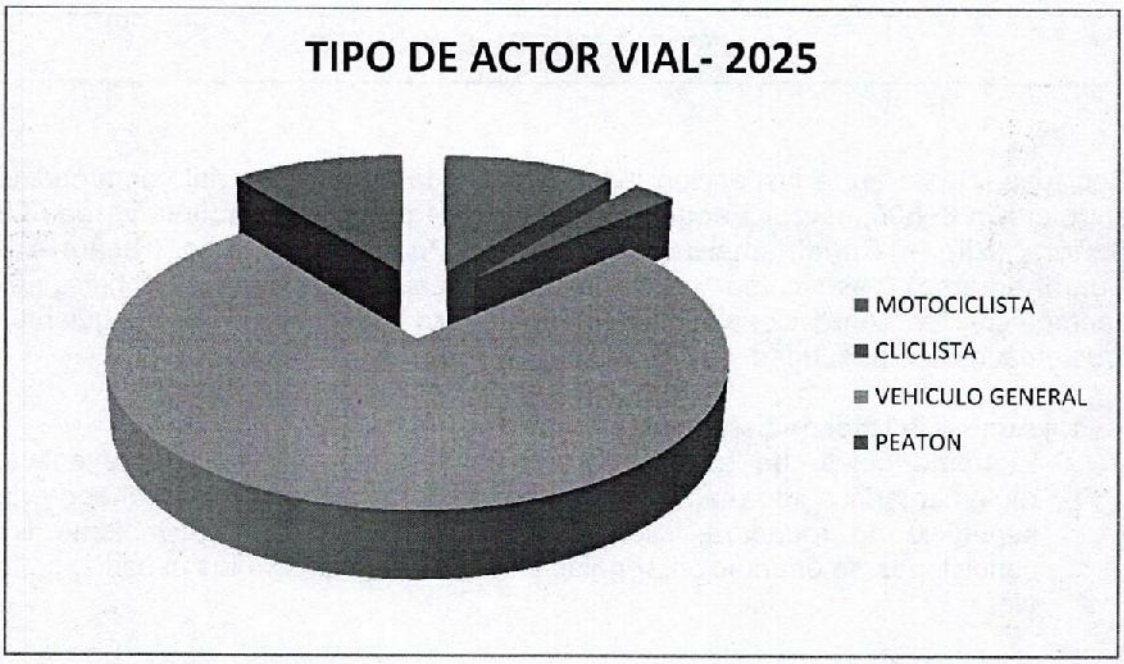
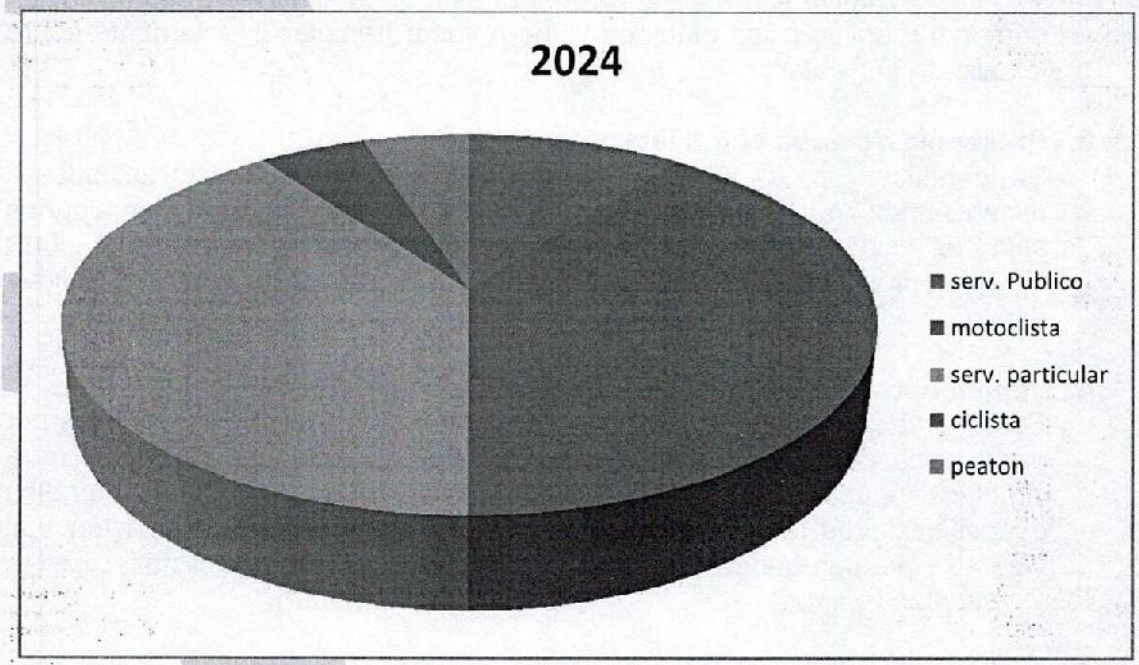




Fuente: inspección de policía

4. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

Con fundamento en la inspección técnica realizada al corredor vial comprendido entre el **Km 6+800, sector Escuela Casablanca – cruce "Y" hacia la vereda La Sonora (Nilo – Cundinamarca) y el sector Puente Tambores (Ricaurte – Cundinamarca),** así como del análisis fotográfico y de las condiciones geométricas y operacionales observadas, se identifican las siguientes problemáticas de seguridad vial:

1. **Ausencia total de señalización vial**
   El tramo objeto de estudio carece de señalización vertical preventiva, reglamentaria e informativa, así como de demarcación horizontal sobre la superficie de rodadura, situación que disminuye significativamente las condiciones de orientación, regulación y advertencia para los usuarios de la vía.

2. **Deficiencia de infraestructura para peatones**
   No se evidencia la existencia de andenes, senderos peatonales, bermas transitables ni pasos seguros para peatones. Adicionalmente, la invasión de Vegetación nativa sobre las zonas laterales reduce el espacio de circulación peatonal y obliga a los usuarios vulnerables a transitar directamente sobre la calzada vehicular.

3. **Presencia de obstáculos laterales rígidos**
   Se identifican postes de alumbrado público y redes eléctricas ubicados a distancias mínimas respecto al borde de la vía (0.20 m, 0.30 m y en algunos sectores sin separación lateral), constituyéndose en objetos fijos contundentes de alto riesgo ante eventuales pérdidas de control o salidas de vía.

4. **Implementación informal de reductores de velocidad**
   Se observa la instalación artesanal de elementos flexibles transversales por parte de la comunidad, utilizando superficies de rodadura de llantas para simular reductores de velocidad. Dichos dispositivos no cumplen especificaciones técnicas establecidas en el Manual de Señalización Vial vigente y pueden generar riesgos operacionales para motociclistas, ciclistas y vehículos livianos.

5. **Deficiencia en elementos de seguridad activa y pasiva**
   El corredor vial no cuenta con:

- Tachas reflectivas bidireccionales o unidireccionales.

- Delineadores de curva.
- Captafaros.
- Defensas metálicas.
- Barreras de contención.
- Delineadores tubulares.
- Sistemas de absorción de energía.

Lo anterior disminuye las condiciones de guiado visual y contención Vehicular, especialmente en horario nocturno o condiciones climáticas Adversas.

6. **Restricciones de visibilidad operacional**
   La abundante vegetación lateral y la configuración geométrica de la vía generan limitaciones de visibilidad longitudinal y lateral. Asimismo, se identifica una curvatura horizontal hacia la derecha fusionada con una leve curvatura vertical negativa, sin dispositivos de advertencia ni delineación, aumentando el riesgo de invasión de carril o salida de vía.

7. **Riesgo asociado al inicio del puente vehicular**
   En el sector de aproximación e inicio del Puente Tambores no se evidencian dispositivos de contención, barreras de protección ni elementos de absorción de impacto, condición que incrementa la severidad potencial de un siniestro vial en caso de pérdida de control vehicular.

8. **Condiciones operacionales de la vía**
   El corredor corresponde a una vía terciaria rural de doble sentido de circulación, con una calzada aproximada de 5.10 metros de ancho y superficie mixta tipo placa huella (concreto y piedra), presentando estado regular de conservación y limitadas condiciones de seguridad operacional.

5. RECOMENDACIONES

El tramo vial inspeccionado presenta múltiples factores de riesgo asociados a deficiencias en señalización, infraestructura peatonal, manejo de obstáculos laterales, control operacional y elementos de seguridad vial activa y pasiva. Las condiciones identificadas incrementan la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales, especialmente para motociclistas, peatones y usuarios vulnerables.

Por lo anterior, se recomienda la realización de un estudio técnico integral de tránsito, seguridad vial e infraestructura que permita evaluar e implementar medidas correctivas tales como:

- Instalación de señalización vertical y horizontal.
- Implementación de dispositivos de regulación y control de velocidad. Se recomiendan **02** reductores de velocidad tipo resalto (dependiendo de la tipología vial) siguiendo las especificaciones técnicas de la resolución 45005 / 2024.).
- Adecuación de infraestructura peatonal.
- Intervención y poda de vegetación lateral.
- Reubicación o protección de obstáculos fijos.
- Instalación de defensas metálicas, delineadores y elementos reflectivos.
- Implementación de sistemas de contención y absorción de energía en sectores críticos y aproximaciones al puente vehicular.

