ACTA DE REUNIÓN No. 18

FECHA: 22/08/2025 HORA INICIO: 8:00am HORA FIN: 9:00am

LUGAR: VIRTUAL

ASUNTO: MESA DE TRABAJO – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

ASISTENTES:

(VER ÚLTIMA HOJA)

ORDEN DEL DÍA:

MESA DE TRABAJO – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

DESARROLLO:

La reunión dio inicio con la intervención del ingeniero David Tierradentro, director de la Unión Temporal IJM, quien presentó de manera general el proyecto, explicando sus principales componentes. Posteriormente, socializó la propuesta de diseño desde el enfoque urbanístico y paisajístico, mostrando imágenes de la Carrera 74 y la Calle 60A Sur, con las alternativas proyectadas.

Seguidamente, la arquitecta Mónica complementó la presentación refiriéndose de manera puntual al diseño de los paraderos de transporte público y a las soluciones planteadas en términos de accesibilidad y diferenciación del espacio peatonal respecto a la zona destinada al paradero. Indicó que la solución propuesta se fundamenta en la implementación de un desnivel acompañado de rampas de acceso, lo que garantizaría condiciones de accesibilidad universal. Se presentaron además imágenes de las secciones de los planos del paradero. La arquitecta finalizó su intervención señalando que se proyecta incorporar mayor cantidad de vegetación con el fin de contribuir a la delimitación entre la vía y el área peatonal, generando así un ambiente más armónico y seguro.

Posteriormente, la ingeniera Alexis tomó la palabra para exponer el enfoque de la pacificación del tránsito, explicando los elementos contemplados hasta el momento. Expuso la integración de este componente con el diseño geométrico, haciendo énfasis en los radios de giro y en los niveles del terreno. Presentó la propuesta de ajustar las pendientes con el objetivo de reducir la velocidad vehicular y favorecer la seguridad de los peatones. Explicó que el ajuste de la pendiente longitudinal mejoraría la visibilidad y facilitaría los cruces peatonales.

ACTA DE REUNIÓN No. 18

Dentro de su intervención, la ingeniera Alexis identificó dos secciones específicas donde se presentan mayores dificultades en términos de radios de giro. Indicó que, según las observaciones de campo, se plantea la restricción de circulación para buses tipo padrón del SITP en dichas secciones. Aclaró que para el resto de las intersecciones, los radios de giro garantizan la movilidad de estos vehículos según sus dimensiones. Finalmente, resaltó la importancia de unificar los resultados de la modelación de radios de giro con las observaciones realizadas en campo.

El ingeniero Fernando continuó con la presentación aclarando que la modelación de radios de giro se realiza tomando como referencia el bus de mayor dimensión, en este caso el bus tipo padrón. Señaló que en la intersección de la Carrera 74 con la Calle 60A Sur no es posible modelar con este tipo de vehículo, pero que dicha omisión no representa una afectación, ya que en campo se constató que por esa intersección no transitan buses de este tipo. Esta precisión se realiza con el fin de justificar cualquier requerimiento posterior de modelación en esa zona.

La ingeniera Alexis retomó la palabra, explicando que el propósito de esta presentación es socializar los avances y solicitar el acompañamiento permanente de la Secretaría de Movilidad para evitar reprocesos. Insistió en que es fundamental que la entidad esté al tanto del desarrollo del proyecto, de modo que, cuando se realice la radicación del estudio de tránsito, no se generen devoluciones o reprocesos administrativos.

El arquitecto Sergio Sánchez, en representación de la Secretaría de Hábitat, intervino agradeciendo la importancia de este tipo de reuniones, dado que permiten un desarrollo articulado del proyecto en cumplimiento con los lineamientos de la entidad y con los parámetros de la Secretaría de Movilidad.

Posteriormente, la ingeniera Ligy Pérez, de la Secretaría de Movilidad, hizo referencia al comunicado emitido previamente por la entidad respecto a los anchos de calzada. Señaló que se solicitó que las dimensiones fueran homogéneas, manteniendo carriles de 3.25 metros cada uno, para un total de calzada de 6.50 metros, considerando la circulación de transporte público. Sin embargo, recordó que en la última comunicación del contratista se había planteado un carril de 3.0 metros con el fin de no afectar los árboles existentes. Solicitó que dicho planteamiento se justifique dentro del informe del estudio de tránsito que deberá radicarse próximamente.

La arquitecta Mónica respondió indicando que, desde el componente de urbanismo y paisajismo, resulta prioritario conservar la línea de árboles existentes. Justificó la decisión de reducir el ancho del carril a 3.0 metros como medida para evitar la tala y las dificultades ambientales que esta implicaría.

La ingeniera Judy, también de la Secretaría de Movilidad, aclaró que este ajuste debe estar soportado técnica y formalmente en el estudio de tránsito, con sustento en el componente de

ACTA DE REUNIÓN No. 18

arborización. Ante esto, el director David Tierradentro manifestó que se procederá a incluir dicha justificación en el informe correspondiente, en cumplimiento de lo indicado por las representantes de la Secretaría de Movilidad.

Más adelante, la ingeniera Judy informó que en la reunión se encontraba presente el equipo de señalización, en caso de que el contratista tuviera inquietudes al respecto. La ingeniera Alexis respondió que la intención es implementar una señalización óptima, evitando la saturación de elementos, y que por ahora no existen dudas debido a que no se han realizado entregas en este aspecto.

El ingeniero John, de la Subdirección de Señalización, intervino sugiriendo la implementación de señalización de soporte invertido, considerando que se ajusta de manera óptima al tipo de urbanismo proyectado. Aportó el manual de señalización, donde se detallan las especificaciones de este tipo de elementos. La ingeniera Alexis aprobó la sugerencia y solicitó que dicha propuesta sea tenida en cuenta en el diseño de señalización.

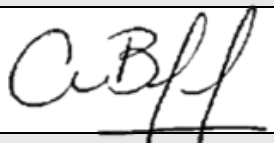
Finalmente, se concluyó la reunión destacando que la siguiente etapa consiste en la radicación del estudio de tránsito ante la Secretaría de Movilidad, incluyendo las justificaciones y ajustes mencionados durante el encuentro.

COMPROMISOS:

- Incluir en el estudio de tránsito la justificación del ancho reducido de carril (3.0 m), soportado en criterios ambientales (conservación de árboles).

- Incorporar la sugerencia de señalización de soporte tipo L invertido en la fase de diseño.

- La próxima actividad es la radicación ante la Secretaría de Movilidad del estudio de tránsito.

Firma para el cierre del acta		
Director de interventoría	**Supervisor SDHT**	**Director de Consultoría**
		
Carlos Andrés Ballestas	**Mario A. Alarcón**	**David Tierradentro**

ACTA DE REUNIÓN No. 18

Aviso tratamiento de datos: La Secretaría Distrital del Hábitat almacenará y hará uso de sus datos personales con la exclusiva finalidad de cumplir con su objetivo social de conformidad con la ley, y así adelantar distintos procesos internos tales como: actividades administrativas, académicas, gestión del territorio urbano y rural, desarrollo integral de los asentamientos, estructuración de subvenciones para mejoramiento de vivienda entre otros.

Con la suscripción de este documento se entiende que autoriza la inclusión de sus datos personales en la base de datos de la Secretaría Distrital del Hábitat, con el fin de ser utilizados para cumplir los objetivos antes descritos y ser transferidos a terceros en el marco de las actividades de vivienda y hábitat.

ASISTENTES:

Ver Listado de Asistencia Adjunto

