Bogotá, 7 de enero de 2021 PIV-IMS-20191810-0393

Ingeniero
Camilo Rosario Rubio
Representante legal
AC2R Ingeniería y Proyectos S. A. S.
Ciudad

Referencia: Correo de las 4:00 p. m. del 4 de enero de 2021

Asunto: Diseño de la intersección de la glorieta de la carrera 50 x calle 63

Ingeniero Rosario:

El diseño presentado en su segunda versión no atiende la mayor parte de las observaciones sobre el diseño semafórico y de señalización contenidas en la comunicación PIV-IMS-20191810-0370 del 26 de noviembre de 2020, ni se remitió una respuesta escrita sobre las razones técnicas para no atenderlas.

En consecuencia, se reitera que el diseño debe responder a lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial, tal como se expuso en el comunicado mencionado, en los siguientes términos:

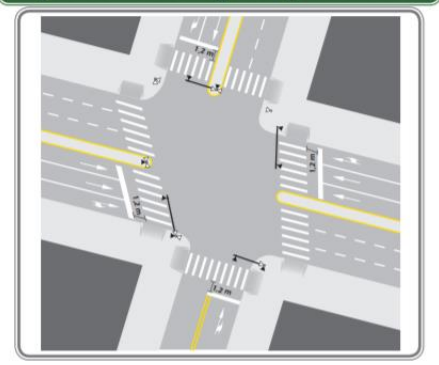
> "El Manual de Señalización establece que la geometría de las cebras peatonales en un cruce semaforizado debe contemplar la cebra y una franja de detención, paralela a la primera, ubicada a una distancia mínima de 1,20 metros de aquella, tal como lo dice en forma expresa el segundo párrafo del numeral *3.16.3 Cruce regulado por semáforo* y se observa en la *Figura 3.31* del mismo numeral.

3.16.3. Cruce regulado por Semáforo

La demarcación transversal de un cruce regulado por semáforo está compuesta por una Línea de Detención Continua y las líneas que delimitan la senda para el cruce peatonal.

La línea de detención se coloca para indicar al conductor que enfrenta la luz roja de un semáforo el lugar más próximo a la intersección o cruce de media cuadra donde el vehículo debe detenerse, y a una distancia mínima de 1,2 m de cualquier paso peatonal que exista en el lugar. La línea debe ser aproximadamente paralela al flujo vehicular que la intersecta y paralela al cruce peatonal que pueda existir. Ver Figura 3-31.

Figura 3-31 Cruce Regulado por Semáforo



Fuente: Página 387 - Manual de señalización vial

> En los accesos a la glorieta desde el sur y el este no se respeta lo dispuesto en el Manual de Señalización en lo atinente a las líneas de detención, porque no están trazadas en forma paralela al paso peatonal. Por otra parte, la línea de detención del acceso este debería ser continua y común para vehículos y ciclistas.
>
> No se encuentra semaforización específica para ciclistas, en una intersección importante de la ciudad donde se están conectando dos ciclorrutas con volúmenes de tráfico considerables. Sin semáforos para ciclistas habría ambigüedad para su manejo, sobre todo en el acceso este, donde estos tendrían vía libre para circular a la izquierda y a la derecha cuando los semáforos vehiculares estuvieran en rojo. Esa ambigüedad no debe existir."

Las rampas del andén norte del acceso este tienen anchos inferiores a los de las franjas de circulación de peatones y ciclistas. El problema de seguridad vial es notorio en el caso de la rampa para ciclistas, por cuanto no tendría el ancho necesario para garantizar los dos carriles de circulación. Por lo tanto, esta rampa debe ampliarse para garantizar la continuidad de los dos carriles de la ciclorruta sin crear un cuello de botella inconveniente e inseguro para sus futuros usuarios.

Los carriles para ciclistas, así como los andenes, no están acotados, lo cual no es aceptable en un diseño vial.

La semaforización del acceso este para los ciclistas es ambigua e insegura, porque no permite establecer si tienen o no vía libre para virar a la izquierda o a la derecha cuando los semáforos vehiculares están en rojo o si pueden circular en todos los sentidos cuando están en verde. Este no es un hecho menor que pueda ser ignorado en el diseño. De ser aprobado como se propone, habría un peligro potencial para los actores del tráfico en ese punto, propiciado por un diseño inadecuado e inseguro.

Sin otro particular,



Luz Dary Vásquez Cañas
Especialista de tránsito
PIV Ingeniería SAS