6. EQUIPO AUDITOR

MARCO ANTONIO PARRADO VILLAMIL
Técnico profesional en seguridad vial
Gestor de movilidad y seguridad vial
Investigador criminalistico y judicial

Ricaurte
Alcaldía Municipal

Ricaurte- Cundinamarca, mayo 07 de 2026

INFORME ESPECIAL EN SEGURIDAD VIAL No. 2026-005

Fecha de Inicio	:	01 de mayo 2026
Fecha de culminación	:	06 de mayo 2026
Fecha elaboración	:	08 de mayo 2026

REFERENCIA

En atención al requerimiento del Doctor **IVAN DARIO LOPEZ SANCHEZ** secretario de Gobierno y participación comunitaria de la Alcaldía Municipal de Ricaurte, Cundinamarca, se elaboró un informe especial en seguridad vial, del siguiente tramo del vial.

1- Carrera 18 de la calle 10 correspondiente a la vía nacional Girardot – Bogotá a la calle 4ª, vía de dos calzadas en tramo de vía de la calle 10 a la calle 8ª, y una calzada de doble sentido de circulación vehicular en tramo de vía de la calle 8a la calle 4ª.

DILIGENCIAS ADELANTADAS

- ✓ Inspección al lugar que presentan problemáticas.
- ✓ Se realiza fijación fotográfica.
- ✓ Informe sobre análisis y concepto de la vía sobre posibles factores que pueden generar siniestros viales.
- ✓ Recolección de información.
- ✓ Solicitud de información de accidentalidad vial 2023 y 2024 del municipio.
- ✓ Equipo auditor.

1. ANALISIS DE LA VIA

1.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

localización precisa carrera 18 diseño **Geometría del Trazado** (recta), tipo de terreno (plano) tipo de **Superficie de Rodadura** (asfalto flexible), estado de la calzada (baches en puntos espeficos), señalización (horizontal/vertical).

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
Tramo de vía	Carrera 18 de la calle 10 correspondiente a la vía nacional Girardot – Bogotá a la calle 4ª, vía de dos calzadas en tramo de vía de la calle 10 a la calle 8ª, y una calzada de doble sentido de circulación vehicular en tramo de vía de la calle 8a la calle 4ª, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.
Geométricas	vía con condiciones de continuidad, espacio Y condiciones de continuidad en el espacio plataforma.
Utilización	Doble sentido de circulación
Calzadas	vía de dos calzadas en tramo de vía de la calle 10 a la calle 8ª, y una calzada de doble sentido de circulación vehicular en tramo de vía de la calle 8a la calle 4ª
Carriles	cuatro carriles (tramo de vía de la calle 10 a la calle 8ª) dos carriles (tramo de vía de la calle 8a la calle 4ª)
Material	concreto
Estado	Regular estado
Iluminación	Artificial.
Señalización:	**Señalización Horizontal:** algunos puntos cuentan con demarcación horizontal visibles. **Señalización Vertical:** Se constata la existencia de señalización vertical de carácter preventivo, informativo y reglamentaria requerida.

1.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES

Tramo de vía, Carrera 18 de la calle 10 correspondiente a la vía nacional Girardot – Bogotá a la calle 4ª, vía de dos calzadas en tramo de vía de la calle 10 a la calle 8ª, y una calzada de doble sentido de circulación vehicular en tramo de vía de la calle 8a la calle 4ª, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

SEÑALIZACIÓN	CLASE Y CARACTERÍSTICAS
Vertical	Reglamentarias (SR-30), Preventivas (SP-25), (SP-47ª) (SP-47B), de Obras (SP-01) Informativas (SI-26)
Horizontal	Resalto parabólico y circular, línea de borde blanca al costado derecho y línea de borde amarillo costado izquierdo.
Dispositivos Luminosos	Con iluminación artificial en postes adecuados para tal fin.

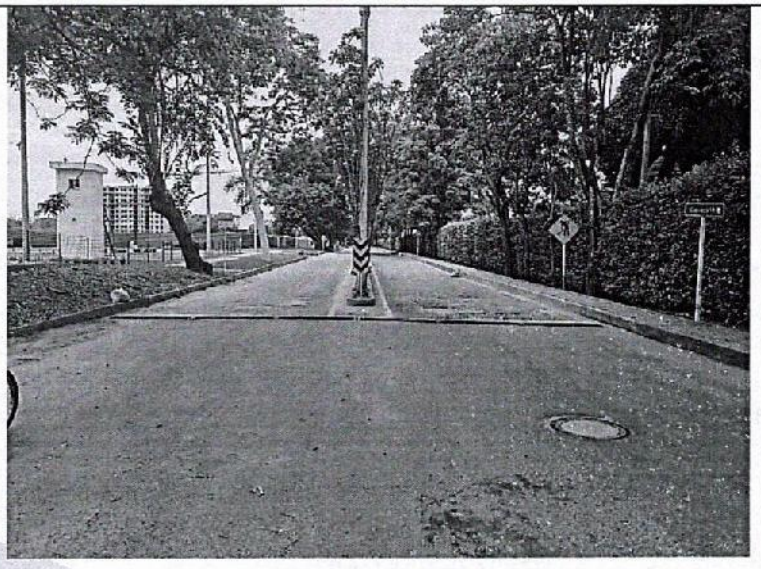
1.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VIA

Tramo de vía, Carrera 18 de la calle 10 correspondiente a la vía nacional Girardot – Bogotá a la calle 4ª, vía de dos calzadas en tramo de vía de la calle 10 a la calle 8ª, y una calzada de doble sentido de circulación vehicular en tramo de vía de la calle 8a la calle 4ª, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

TIPO DE SEGURIDAD	CLASE DE SEÑALIZACIÓN
Elementos de seguridad Activa	**Señalización vial** • Señales preventivas • Señales reglamentarias • Señales informativas • Señales transitorias, de obra
Elementos de seguridad pasiva	Infraestructura de mitigación, Sardineles.

09 FOTOGRAFIAS DEL SITIO

FOTOGRAFIA No. 1



Tramo de vía Carrera 18, tomando como punto de referencia de inicio la calle 10 correspondiente a la vía nacional Girardot – Bogotá, se observan dos calzadas. calzada costado derecho sentido a la calle 8ª, calzada costado izquierdo sentido a la calle 10, perímetro urbano del municipio de Ricaurte. Se observa señalización vial, marcador de obstáculo que advierte la canalización de las calzadas por separador, señal transitoria informativa de obra (SP-01), Señal informativa de nombre de calle o carrera (SI-26).

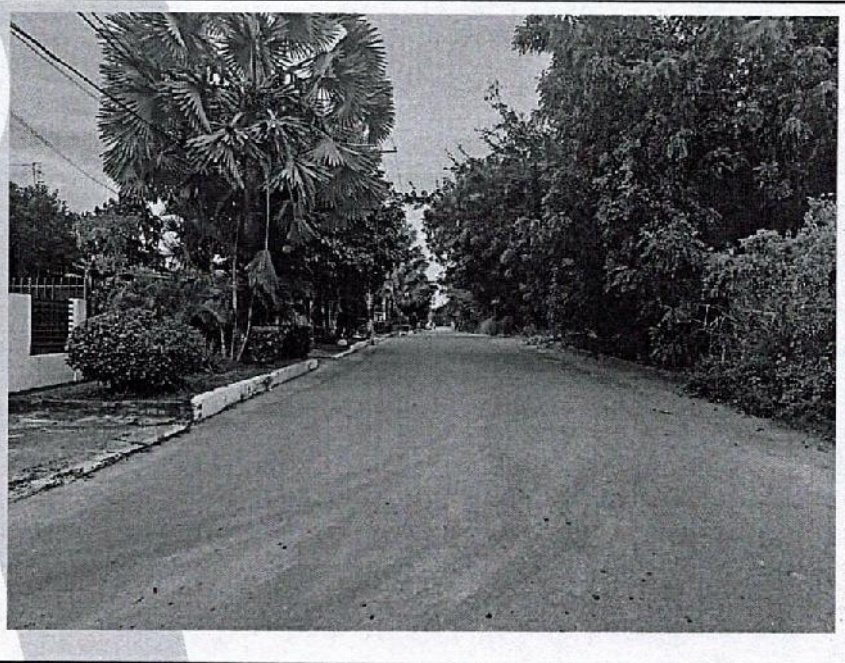


FOTOGRAFIA No 2



FOTOGRAFIA No 3

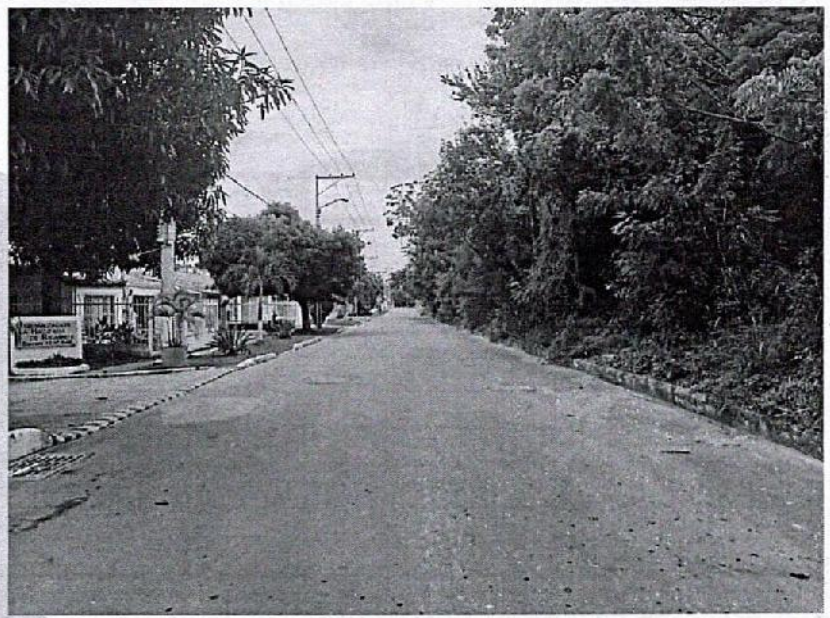
Tramo de vía Carrera 18, tomando como punto de referencia de inicio la calle 10 correspondiente a la vía nacional Girardot – Bogotá, se observa calzada. Costado derecho sentido a la calle 8ª, perímetro urbano del municipio de Ricaurte. Con proximidad, al conjunto residencial Ocobos ubicado en la carrera 18 No. 9-131, por lo que, si es necesario este tipo de dispositivo soportado y sustentado, en la necesidad frente a la situación de riesgo de seguridad vial presentado en el tramo de estudio por el ingreso y salida constante de vehículos y peatones, Se observa resalto parabólico y circular con notable deterioro en La superficie del resalto que además debe demarcar color amarillo, y escrito sobre él se debe ir, triángulos isósceles blancos, bordeados por una línea negra, también requiere de requiere de las señales preventivas SP-25 proximidad a resalto y SP-25A ubicación de resalto.	Tramo de vía Carrera 18, tomando como punto de referencia de inicio la calle 8ª, se observa calzada costado derecho sentido a la calle 10, perímetro urbano del municipio de Ricaurte. Con proximidad, al conjunto residencial Ocobos ubicado en la carrera 18 No. 9-131, lo que requiere la necesidad de circular a bajas velocidades (velocidades iguales o inferiores a 30km/h) por la por el ingreso y salida constante de vehículos y peatones que cruzan la vía.



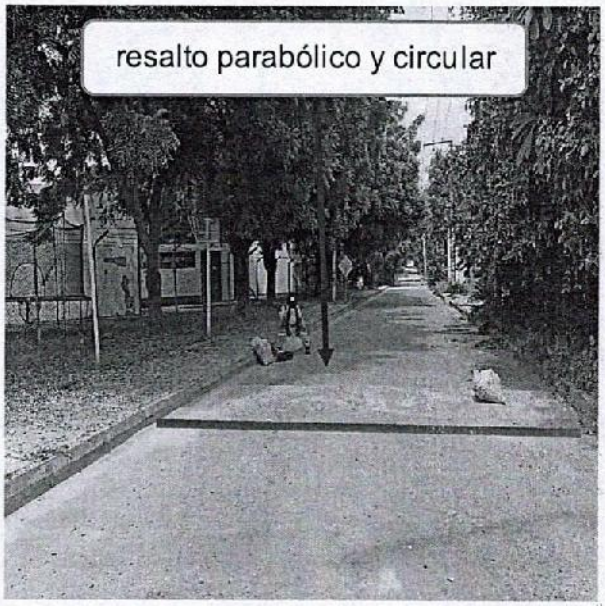
FOTOGRAFIA No 4

Tramo de vía Carrera 18, de la calle 8ª a la calle 8, perímetro urbano del municipio de Ricaurte. Área comprendida, al conjunto residencial la Hacienda de Ricaurte ubicado en la carrera 18 No. 8-02, por lo que, si es necesario este tipo de dispositivo soportado y sustentado, en la necesidad frente a la situación de riesgo de seguridad vial presentado en el tramo de estudio por el ingreso y salida constante de vehículos y peatones, en este tramo de vía se puede evidenciar el tránsito de motociclistas y conductores de vehículos de diferentes categorías en especial livianos que exceden la velocidad lo que pone en riesgo la integridad de peatones y conductores actores viales que de obligatoriedad utilizan este tramo teniendo en cuenta que el conjunto residencial la Hacienda de Ricaurte cuenta con viviendas cuyos parqueaderos se encuentran orientados y conectados directamente a la vía principal, generando entradas y salidas vehiculares sobre este corredor vial.

FOTOGRAFIA No 5

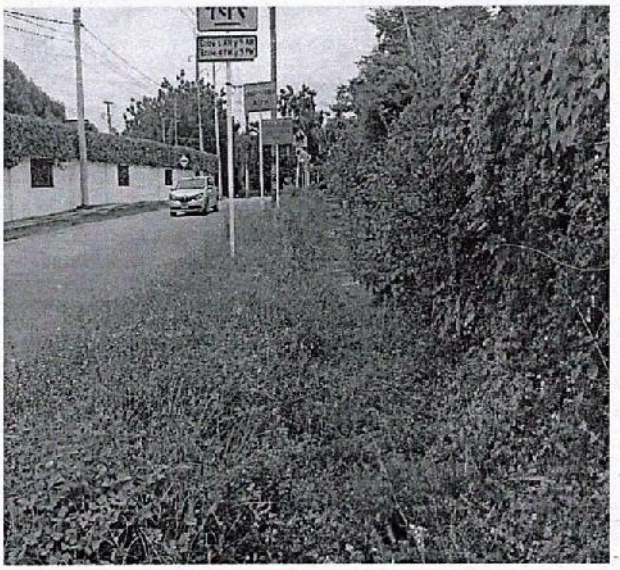


Tramo de vía Carrera 18, de la calle 8ª a la calle 8, perímetro urbano del municipio de Ricaurte. Área comprendida, al conjunto residencial la Hacienda de Ricaurte ubicado en la carrera 18 No. 8-02, se recomienda la ubicación de reductor de velocidad tipo resalto, frente a la carrera 18 No. 8-02, La instalación del dispositivo contribuiría a disminuir la velocidad de circulación, mejorar los tiempos de reacción de los conductores y aumentar las condiciones de seguridad vial para residentes, peatones y demás usuarios de la vía, por la circulación de vehículos a velocidades elevadas en el sector.

	
FOTOGRAFIA No 6	**FOTOGRAFIA No 7**
Tramo de vía Carrera 18, tomando como punto de referencia de inicio la calle 8, si es necesario este tipo de dispositivo soportado y sustentado, en la necesidad frente a la situación de riesgo de seguridad vial presentado en el tramo de estudio por uso constante de vehículos y peatones, Se observa resalto parabólico y circular con notable deterioro en La superficie del resalto que además debe demarcar color amarillo, y escrito sobre él se debe ir, triángulos isósceles blancos, bordeados por una línea negra, también requiere de requiere de las señales preventivas SP-25 proximidad a resalto y SP-25A ubicación de resalto.	Tramo de vía Carrera 18, tomando como punto de referencia de inicio la calle 7 a la calle 4ª, si es necesario este tipo de dispositivo soportado y sustentado, en la necesidad frente a la situación de riesgo de seguridad vial presentado en el tramo de estudio por el transito constante de vehículos y el ingreso de peatones al establecimiento educativo, por lo que se requiere regular la velocidad se observa resalto parabólico y circular con notable deterioro en La superficie del resalto que además debe demarcar color amarillo, y escrito sobre él se debe ir, triángulos isósceles blancos, bordeados por una línea negra, también requiere de requiere de las señales preventivas SP-25 proximidad a resalto y SP-25A ubicación de resalto.

FOTOGRAFIA No. 8





Se evidenció deterioro y ocupación parcial del espacio peatonal, así como deficiencias en la señalización vial existente, condiciones que afectan la visibilidad y seguridad de los peatones y demás usuarios de la vía

Por lo anterior, se considera necesario realizar labores de mantenimiento y recuperación de la acera o anden (espacio peatonal), con el fin de garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad, tránsito seguro y uso apropiado del área destinada a los peatones, se requiere la adecuación de señalización vial, con el propósito de mejorar las condiciones de seguridad vial, orientar adecuadamente a los actores viales y prevenir la ocurrencia de siniestros viales.

Se recomienda la implementación de:

Señalización Horizontal
Línea de carril sencilla y a trazos blanca de la calle 10 a la calle 8ª.
Línea central sencilla y continua amarilla continua de la calle 8ª a la calle 4ª
Líneas de borde.
Línea de PARE en la aproximación a la intersección.

REDUCTORES TIPO RESALTO: El exceso de velocidad, relacionado con ciertas condiciones de la vía y del entorno, es uno de los principales factores que contribuyen al riesgo, ocurrencia y gravedad de los siniestros viales. Existen diversidad de dispositivos diseñados con el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación. En la presente sección se describen aquellos dispositivos que pueden ser más convenientes para el uso en tramos y puntos críticos de las vías, siempre que se sustente técnicamente

su necesidad, a partir de la evidencia que la señalización vertical y horizontal no ha sido suficiente para disminuir la velocidad de operación en la vía.

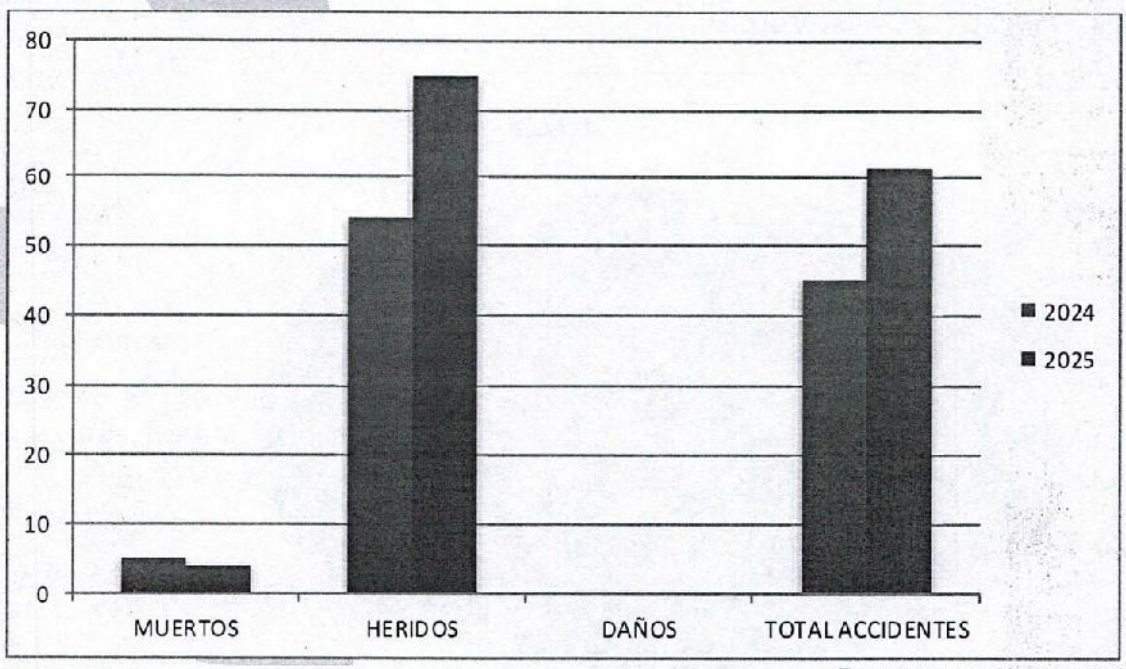
Señalización Vertical
Señal reglamentaria de PARE en la vía secundaria (según jerarquía).
Señal preventiva de intersección.

3. ANTECEDENTES DE ACCIDENTALIDAD

3.1 ESTADÍSTICAS COMPARATIVO: AÑO 2024 vs AÑO 2025 A LA FECHA. EN EL MUNICIPIO DE RICAURTE.

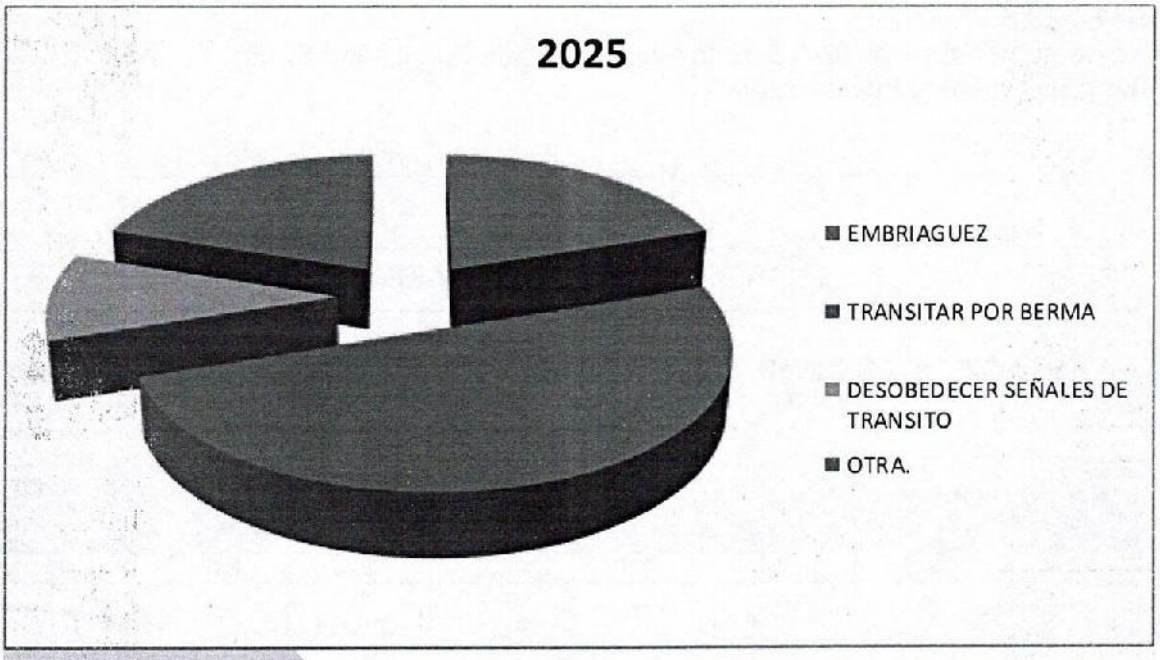
ACCIDENTALIDAD							
TOTAL, MUERTOS		TOTAL, HERIDOS		DAÑOS		TOTAL, ACCIDENTES	
2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
05	04	54	75	NO APLICA	NO APLICA	45	61

Fuente: inspección de policía



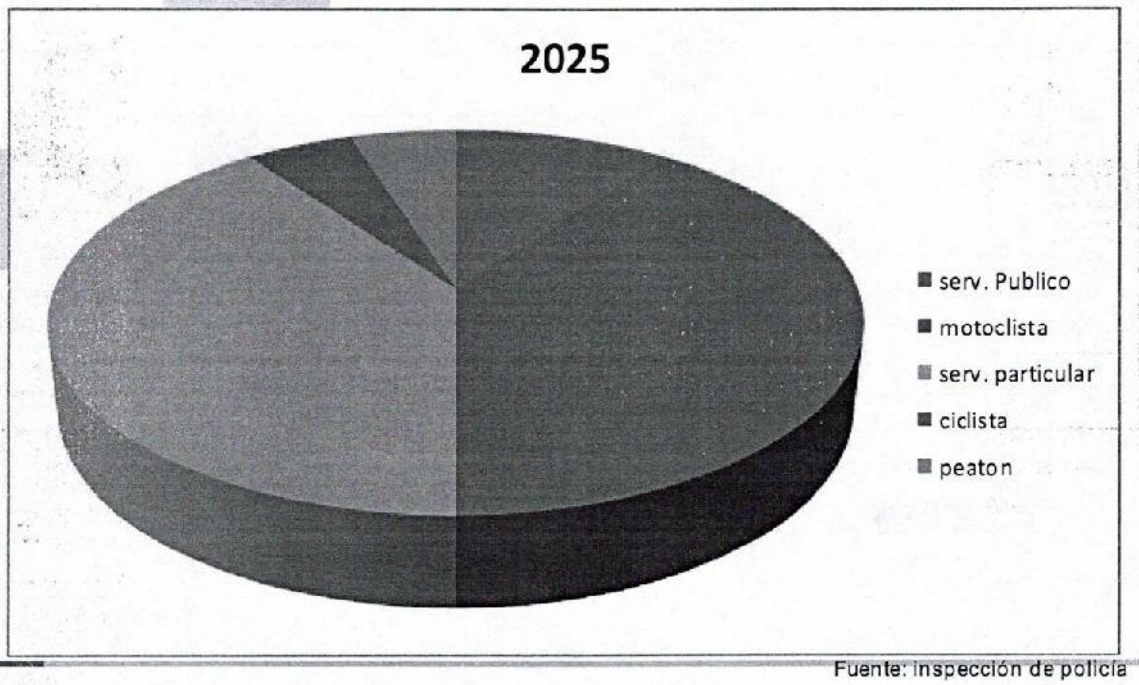
Fuente: inspección de policía

3.2. HIPÓTESIS SINIESTRALIDAD 2025.



Fuente: inspección de policía

3.3. TIPO DE ACTOR VIAL



Fuente: inspección de policía

4. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

Carrera 18 de la calle 10 correspondiente a la vía nacional Girardot – Bogotá a la calle 4ª, vía de dos calzadas en tramo de vía de la calle 10 a la calle 8ª, y una calzada de doble sentido de circulación vehicular en tramo de vía de la calle 8a la calle 4ª

Se ha observado que los conductores exceden estos límites sin evaluar adecuadamente los riesgos asociados. Esta conducta imprudente incrementa significativamente la probabilidad de siniestros viales, ya que implica una subestimación o desconocimiento de factores como la capacidad de reacción ante imprevistos, la distancia de frenado, las condiciones de la vía y la presencia de peatones, ciclistas y conductores.

El exceso de velocidad reduce el margen de seguridad necesario para evitar siniestros viales, afectando la seguridad vial y poniendo en riesgo tanto a los peatones, ciclistas y conductores.

Se debe garantizar el mantenimiento periódico de estos dispositivos, evitando que la pérdida de la demarcación, genere riesgo a los usuarios

5. RECOMENDACIONES

Se recomienda lo siguiente:

1. Se recomienda iniciar con estudio técnico por parte de la entidad encargada del mantenimiento de la vía, para realizar proyecto de adecuación e instalación de reductores de velocidad acorde con la geometría de los tramos viales en mención.

2. Se recomienda reductor de velocidad tipo resalto, siguiendo las especificaciones técnicas de la RESOLUCIÓN N.º 20253040037925, OCTUBRE 2025

3. Se recomienda que Todo resalto permanente requiere de las señales SP-25 proximidad a resalto y SP-25A ubicación de resalto, instaladas en el borde externo de la calzada, por cada sentido de circulación que llega al resalto. Además de lo anterior en necesario una demarcación de línea continua según las características

de la vía para indicar la prohibición de adelantamiento y se podrá complementar con la instalación de la señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida.

6. EQUIPO AUDITOR



ALEXANDER PERDOMO DIAZ
Gestor de movilidad y seguridad vial
Técnico profesional en seguridad vial

Glosario

ACERA O ANDÉN: parte de la vía dedicada al tránsito de peatones.

Bache: es un hoyo, agujero o hundimiento en el pavimento de calles, carreteras o caminos, producido por el desgaste, el tráfico o la lluvia.

BORDILLO O SARDINEL: elemento de concreto, asfalto u otros materiales ubicados a nivel superior de la calzada y que sirve para delimitarla.

CALLE O CARRERA: vía urbana de tránsito público, que incluye toda la zona comprendida entre los linderos frontales de las propiedades.

CALZADA: zona de la vía destinada a la circulación de los vehículos.
CARRIL: parte de la calzada que puede acomodar una sola fila de vehículos de cuatro o más ruedas.
ESCUELA: institución pública o privada reconocida por la autoridad con niveles de enseñanza primaria y/o secundaria. ZONA ESCOLAR: zona de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta metros al frente y a los lados de los lugares de acceso al establecimiento.

ESTOPEROL: dispositivo con forma de botón que se ubica sobre el pavimento para encauzar el tránsito, como banda sonora o como un elemento de un reductor de velocidad.

LINEA DE BORDE: demarcación sobre la calzada que indica el borde exterior del pavimento y la separación entre la superficie de rodado y la berma.

SEÑAL DE PREVENCIÓN: señal usada para advertir sobre condiciones en una carretera o calle o adyacentes a ellas que sean potencialmente peligrosas a las operaciones del tránsito.

SEÑAL DE INFORMACIÓN: señal usada para indicar rutas, destinos, direcciones, distancias, servicios, puntos de interés u otra información geográfica o cultural.

SEÑAL DE REGLAMENTACIÓN: señal usada para notificar sobre disposiciones de leyes o reglamentaciones de tránsito.

SEÑAL DE TRÁNSITO: dispositivo físico o marca vial que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías; se instala a nivel de la vía para transmitir órdenes o instrucciones mediante palabras o símbolos.

SEÑAL DE TRÁNSITO: dispositivo físico o marca vial que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías; se instala a nivel de la vía para transmitir órdenes o instrucciones mediante palabras o símbolos.

SEÑALIZACIÓN: conjunto de señales destinado a regular el tránsito.

SEPARADOR: espacio o dispositivo estrecho y ligeramente saliente, distinto de una franja o línea pintada, situado longitudinalmente entre dos calzadas, para separar el tránsito de la misma o distinta dirección, dispuesto de tal forma que intimide o impida el paso de vehículos.

Ricaurte
Alcaldía Municipal

Ricaurte- Cundinamarca, febrero 02 de 2026

INFORME ESPECIAL EN SEGURIDAD VIAL No. 2026-006

Fecha de Inicio : 09 de febrero 2026

Fecha de culminación : 22 de febrero 2026

Fecha elaboración : 23 de febrero 2026

REFERENCIA

En atención al requerimiento del Doctor **IVAN DARIO LOPEZ SANCHEZ** secretario de Gobierno y participación comunitaria de la Alcaldía Municipal de Ricaurte, Cundinamarca, se elaboró un informe especial en seguridad vial, del siguiente tramo del vial.

1- calle 2 No. 18-2a villa carolina en doble sentido de circulación vehicular.

DILIGENCIAS ADELANTADAS

- ✓ Inspección al lugar que presentan problemáticas.
- ✓ Se realiza fijación fotográfica.
- ✓ Informe sobre análisis y concepto de la vía sobre posibles factores que pueden generar siniestros viales.
- ✓ Recolección de información.
- ✓ Solicitud de información de accidentalidad vial 2024 y 2025 del municipio.
- ✓ Equipo auditor.

1. ANALISIS DE LA VIA

1.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

localización precisa calle 2 diseño **Geometría del Trazado** (recta), tipo de terreno (plano) tipo de **Superficie de Rodadura** (concreto), estado de la calzada (bueno), señalización sin (horizontal/vertical).

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
Tramo de vía	Tramo de vía calle 2 tomando como punto de referencia de inicio la manzana H casa 14, hasta la manzana D casa 7, doble sentido de circulación vehicular. Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.
Geométricas	VIA CON condiciones de continuidad, espacio Y condiciones de continuidad en el espacio plataforma
Utilización	Doble sentido de circulación
Calzadas	Una calzada
Carriles	Dos carriles
Material	concreto
Estado	Bueno
Iluminación	Artificial.
Señalización:	**Señalización Horizontal:** Se evidencia ausencia de demarcación vial sobre la calzada, así como inexistencia de dispositivos de señalización horizontal complementaria, tales como tachas reflectivas bidireccionales. **Señalización Vertical:** Se constata la inexistencia de señalización vertical de carácter preventivo, informativo y reglamentario, requerida para la adecuada orientación y regulación del tránsito.

1.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES

Tramo de vía calle 2 tomando como punto de referencia de inicio la manzana H casa 14, hasta la manzana D casa 7, doble sentido de circulación vehicular. Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

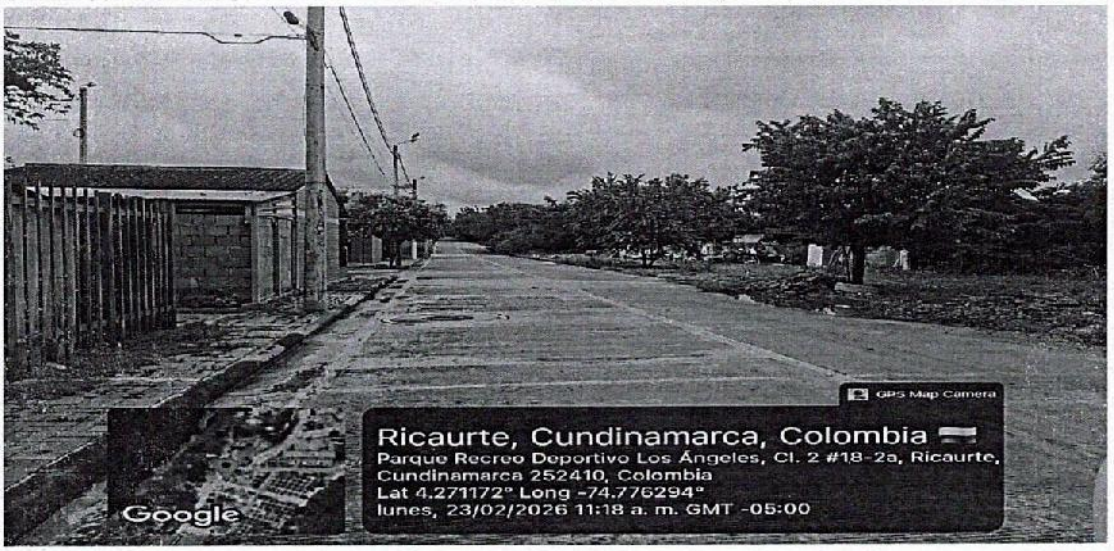
SEÑALIZACIÓN	CLASE Y CARACTERÍSTICAS
Vertical	inexistencia
Horizontal	Inexistencia
Dispositivos Luminosos	Con iluminación artificial en postes adecuados para tal fin.

1.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VIA

Tramo de vía calle 2 tomando como punto de referencia de inicio la manzana H casa 14, hasta la manzana D casa 7, doble sentido de circulación vehicular. Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

TIPO DE SEGURIDAD	CLASE DE SEÑALIZACIÓN
Elementos de seguridad Activa	Inexistente
Elementos de seguridad pasiva	Inexistente

2. FOTOGRAFIAS DEL SITIO



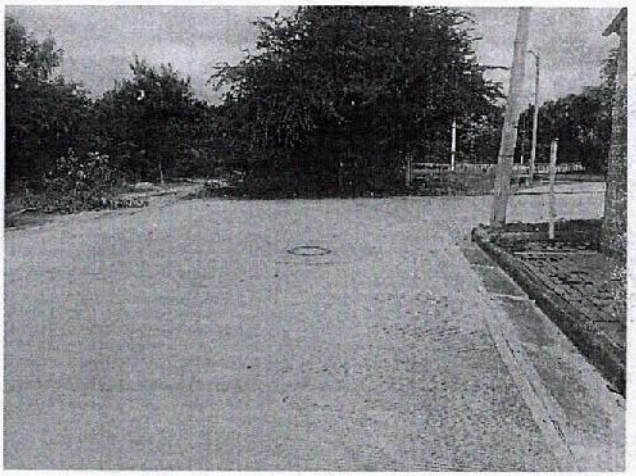
FOTOGRAFIA No 1

Tramo de vía calle 2 tomando como punto de referencia de inicio la manzana H casa 14, hasta la manzana D casa 7, doble sentido de circulación vehicular. Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

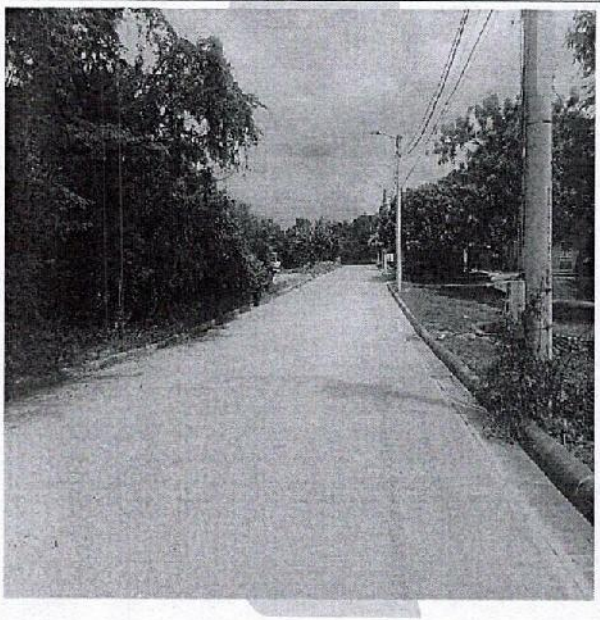


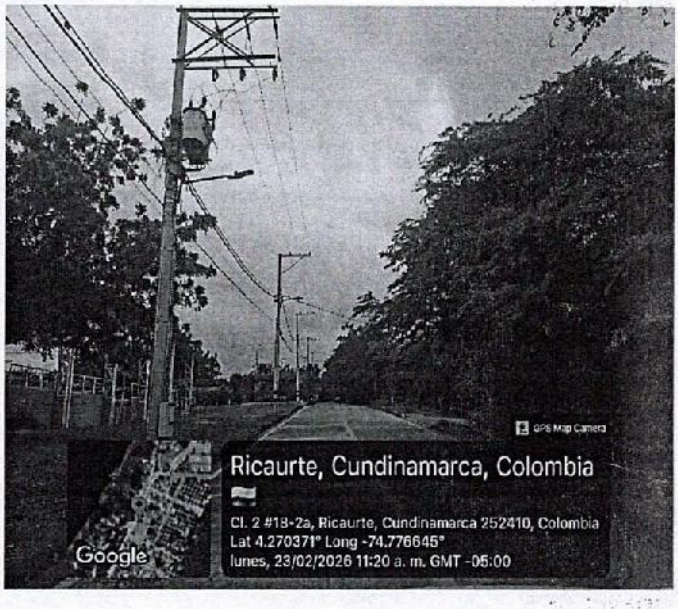
FOTOGRAFIA No 2

Tramo de vía calle 2 tomando como punto de referencia de inicio la manzana D casa 7, hasta la manzana H casa 14, doble sentido de circulación vehicular. Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

	
FOTOGRAFIA No 4	**FOTOGRAFIA No 5**
Se observa tramo vial El tramo presenta ausencia de señalización horizontal y vertical, lo cual disminuye las condiciones de seguridad vial, orientación y control del tránsito, especialmente en un entorno residencial con posible interacción peatón–vehículo. (Dispositivo de señalización resaltos)	Se observa tramo vial El tramo presenta ausencia de señalización horizontal y vertical, especialmente en el área de intersección, lo cual incrementa el riesgo de conflicto vehicular y peatonal al no existir elementos de regulación, advertencia ni canalización del tránsito. (señal reglamentaria SR-01) .

FOTOGRAFIA No. 6



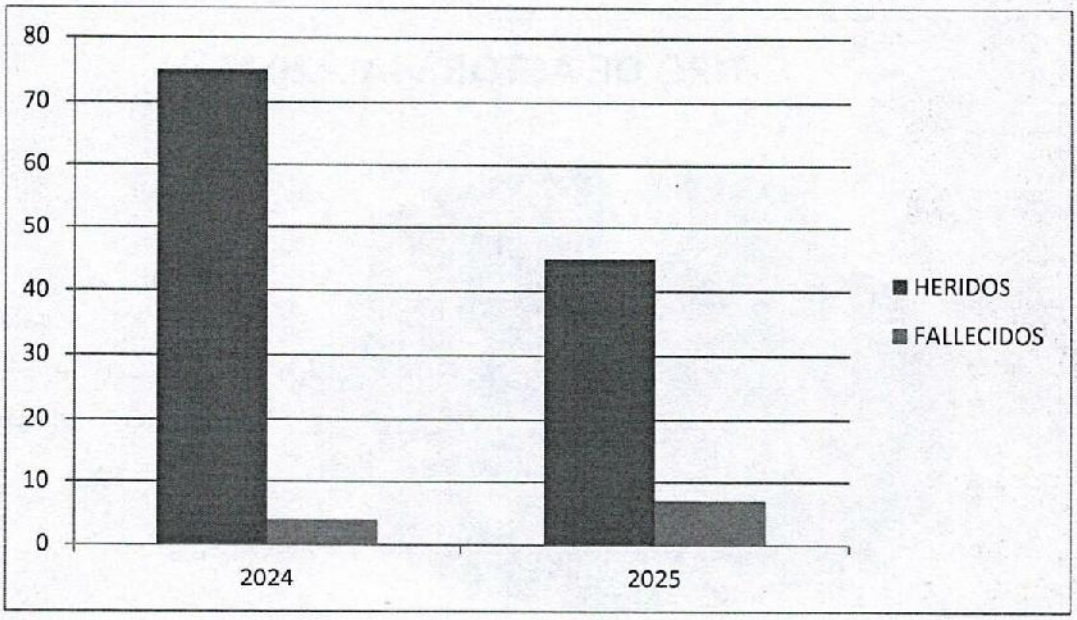


Tramo de vía calle 2 Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.
Se recomienda la implementación de: **Señalización Horizontal** Línea central segmentada blanca (doble sentido). Líneas de borde. Línea de PARE en la aproximación a la intersección. Paso peatonal tipo cebra. Símbolo de límite de velocidad (30 km/h recomendado en zona residencial). **Señalización Vertical** Señal reglamentaria de PARE en la vía secundaria (según jerarquía). Señal de límite de velocidad. Señal preventiva de intersección.

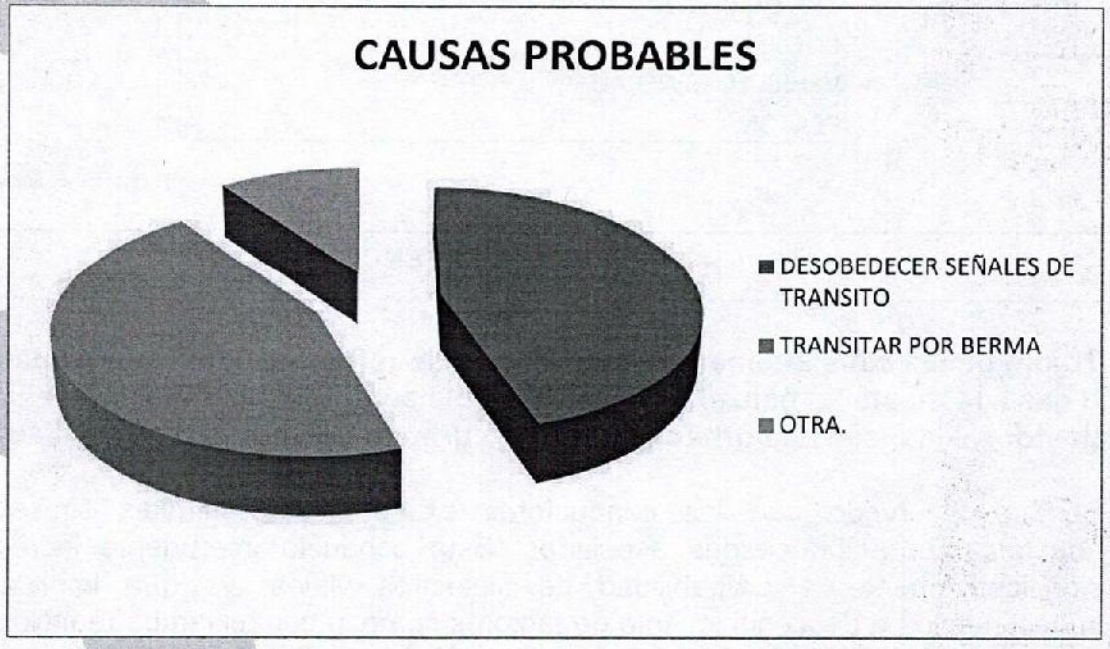
3. ANTECEDENTES DE ACCIDENTALIDAD

3.1 ESTADÍSTICAS COMPARATIVO: AÑO 2024 vs AÑO 2025 A FECHA. EN EL MUNICIPIO DE RICAURTE.

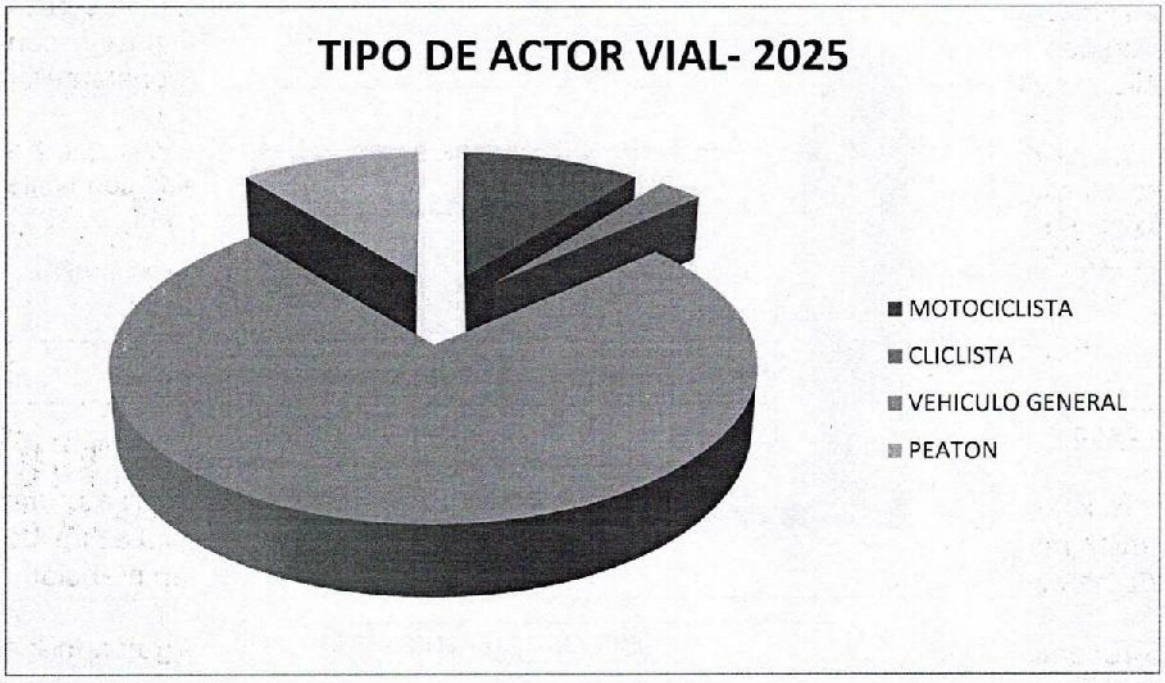
ACCIDENTALIDAD							
TOTAL, MUERTOS		TOTAL, HERIDOS		DAÑOS		TOTAL, ACCIDENTES	
2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
04	07	75	45	NO APLICA	NO APLICA	64	34



	HERIDOS	FALLECIDOS
2024	75	4
2025	45	7



	CAUSAS PROBABLES
DESOBEDECER SEÑALES	45%
TRANSITAR POR BERMA	45%
OTRA.	10%



	TIPO DE ACTOR VIAL- 2025
MOTOCICLISTA	4
CLICLISTA	1
VEHICULO GENERAL	28
PEATON	4

Fuente: inspección de policía

4. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

Tramo de vía calle 2 tomando como punto de referencia de inicio la manzana H casa 14, hasta la manzana D casa 7, doble sentido de circulación vehicular. Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

Se ha observado que los conductores exceden estos límites sin evaluar adecuadamente los riesgos asociados. Esta conducta imprudente incrementa significativamente la probabilidad de siniestros viales, ya que implica una subestimación o desconocimiento de factores como la capacidad de reacción ante imprevistos, la distancia de frenado, las condiciones de la vía y la presencia de peatones y ciclistas.

El exceso de velocidad reduce el margen de seguridad necesario para evitar accidentes, afectando la seguridad vial y poniendo en riesgo tanto a los conductores como a los actores viales vulnerables que transitan por el tramo. Además, aunque

gran parte de este corredor cuenta con zonas de tránsito para peatones, la ausencia de cruces peatonales adecuados obliga a estos usuarios a compartir la vía con vehículos, exponiendo su vida y la de los demás usuarios a un peligro constante.

En la Urbanización Villa Carolina del municipio de Ricaurte, se pudo evidenciar que las características de una vía dentro del perímetro urbano y en vías residenciales con límite máximo de velocidad de 30 km/h, según lo establecido en la Ley 769 de 2002 y la Ley 2251 de 2022.

5. RECOMENDACIONES

Se recomienda lo siguiente:

1. Se recomienda iniciar con estudio técnico por parte de la entidad encargada del mantenimiento de la vía, para realizar proyecto de adecuación e instalación de reductores de velocidad acorde con la geometría de los tramos viales en mención.

2. Se recomienda la instalación de reductor de velocidad tipo resalto siguiendo las especificaciones técnicas de la **resolución 45005 / 2024**.

3. Se recomienda que Todo resalto permanente requiere de las señales **SP-25 PROXIMIDAD A RESALTO y SP-25A UBICACIÓN DE RESALTO, o SP-25 B PROXIMIDAD A REDUCTOR TRAPEZOIDAL/POMPEYANO y SP-25 C UBICACIÓN DE REDUCTOR TRAPEZOIDAL/POMPEYANO**, instaladas en el borde externo de la calzada, por cada sentido de circulación que llega al resalto. Además de lo anterior en necesario una demarcación de línea continua según las características de la vía para indicar la prohibición de adelantamiento y se podrá complementar con la instalación de la señal reglamentaria **SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA.**

6. EQUIPO AUDITOR

ALEXANDER PERDOMO DIAZ
Gestor de movilidad y seguridad vial
Técnico profesional en seguridad vial

Ricaurte
Alcaldía Municipal

Ricaurte- Cundinamarca, junio 17 de 2026

INFORME ESPECIAL EN SEGURIDAD VIAL No. 2026-007

Fecha de Inicio	:	4 de junio 2026
Fecha de culminación	:	10 de junio 2026
Fecha elaboración	:	12 de junio 2026

REFERENCIA

En atención al requerimiento del Doctor **IVAN DARIO LOPEZ SANCHEZ** secretario de Gobierno y participación comunitaria de la Alcaldía Municipal de Ricaurte, Cundinamarca, se elaboró un informe especial en seguridad vial, del siguiente tramo del vial.

1. calle 2 entre carrera 17 y 18 diseño Geometría del Trazado (curva), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (asfalto flexible), estado de la calzada (buen estado), señalización (horizontal/vertical), ciclo-infraestructura segregada (ciclorruta) de doble sentido.

DILIGENCIAS ADELANTADAS

- ✓ Inspección al lugar que presentan problemáticas.
- ✓ Se realiza fijación fotográfica.
- ✓ Informe sobre análisis y concepto de la vía sobre posibles factores que pueden generar siniestros viales.
- ✓ Recolección de información.
- ✓ Solicitud de información de accidentalidad vial 2024 y 2025 del municipio.
- ✓ Equipo auditor.

1. ANALISIS DE LA VIA

1.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR



localización precisa carrera calle 2 entre carrera 17 y 18 diseño **Geometría del Trazado** (curva), tipo de terreno (plano) tipo de **Superficie de Rodadura** (asfalto), estado de la calzada (buen estado), señalización (horizontal/vertical), **ciclo-infraestructura segregada** (ciclorruta) de doble sentido.

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
Tramo de vía	Trazado de la calzada (curva), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (asfalto flexible), estado de la calzada (buen estado), señalización (horizontal/vertical), perímetro urbano del municipio de Ricaurte.
Geométricas	vía con condiciones de continuidad, espacio Y condiciones de continuidad en el espacio plataforma.
Utilización	Doble sentido de circulación
Calzadas	vía de una calzada con doble sentido de circulación.
Carriles	Dos carriles en sentido bidireccional.
Material	Asfalto flexible.
Estado	Buen estado

Iluminación	Artificial.
Señalización:	**Señalización Horizontal:** algunos puntos cuentan con demarcación horizontal visibles. **Señalización Vertical:** algunos puntos cuentan con demarcación horizontal visibles de señalización vertical de carácter preventivo, informativo y reglamentaria requerida.

1.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES

Tramo de vía, Calle 2 entre carraras 17 y 18 vía de una calzada de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

SEÑALIZACIÓN	CLASE Y CARACTERÍSTICAS
Vertical	Reglamentarias (SR01), (SR-11), (SR-28), (SR-30) Preventivas (SP-25), Hitos viales.
Horizontal	línea de borde amarilla al costado izquierdo de la ciclorruta.
Dispositivos Luminosos	Con iluminación artificial en postes adecuados para tal fin.

1.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VIA

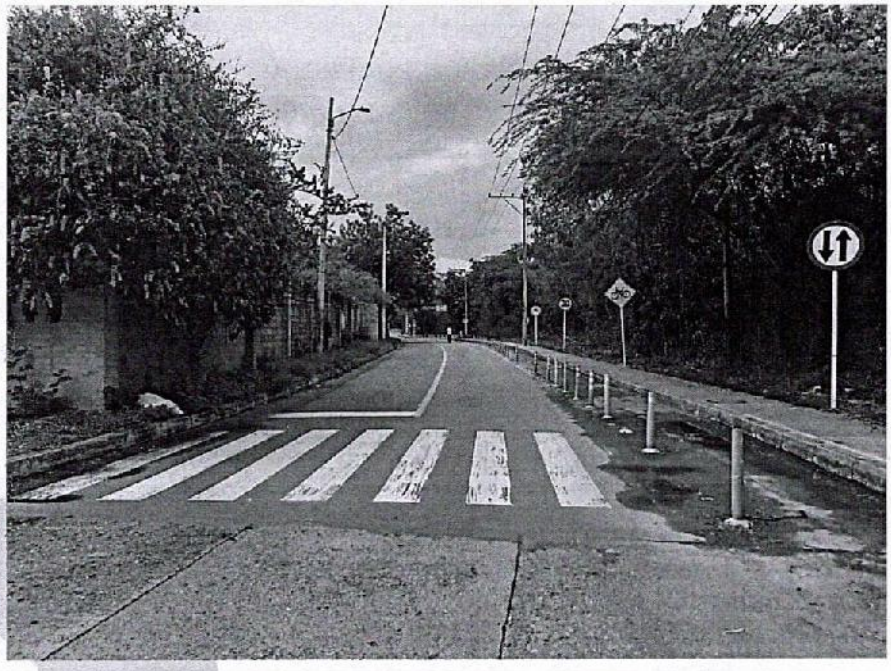
calle 2 entre carrera 17 y 18 diseño **Geometría del Trazado** (curva), tipo de terreno (plano) tipo de **Superficie de Rodadura** (asfalto flexible), estado de la calzada (buen estado), señalización (horizontal/vertical), **ciclo-infraestructura segregada** (ciclorruta) de doble sentido.

TIPO DE SEGURIDAD	CLASE DE SEÑALIZACIÓN
Elementos de seguridad Activa	**Señalización vial** • Señales preventivas • Señales reglamentarias • Señales informativas • hitos plásticos
Elementos de seguridad pasiva	Infraestructura de mitigación, Sardineles.

Ricaurte
Alcaldía Municipal

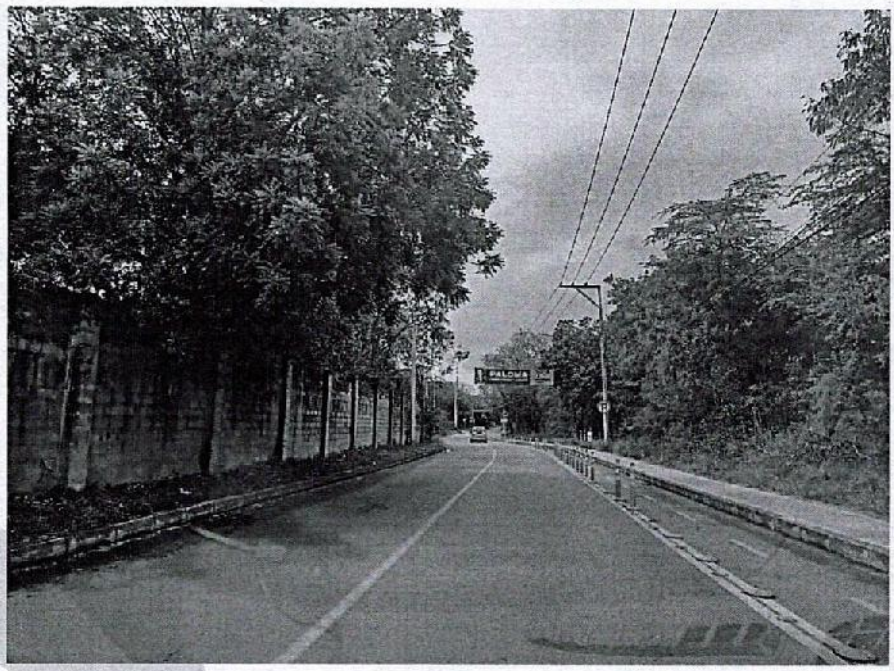
04 FOTOGRAFIAS DEL SITIO

FOTOGRAFIA No. 1

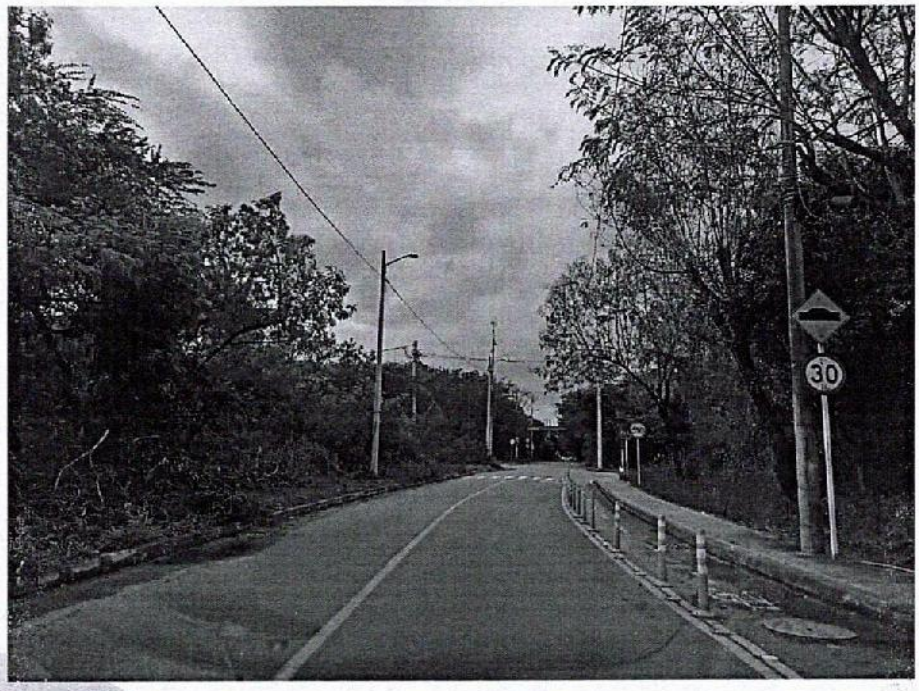


Tramo de vía Calle 2, tomando como punto de referencia de inicio la carrera 17 inicio de inspección, se observa una calzada dos carriles línea central amarilla que divide el flujo vehicular de la calzada en sentido bidireccional, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, Se observa señalización vial Reglamentaria SR-39 (Circulación en dos sentidos), Señal Preventiva SP-52A (Ciclorruta en la vía / Proximidad de ciclistas), Señal Reglamentaria SR-30 (Velocidad máxima permitida), Paso Peatonal tipo Cebra (Líneas longitudinales blancas)que indica el paso con prioridad de peatones, