Bogotá D. C., 24 de febrero de 2021 PIV-IMS-20191810-0436

Ingeniera
Leydy Tatiana Borda Rojas
Supervisora contrato de obra 2019 1874
Subdirección de Semaforización
Secretaría Distrital de Movilidad
Ciudad

Referencia: PMT de las intersecciones de la avenida Ciudad de Cali (carrera 86) con las calles 65 bis y 66 A.

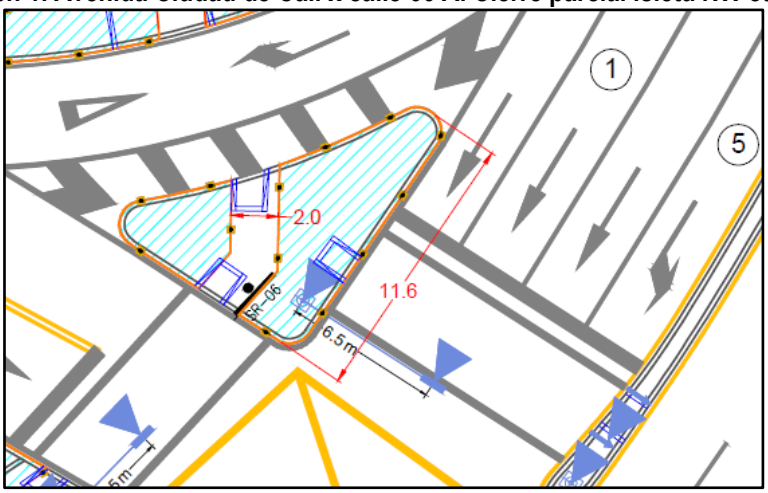
Asunto: Diferencia entre formulación de PMT y aprobación de COOS No. 6 de 2021 sin planos consistentes

Ingeniera Borda:

Durante la implementación de los PMT del asunto se hizo evidente que hay diferencias entre los planos presentados por el contratista para el manejo de tránsito de las intersecciones de la avenida Ciudad de Cali (carrera 86) con calles 65 bis y 66 A y las aprobaciones dadas por la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito para el efecto.

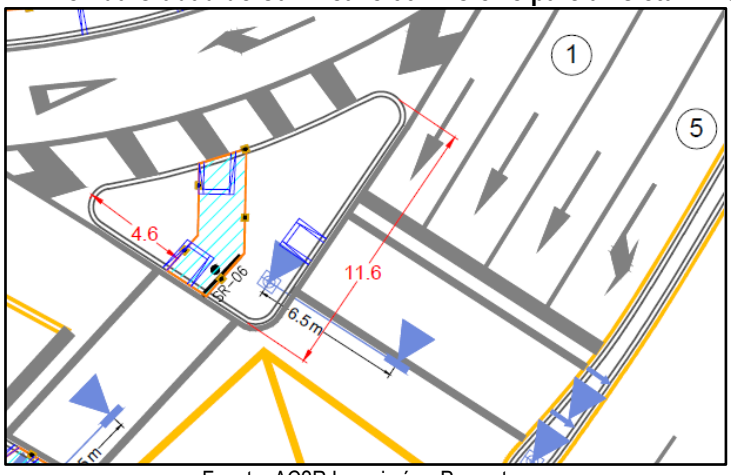
En la propuesta del contratista se definieron cierres parciales de las isletas de las citadas intersecciones, de la manera que se evidencia en las siguientes imágenes:

