Bogotá, 8 de enero de 2021 PIV-IMS-20191810-0395

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

Referencia: Correo de las 3:04 p. m. del 4 de enero de 2021

Asunto: Diseño de la intersección de la calle 72 x carrera 74 A – versión 1

Ingeniero Rosario:

Ante la falta absoluta de atención a las observaciones realizadas mediante el comunicado PIV-IMS-20191810-0369 del 26 de noviembre de 2020, la Interventoría demanda una respuesta acorde con estas, en un plazo razonable que no debería superar tres días hábiles y que, desde luego, no debería ser tan extenso y demorado como el que se tomaron las segundas versiones de los cinco diseños que fueron presentados por primera vez en el mes de noviembre de 2020.

Por consiguiente, se reiteran las observaciones iniciales, en los siguientes términos:

- Los accesos este y oeste deben tener un patrón de diseño similar. En consecuencia, el separador del costado este debe prolongarse hacia el oeste, de manera que la línea de detención de los dos costados sea continua y común para los flujos que serán regulados en cada acceso; de igual manera, la isleta canalizadora debe recortarse en el costado este. Tal como está propuesto, con un separador corto, se generaría un diseño inseguro, porque permitiría hacer giros en U este - este con relativa facilidad, en conflicto con el flujo directo oeste - este de la calle 72, por completo inaceptable.

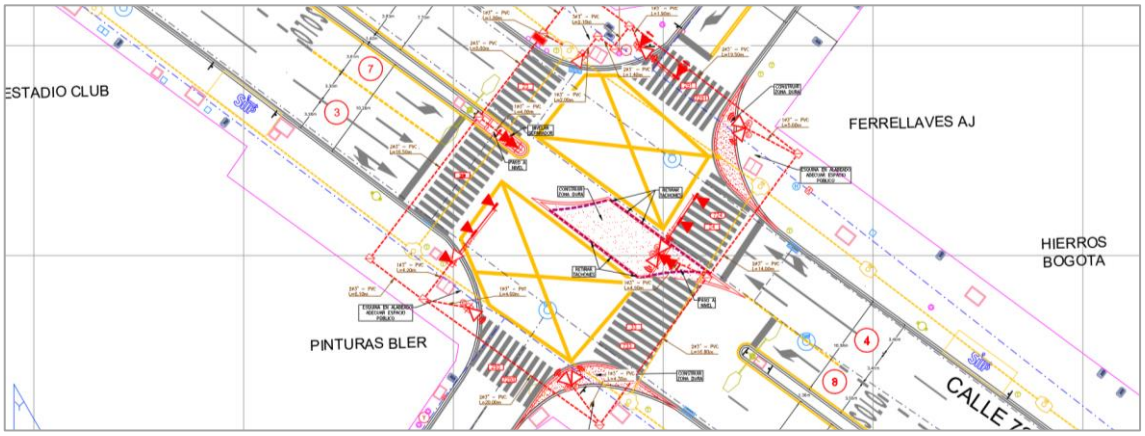
- La señalización de los cruces peatonales no privilegia la circulación peatonal, pues obliga a los peatones a abandonar sus líneas de circulación naturales para dirigirse a las cebras, en vez de permitirles una circulación continua, con desvíos mínimos de sus trayectorias naturales. Por lo tanto, la señalización debería llevarse hacia adelante en todos los accesos para favorecer la circulación peatonal, pero, en especial, en el acceso oeste, donde la cebra está muy retirada de la intersección, lo cual implica, también, una prolongación del separador hacia el este.

- Ni en el informe ni en el plano se hace mención alguna al vehículo de diseño, que debe ser la base de cualquier planteamiento geométrico como los que se requieren en esta intersección para los giros izquierdos este - sur y oeste – norte. Debe verificarse, al menos, con un camión de tres ejes, como los recolectores de basura.

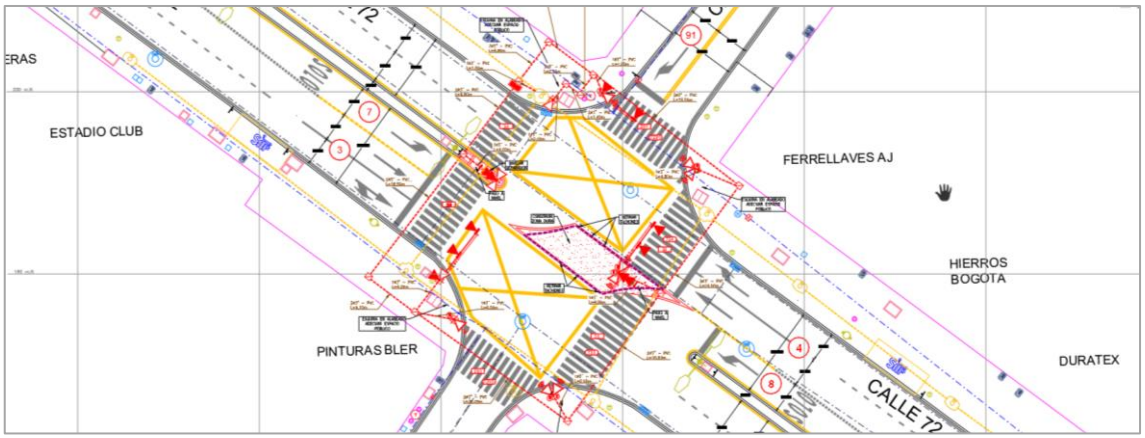
- Los semáforos deben estar alineados en todos los accesos, como no lo están en los accesos de la calle 72.

Las imágenes de las dos versiones se muestran a continuación:

Versión 0 - 27 de noviembre de 2020



Versión 0 - 27 de noviembre de 2020



Salvo los ajustes de las curvas de empalme de los sardineles de las esquinas sur y este de la intersección, que no tienen mayor efecto, salvo el de reducir las velocidades de diseño para los movimientos afectados, y que fueron introducidos como respuesta a una observación de la SDM, el diseño no tuvo modificaciones y sus falencias de seguridad se mantuvieron sin cambios.

En consecuencia, como la seguridad de los usuarios no ha sido tenida en cuenta en las dos versiones del diseño presentado y estos son en esencia iguales, la Interventoría reafirma que el diseño es inaceptable por cuanto es inseguro y antitécnico y porque también desconoce las normas contenidas en el Manual de Señalización colombiano, que no son optativas para el diseñador, sino obligatorias y de estricto cumplimiento.

Sin otro particular,

Luz Dary Vásquez Cañas
Ingeniera de tránsito
PIV Ingeniería SAS