Bogotá D.C., abril 04 de 2025

Doctor
DANIEL GARCÍA CAÑÓN
Director
Instituto Distrital De La Recreación Y El Deporte
Av. Calle 63 No. 59 A-06
Email: idrdcorrespondencia@idrd.gov.co
Bogota - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 202561200825452
Asunto: **"SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE AFECTACIONES VIALES POR NUEVO TRAMO CICLOVÍA SUR 5 – BOSA PORVENIR".**

Cordial saludo

En atención a la solicitud de la referencia, donde se realiza "*SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE AFECTACIONES VIALES POR NUEVO TRAMO CICLOVÍA SUR 5 – BOSA PORVENIR*" cuya ejecución se tiene prevista sobre la Av. Calle 12 (Av. Guayacanes) entre Av. Carrera 72 (Av. Boyacá) y Av. Carrera 88D (Av. El Tintal) – Av. Carrera 88D (Av. El Tintal) entre Av. Calle 12 (Av. Guayacanes) y Calle 6D – Calle 6D entre Av. Carrera 88D (Av. El Tintal) y Carrera 92 (Alameda El Porvenir) – Carrera 92 (Alameda El Porvenir) y Calle 49 Sur, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) en calidad de cabeza del sector movilidad y en cumplimiento de sus funciones como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Distrital 672 de 2018[1] –en cuanto a la autorización de cierres, desvíos y medidas de mitigación por afectación del espacio público asociado a obras, eventos, aglomeraciones o emergencias, en el marco de los PMT; y el seguimiento al cumplimiento de los mismos, a través de la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (SPMT)–, informa que el día 01 de abril de 2025 se sostuvo mesa técnica para revisar la propuesta allegada, en dicha mesa técnica estuvo presente el Director de Ingeniería De Tránsito, un profesional de la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito por parte de la SDM y por parte del Instituto se contó con la participación de la Asesora de la Dirección General y por el Coordinador de la Ciclovía.

[1] *"Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones"*

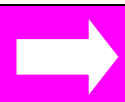
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

En la mesa de trabajo se acordó que, el IDRD atenderá las recomendaciones expresadas por el equipo de la SDM y realizará análisis de alternativas diferentes a las presentadas inicialmente para los tramos nuevos a ser incluidos dentro de la red de ciclovía dominical; igualmente se indicó desde la SDM que con respecto a la documentación presentada se tienen observaciones técnicas, las cuales se presentan a continuación para que sean atendidas por al IDRD:

1. La solicitud de autorización de afectación y/o cierre total de calzadas vehiculares para la implementación de los tramos viales de ciclovía dominical, no son viables, se deberá contemplar otras alternativas.
2. El análisis de volúmenes vehiculares, debe realizarse para el tramo total a ser afectado, y a partir de ahí, realizar análisis específico para cada intersección en el corredor, incluyendo análisis de radio de giro, capacidad y niveles de servicio, entre otros.
3. Se debe anexar al documento técnico del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), actas de socialización con *TODOS* los centros dotacionales y comercios que se verán afectados directa e indirectamente por el cierre vial solicitado por la implementación de las afectaciones viales planteadas.
4. Se deberán anexar actas de coordinación con TRANSMILENIO S.A. debido a la afectación de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).
5. El documento de Plan de Manejo de Tránsito (PMT), deberá estar ajustado a los requerimientos establecidos en el "*Concepto técnico para gestionar Planes de Manejo de Tránsito (PMT) por eventos*", desarrollando cada uno de los ítems que contiene el documento guía.
6. El plano de propuesta de señalización a ser implementada por la afectación vial solicitada, esta propuesta debe seguir los lineamientos técnicos establecidos en los capítulos 4, 6 y 8 del "*Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial*" d adoptado por medio de la Resolución 45005 de 2024 del Ministerio de Transporte.
7. El plano de propuesta de señalización debe reflejar las condiciones geométricas existentes en el sector en el cual se va a desarrollar la actividad, con anchos de calzada acotados, senderos peatonales y ciclorrutas que se puedan ver afectadas.
8. En el plano de ubicación se debe detallar todos los puntos con conflictos para los usuarios de la vía y del evento y las medidas de mitigación contempladas para estos puntos.

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

9. La propuesta de señalización de primer nivel, debe ser presentada en planos ingenieriles.
10. La propuesta de señalización de primer nivel (pasacalles informativos) a ser implementados, deben conservar la siguiente estructura: a una altura no inferior de 4,5 mts. estos elementos deben ser de fondo color "*rosa fluorescente*" letra blanca con dimensiones de 1,5 mts x 7,5 mts.

PRIMERA LÍNEA	**EVENTO**	
SEGUNDA LÍNEA	**VIA AFECTADA**	
TERCERA LÍNEA	**DESVÍO PROPUESTO**	

Consideración y/u observaciones de la Subdirección de Semaforización:

1. Para cada intersección semaforizada afectada, se solicita un esquema (PDF y DWG) que detalle los ajustes a su operación, incluyendo el manejo para modos motorizados y no motorizados, con lo siguiente:
    a. Geometría de la intersección con los cierres y/o restricciones
    b. Validación de las trayectorias vehiculares permitidas y restringidas
    c. Propuesta de señalización y personal de apoyo para el control de tráfico
    d. Cargas vehiculares direccionales para la hora de máxima demanda
    e. Volúmenes direccionales de tránsito atraído por desvíos
2. El nuevo trazado de ciclovía en Cicloalameda Porvenir y Avenida Tintal hasta Avenida Alsacia, al usar la infraestructura ciclista existente, aprovecha la regulación semafórica actual para ciclistas y mantiene las condiciones de tráfico mixto. No obstante, el aumento previsto de ciclistas requiere personal abanderado permanente para asegurar el cumplimiento de las indicaciones semafóricas y la prioridad peatonal en las zonas de cruce y acumulación.
3. Para el tramo de Avenida Alsacia entre Avenida Tintal y Avenida Boyacá, el uso de la calzada norte para la circulación de ciclistas y el de la calzada sur para la materialización del contraflujo vehicular, consolida un área exclusiva para la circulación de ciclistas y peatones. Esto genera nuevos conflictos en intersecciones semaforizadas, afectando su configuración y seguridad. Se deben definir medidas de regulación para estos nuevos conflictos vehículo/peatón, vehículo/ciclista y ciclista/peatón.

[2] La ubicación del pictograma en el pasacalle depende del sentido del desvío. Para mayor información se puede consultar la sección 2.4.4.2 Señales de Dirección del "*Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia*", adoptado por medio de la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte.

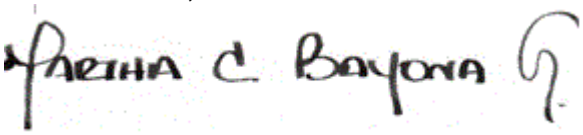
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

4. Para el análisis de tránsito motorizado y no motorizado, se deben incluir todos los movimientos vehiculares direccionales en las intersecciones semaforizadas, discriminando la composición vehicular, durante el cierre.
5. Se deben presentar análisis de capacidad y niveles de servicio para cada intersección semaforizada, tanto en la situación actual como con el proyecto en la hora de máxima demanda. Los ajustes a la configuración semafórica impactarán la movilidad de los demás actores viales (Transporte público, vehículos particulares y peatones); la implementación de grupos semafóricos nuevos y la programación de fases semafóricas exclusivas adicionales para el cruce de los ciclistas y/o vehículos en contraflujo, reducirá el tiempo de verde para otros usuarios, disminuyendo significativamente la capacidad de la intersección y el nivel de servicio ofrecido en los periodos del cierre.

Por lo anterior, esta Entidad informa que la solicitud de autorización de afectaciones y/o cierres viales para la implementación de un nuevo tramo de ciclovía dominical denominado Sur 5 – Bosa Porvenir, no es viable.

Las anteriores consideraciones buscan mantener la tendencia de colaboración y coordinación con relación a este tipo de actividades, los cuales requieren que se gestiones y cumpla con la normatividad legal vigente que contempla el desarrollo de un detallado PMT para garantizar niveles aceptables de seguridad vial e información a los usuarios habituales del sistema de movilidad afectado.

Cordialmente,



Martha Cecilia Bayona Gómez
Subdirectora de Planes de Manejo de Tránsito
Firma mecánica generada en 04-04-2025 05:32 PM

Elaboró: Oscar Norbey Ipus Gaviria-Subdirección De Planes De Manejo De Tránsito
Isabel Patiño Díaz-Subdirección de Semaforización

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