Imagen 1. Avenida Ciudad de Cali x calle 66 A. Cierre parcial isleta NW etapa 1



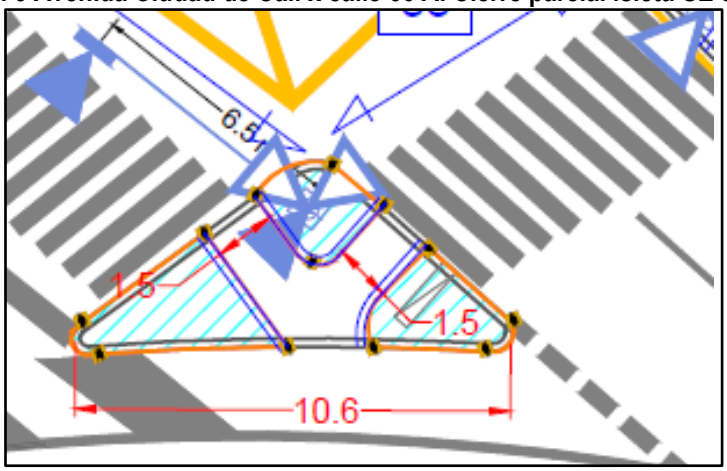
Fuente: AC2R Ingeniería y Proyectos

Imagen 2. Avenida Ciudad de Cali x calle 66 A. Cierre parcial isleta NW etapa 2



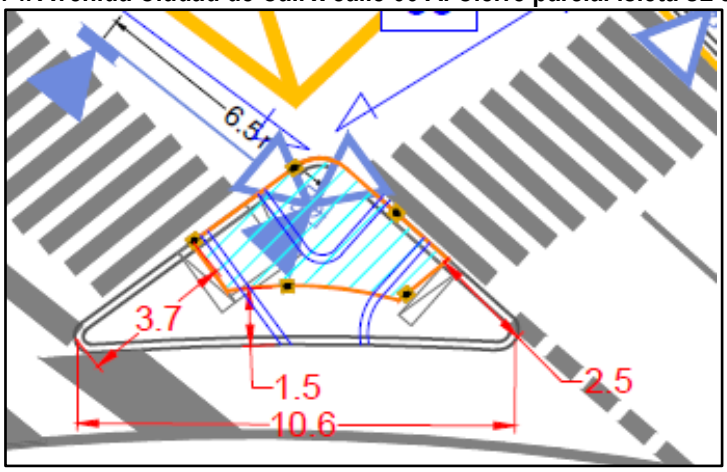
Fuente: AC2R Ingeniería y Proyectos

Imagen 3 Avenida Ciudad de Cali x calle 66 A. Cierre parcial isleta SE etapa 1



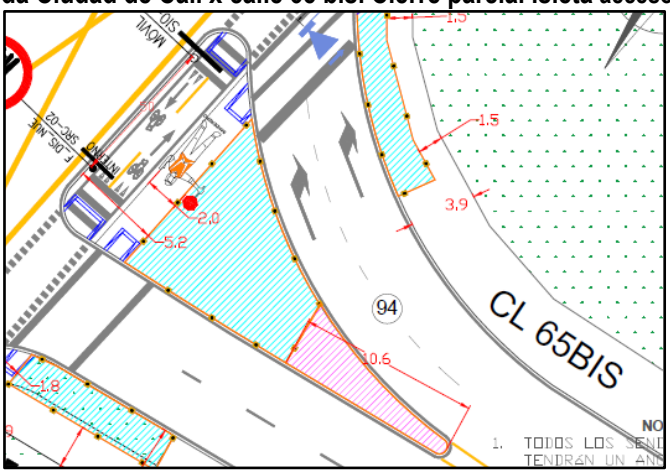
Fuente: AC2R Ingeniería y Proyectos

Imagen 4. Avenida Ciudad de Cali x calle 66 A. Cierre parcial isleta SE etapa 1



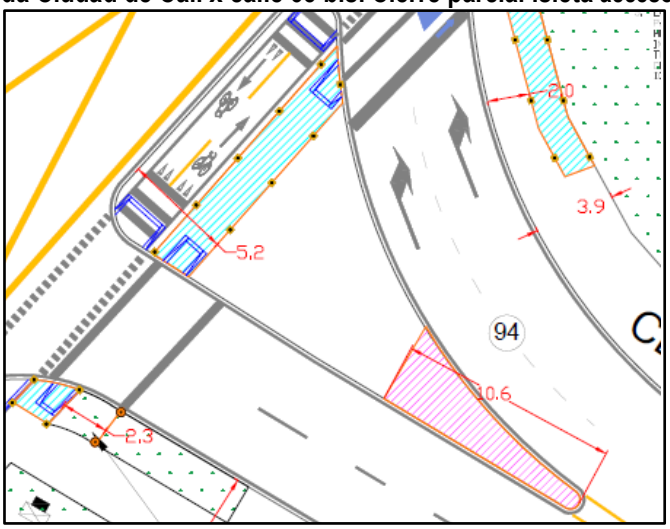
Fuente: AC2R Ingeniería y Proyectos

Imagen 5. Avenida Ciudad de Cali x calle 65 bis. Cierre parcial isleta acceso oriental etapa 1



Fuente: AC2R Ingeniería y Proyectos

Imagen 6. Avenida Ciudad de Cali x calle 65 bis. Cierre parcial isleta acceso oriental etapa 2



Fuente: AC2R Ingeniería y proyectos

No obstante, la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito aprobó el cierre total de las mismas, de acuerdo con las observaciones contenidas en la publicación del COOS No. 6 del 11 de febrero de 2021, como se muestra entre la Imagen 7 y la Imagen 9.

Imagen 7. Aprobación SDM *de* cierre total de isleta NW

LA SDM AUTORIZA PMT PARA CIERRE TOTAL DE ISLETA NOROCCIDENTAL PARA ACTIVIDADES DE CONSTRUCCION DE VADOS, POSTES, CAJAS DE PASO, CANALIZACIONES, BASES SEMAFORICAS Y RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO. LAS ACTIVIDADES DE CARGUE Y DESCARGUE SE DEBEN REALIZAR DENTRO DEL HORARIO PROPUESTO 22:00 A 05:00 EN EL CARRIL ADYACENTE A LA INTERVENCION (CARRIL OCCIDENTAL CALZADA OCCIDENTAL DE LA AV CIUDAD DE CALI), DE ACUERDO A LA PROPUESTA. LA ACTIVIDAD DE CARGUE Y DESCARGUE NO DEBE SUPERAR UNA HORA. DEBE GARANTIZAR TRES CARRILES LIBRES EN LAS ACTIVIDADES DE CARGUE Y DESCARGUE. LA MAQUINARIA Y EL EQUIPO UTILIZADO DEBEN PERMANECER DENTRO DE LA ZONA DE OBRA. LA RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO DEBE REALIZARSE DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES ESTABLECIDAS EN LA LICENCIA DE EXCAVACION. GARANTIZAR EN TODO MOMENTO SENDERO PEATONAL TRANSVERSAL Y LONGITUDINAL DE MINIMO 1,5m SEGURO Y COMODO PARA SU USO. NO SE AUTORIZA EL TRASLADO DEL PEATON A LA VIA. REALIZARSE CERRAMIENTO CON DELINEADORES TUBULARES Y TRIPLE CINTA. IMPLEMENTAR LA SEÑALIZACION PROPUESTA Y APROBADA Y MANTENERLA EN BUEN ESTADO. EL CERRAMIENTO Y LA SEÑALIZACION DEBEN PERMANECER TODO EL TIEMPO QUE DURE LA INTERVENCION. GARANTIZAR EL ADECUADO MANEJO DE PEATONES Y VEHICULOS CON EL PERSONAL ABANDERADO PROPUESTO.

Fuente: COOS No. 06 de 11 de febrero de 2021. Subdirección de planes de manejo de tránsito. Consecutivo 2244

Imagen 8. Aprobación SDM *de* cierre total de isleta SE

LA SDM AUTORIZA PMT PARA CIERRE TOTAL DE ISLETA SURORIENTAL PARA ACTIVIDADES DE CONSTRUCCION DE VADOS, POSTES, CAJAS DE PASO, CANALIZACIONES, BASES SEMAFORICAS Y RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO. LAS ACTIVIDADES DE CARGUE Y DESCARGUE SE DEBEN REALIZAR DENTRO DEL HORARIO PROPUESTO 22:00 A 05:00 EN EL CARRIL ADYACENTE A LA INTERVENCION (CARRIL ORIENTAL DE LA CALZADA ORIENTAL DE LA AV CIUDAD DE CALI), DE ACUERDO A LA PROPUESTA. LA ACTIVIDAD DE CARGUE Y DESCARGUE NO DEBE SUPERAR UNA HORA. DEBE GARANTIZAR DOS CARRILES LIBRES EN LAS ACTIVIDADES DE CARGUE Y DESCARGUE. LA MAQUINARIA Y EL EQUIPO UTILIZADO DEBEN PERMANECER DENTRO DE LA ZONA DE OBRA. LA RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO DEBE REALIZARSE DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES ESTABLECIDAS EN LA LICENCIA DE EXCAVACION. GARANTIZAR EN TODO MOMENTO SENDERO PEATONAL TRANSVERSAL Y LONGITUDINAL DE MINIMO 1,5m SEGURO Y COMODO PARA SU USO. NO SE AUTORIZA EL TRASLADO DEL PEATON A LA VIA. REALIZARSE CERRAMIENTO CON DELINEADORES TUBULARES Y TRIPLE CINTA. IMPLEMENTAR LA SEÑALIZACION PROPUESTA Y APROBADA Y MANTENERLA EN BUEN ESTADO. EL CERRAMIENTO Y LA SEÑALIZACION DEBEN PERMANECER TODO EL TIEMPO QUE DURE LA INTERVENCION. GARANTIZAR EL ADECUADO MANEJO DE PEATONES Y VEHICULOS CON EL PERSONAL ABANDERADO PROPUESTO.

