior a 500 metros.
FRANJAS DE CIRCULACIÓN DE BICICLETAS			
Cicloinfra. en Andén (FCA) - Unidireccional	1.20	1.50	
Cicloinfra. en Calzada (FCC) - Unidireccional	1.50	2.00	
Cicloinfra. en Andén (FCA) - Bidireccional	2.40	3.00	
Cicloinfra. en Calzada (FCC) - Bidireccional	3.00	4.00	
Cicloinfra. en Calzada (FCC) - Bidireccional*	2.40	3.00	*Únicamente para vías con volúmenes bajos de tránsito exclusivo de vehículos livianos.
FRANJAS DE CIRCULACIÓN VEHÍCULOS MOTORIZADOS			
Carril vehículos Livianos	3.00		
Carril vehículos Transporte Público - Carga	3.25	3.50	Transporte público colectivo (buses).
Calzadas unidirec. de un carril - Livianos	5.00		
Calzadas unidireccionales de un carril - Transporte público y carga	6.50		Transporte público colectivo (buses).
Calzadas bidireccionales - Vías Locales	6.00		Vías locales sin tránsito de vehículos de carga ni transporte público colectivo.
Calzadas bidireccionales - Corredores Transporte Público	6.50	7.00	Vías con circulación de rutas de transporte público colectivo (buses).
Calzadas unidireccionales de dos carriles - Livianos	6.00		Para vías con tránsito exclusivo de vehículos livianos.
Calzadas unidireccionales de dos carriles - Mixtos	6.25	6.50	Volúmenes bajos de tránsito de vehículos de carga.
Calzadas unidireccionales de dos carriles – Mixtos	6.50	7.00	Volúmenes altos de tránsito de vehículos de carga.



FRANJAS DE CIRCULACIÓN COMPARTIDAS			
Calzadas compartidas Peatón - Bicicleta - Vehículos	5.00		En estas vías, los vehículos transitarán con velocidad máxima de 10 - 15 km/h.
Calzadas compartidas Bicicletas - Vehículos con sobrepaso	5.00		En estas vías, los vehículos transitarán con velocidad máxima de 30 km/h.
Carril Bus - Bicicleta	4.25	4.50	Para vías o calzadas con más de un carril.
Carril livianos - Bicicleta	4.00	4.25	Para vías o calzadas con más de un carril.

Fuente: Elaboración propia SDM.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 555 de 2021 (Plan de Ordenamiento Territorial vigente), en el Artículo 155 se definen los anchos de referencia para las franjas funcionales de las calles del espacio público para la movilidad y se indica que *“Los rangos de las franjas se deben ajustar según las condiciones particulares de intervención, las características de su entorno y las variaciones de dimensión del perfil. Los anchos de referencia de las vías y de sus franjas funcionales, de acuerdo con su categoría, son los siguientes:”*

Tabla 2. Anchos de referencia para las franjas funcionales.

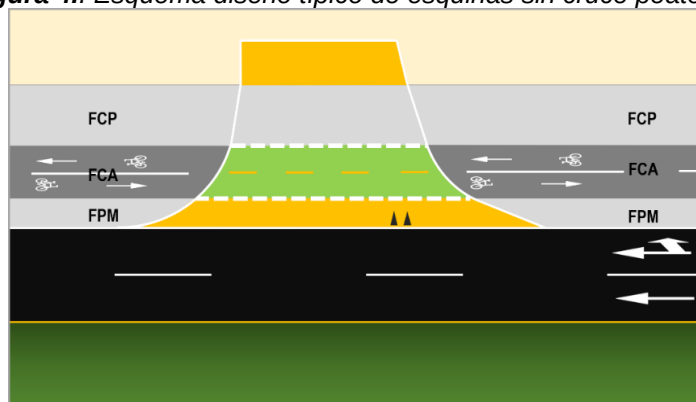
RANGOS DE REFERENCIA POR TIPO DE CALLE (Medidas en metros)							
PERFIL COMPLETO			FRANJAS FUNCIONALES ANCHOS MÍNIMOS				
TIPO DE CALLE	ANCHO MÍNIMO	ANCHO MÁXIMO	CIRCULACION PEATONAL	CICLOINFRA ESTRUCTURA	TRANSPORTE PÚBLICO	FRANJA VEHICULAR	PAISAJISMO Y CALIDAD
A-0	90	>100	13	8	28	13	23
A-1	54	66	7	6	17	10	13
A-2	36	44	6	3	7	7	11
A-3	27	34	6	3	7	3	8
A-3E	22	27	6	3	6	3	4
I-4	22	<27	5	3	0	6	8
I-5	18	<22	5	1,7	0	3	6
I-6	16	<18	6	1,7	0	3	3
L-7	13	<16	4	1,7	0	3	3
L-8	10	<13	4	0	0	3	2
L-9	7	<10	4	0	0	0	3
L-10	4	6	4	0	0	0	0

Fuente: Decreto 555 de 2021 POT. Artículo 155.

B. Diseño de esquinas

El diseño de esquinas deberá ajustarse a los lineamientos establecidos en el Anexo 1 del Decreto 787 de 2017, teniendo en cuenta que los diseños deben priorizar los actores más vulnerables (peatones y vehículos no motorizados), garantizando la seguridad vial de todos los actores viales. El diseño urbanístico de las franjas de circulación en esquinas debe garantizar la continuidad de las franjas y, únicamente cuando sea necesario, se deben generar zonas compartidas delimitadas y señalizadas de manera que sean franjas donde se prioriza la circulación y seguridad de los peatones. En áreas en donde no se presentan zonas de conflicto entre peatones y ciclistas, no se deben generar franjas de uso compartido.

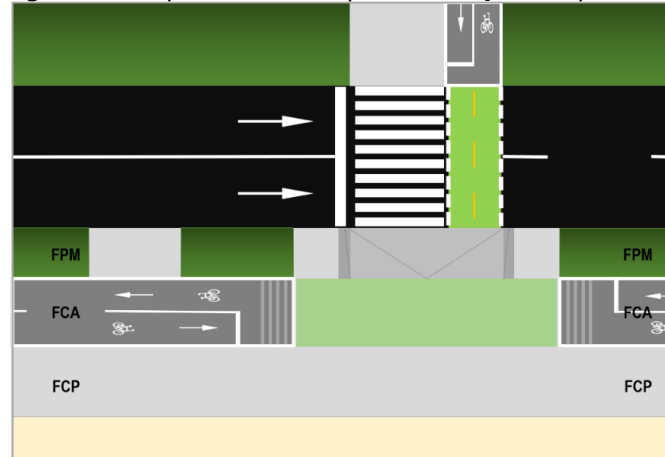
Figura 4.. Esquema diseño típico de esquinas sin cruce peatonal.



Fuente: Elaboración propia SDM.

En zonas de uso compartido peatón – ciclistas, como se evidencia en la siguiente figura, (texturizado verde sobre andén), se deben implementar dispositivos y señalización en donde se informe que la prioridad la tiene el actor más vulnerable y la velocidad en estas zonas se establece de acuerdo con la velocidad de circulación del actor más vulnerable de la calzada compartida, de manera que se garantice la seguridad de los actores y se minimicen los riesgos de siniestralidad.

Figura 5.. Esquema diseño típico de franjas compartidas.

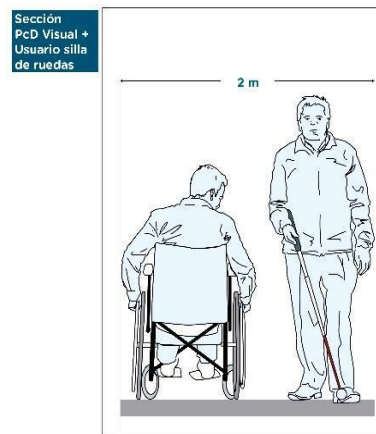


Fuente: Elaboración propia SDM.

C. Senderos peatonales

En los senderos peatonales se debe incorporar la ayuda podotáctil, de acuerdo con lo consignado en la NTC 5610 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización podotáctil”.

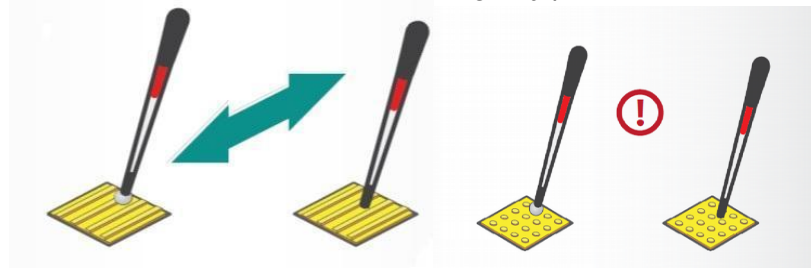
Figura 6.. Ancho mínimo franja funcional circulación peatonal.



Fuente: Elaboración propia SDM.

- El sistema de ayuda podotáctil está conformado por dos patrones: el primero corresponde al patrón guía, el cual se utiliza para designar una ruta de desplazamiento, y el segundo es el patrón alerta que, generalmente, advierte un cambio de nivel o señala un elemento que puede generar un riesgo. Para esto, se recomienda emplear losetas de 40 x 40 cm, las cuales deben instalarse según las condiciones del espacio, de tal forma que las Personas con Movilidad Reducida (PMR) puedan transitar de manera autónoma y segura, de acuerdo con la NTC 5610 “Accesibilidad al medio físico. Señalización podotáctil”.

Figura 7.. Ayuda podotáctil, patrón guía y patrón alerta.



Fuente: Elaboración propia SDM.

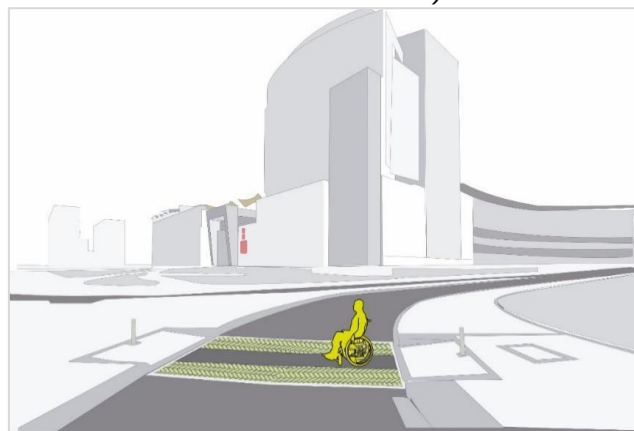
- El mobiliario urbano no debe interrumpir el trazado de las tabletas (guía o alerta) de la señalización podotáctil.
- Las rejillas o cajas de servicios públicos deben quedar a nivel con el material utilizado en los andenes, sin interrumpir el recorrido de la ayuda podotáctil.

D. Pasos seguros a nivel

En las intersecciones viales se debe garantizar el paso seguro, de tal forma que comprometa todas las esquinas involucradas en la forma del circuito peatonal (forma U, L, I, O). Para esto, se debe implementar infraestructura a nivel que permita el cruce seguro, con elementos tipo pompeyanos o vados, que conecten adecuadamente el flujo entre las esquinas involucradas en forma continua. Para los casos donde se contemple el paso de peatones y/o ciclistas por pompeyanos, la infraestructura debe contemplar sumideros para evitar el empozamiento de

agua de manera que los actores puedan circular de forma segura. Adicionalmente, se sugiere disponer una franja en material texturizado como se muestra en la siguiente figura, de manera que permita la circulación de usuarios en silla de ruedas, personas que se desplazan con coches de bebé, entre otros.

Figura 8.. Detalle Pompeyano incluye franja de circulación en superficie (material texturizado)



Fuente: Elaboración propia SDM.

El ancho efectivo de los pasos a nivel de calzada debe ser igual al ancho de las franjas de circulación peatonal y de ciclistas dispuestas a nivel de andén, garantizando la continuidad de estas franjas y permitiendo el cruce de peatones y ciclistas de manera independiente, evitando conflicto entre los mismos para disminuir los riesgos de siniestralidad.

E. Paraderos

Para los tramos a intervenir en donde circulen rutas de transporte público zonal y aquellos en los que sus trazados sean relocalizados, se recomienda la implementación de paraderos accesibles.

Con base en lo anterior, y para todos los paraderos ubicados sobre el área de influencia del proyecto, teniendo en cuenta lo establecido en la Resolución No 313780 (17 de octubre de 2023) emitida por la Secretaría Distrital de Movilidad, en la cual se establecen las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte



Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital.

F. Señalización

La señalización horizontal y vertical debe garantizar la información suficiente para que los peatones, en especial las personas con movilidad reducida (PMR) puedan hacer un uso eficiente del espacio público y el mobiliario urbano. Por su parte, los paraderos deben contar con información en Sistema Braille o macrocaracteres en altorrelieve, para establecer la comunicación con el usuario con el fin de lograr autonomía para su movilidad.

G. Normativa y Marco Legal

La implementación de la infraestructura vial accesible debe considerar los siguientes parámetros en términos de normas y leyes. A continuación, se hace una descripción de la normatividad a tener en cuenta para este fin:

- Ley estatutaria 1618-13 “Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”.
- Ley 1346-09 “Por medio de la cual se aprueba la “Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad”, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006.
- Decreto Distrital 324-14 “Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.
- Decreto Distrital 263 de 2023 “Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”.
- Resolución No 313780 (17 de octubre de 2023) emitida por la Secretaría Distrital de Movilidad, en la cual se establecen las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital.
- NTC 6047 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios de servicio al ciudadano en la administración pública. Requisitos”.



- NTC 5610 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización podotáctil”.
- NTC 4143 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos. Rampas fijas adecuadas y básicas”.
- NTC 5351 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Paraderos accesibles para transporte público colectivo de pasajeros”.
- NTC 4695 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para el tránsito peatonal en el espacio público urbano”.
- NTC 4902 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel. Señalización sonora para semáforos peatonales”.
- NTC 5017 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Servicios sanitarios accesibles”.
- NTC 4774 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Cruces peatonales a nivel, elevados o puentes peatonales y pasos subterráneos”.

NOTA: El diseño e implementación del proyecto debe tener en cuenta los lineamientos dispuestos anteriormente y todo lo demás que el diseñador considere necesario para garantizar las condiciones mínimas de accesibilidad, comodidad, conectividad, continuidad, directividad y seguridad vial de todos los actores, en especial para las personas con movilidad reducida.

Las anteriores observaciones, se generan a partir de la información consignada en el Estudio de Demanda y Atención de Usuarios de la referencia, y conforme lo señalado por el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, el peticionario cuenta con un plazo de **treinta (30)** días calendario, contados a partir de la fecha de recibo de la presente comunicación para atender las observaciones emitidas.

Corregido el documento, se solicita incluir en el oficio de radicación, la respuesta detallada a cada una de las observaciones, indicando el número de la página, del cuadro, del anexo o del plano en donde se incluye la atención a la observación.

Con el fin de evitar reprocesos y responder a posibles dudas que surjan en la elaboración de Estudios de Demanda y Atención de Usuarios, se informa que esta Subdirección ofrece el servicio de mesas de trabajo, para atender todas sus inquietudes o aclaraciones antes de radicar cualquier versión del Estudio para lo

19

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





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SI

202422412076431

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

cual puede solicitar agendamiento de cita a través de la Ventanilla Única de la Construcción (www.habitatbogota.gov.co/ventanillaconstruccion) para revisión previa del contenido del documento en esta Subdirección.

Cordialmente,

Juan Carlos Tovar Rincón
Subdirector de Infraestructura

Firma mecánica generada en 24-09-2024 10:38 PM

Cc Instituto Distrital De Recreación Y Deporte - Idrd -Dirección Técnica De Construcciones- - Calle 63 59 A 06 CP:
ldrdcorrespondencia@ldrd.gov.co-111221(Bogota-D.C.)

Revisó: Ana Patricia Herrera Medina-Subdirección De Infraestructura
Elaboró: Angélica María Rodríguez Varón-Subdirección De Infraestructura
Elaboró: Sebastián Camilo Flórez Hernández-Subdirección De Infraestructura
Elaboró: Ligy Norella Pérez Rativa-Subdirección De Infraestructura

20

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

PA01-PR15-MD01 V4.0
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.