Fuente: COOS No. 06 de 11 de febrero de 2021. Subdirección de planes de manejo de tránsito. Consecutivo 2247

Imagen 9. Aprobación SDM *de* cierre total de isleta *del* acceso *este*

LA SDM AUTORIZA PMT PARA CIERRE TOTAL DE ISLETA - ACCESO ORIENTAL DE LA INTERSECCION, PARA ACTIVIDADES DE CONSTRUCCION DE VADOS, POSTES, CAJAS DE PASO, CANALIZACIONES, BASES SEMAFORICAS Y RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO. LAS ACTIVIDADES DE CARGUE Y DESCARGUE SE DEBEN REALIZAR DENTRO DEL HORARIO PROPUESTO 22:00 A 05:00 EN EL CARRIL ADYACENTE A LA INTERVENCION (CARRIL ORIENTAL DE LA CALZADA ORIENTAL DE LA AV CIUDAD DE CALI), DE ACUERDO A LA PROPUESTA. LA ACTIVIDAD DE CARGUE Y DESCARGUE NO DEBE SUPERAR UNA HORA. DEBE GARANTIZAR DOS CARRILES LIBRES EN LAS ACTIVIDADES DE CARGUE Y DESCARGUE. LA MAQUINARIA Y EL EQUIPO UTILIZADO DEBEN PERMANECER DENTRO DE LA ZONA DE OBRA. LA RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO DEBE REALIZARSE DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES ESTABLECIDAS EN LA LICENCIA DE EXCAVACION. GARANTIZAR EN TODO MOMENTO SENDERO PEATONAL TRANSVERSAL Y LONGITUDINAL DE MINIMO 1,5m SEGURO Y COMODO PARA SU USO. NO SE AUTORIZA EL TRASLADO DEL PEATON A LA VIA. REALIZARSE CERRAMIENTO CON DELINEADORES TUBULARES Y TRIPLE CINTA. IMPLEMENTAR LA SEÑALIZACION PROPUESTA Y APROBADA Y MANTENERLA EN BUEN ESTADO. EL CERRAMIENTO Y LA SEÑALIZACION DEBEN PERMANECER TODO EL TIEMPO QUE DURE LA INTERVENCION. GARANTIZAR EL ADECUADO MANEJO DE PEATONES Y VEHICULOS CON EL PERSONAL ABANDERADO PROPUESTO.

Fuente: COOS No. 06 de 11 de febrero de 2021. Subdirección de planes de manejo de tránsito. Consecutivo 2261

Por otra parte, en el comunicado PIV-IMS-20191810-0423 del 6 de febrero de 2021, la Interventoría había señalado que:

> ***"Observación general para los PMT de las intersecciones del asunto.***
>
> *Se observa que en desarrollo de las obras propuestas se afectarán algunas rampas dispuestas para el paso seguro y cómodo de los peatones en las cuatro intersecciones del asunto. Teniendo en cuenta esa condición, se debe garantizar el ascenso y descenso seguro de los andenes a las personas con movilidad reducida, ya sea con la propuesta de una rampa provisional o con la ayuda de un auxiliar de tránsito para facilitar el ascenso y el descenso de esas personas por las rampas más cercanas. Debido a que esta problemática se ha venido presentado en varios frentes de obra, es pertinente contar con soluciones al respecto en todos los PMT que se presenten a consideración de la SDM, no hacer caso omiso del problema, como sucede en este caso."*

De tal manera, aunque el contratista propuso mejores condiciones para la circulación de los peatones afectados por las obras, las aprobaciones de la SDM descartaron las propuestas de manejo de tránsito peatonal en las isletas, pero no están asociadas con planos que las reflejen y permitan entender cómo se dará un manejo seguro a los usuarios de ellas.

Dado lo anterior, la Interventoría requiere que este tipo de ambigüedades entre las propuestas del contratista y la aprobación de la Secretaría de Movilidad se resuelvan de manera apropiada, ya que al no hacerlo así se genera confusión al momento de realizar la implementación de los cerramientos en terreno y se puede poner en riesgo a los usuarios de las vías y las áreas peatonales que se verán afectadas con el desarrollo de obras que están a cargo de la misma entidad que debe velar porque la seguridad vial esté garantizada.

Si bien es cierto que la Interventoría no aprueba los PMT puestos a su consideración, por cuanto la Subdirección de Semaforización, mediante oficio SDM SDM-SEMA-92694-2020 del 25 de junio de 2020, dispuso que se limitara a hacer observaciones y salvedades en los siguientes términos:

> *"Siendo insuficiente para la interventoría todo lo anterior, se le sugiere que cuanto antes recurra a la instancia que por competencia legal y mediante comunicación oficial aprueba o niega los PMTs: la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad, permitiendo al contratista que radique el PMT referido y anexando la comunicación donde la interventoría presente las salvedades y observaciones que tenga a bien, en referencia al plan de manejo de tránsito que el contratista presente.",*

es un hecho que sí tiene el deber de velar porque los PMT que aprueba la entidad se implementen ajustados a planos que contengan la información necesaria para ese propósito y, en este caso en particular, no se tienen.

Cordialmente,

Ing. Jorge Enrique Garzón G.
Residente Interventoría contrato de Obra N. 2019 -1874
PIV Ingeniería S. A. S.

Copia: Ing. Martha Helena Silva – Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito - Secretaría Distrital de Movilidad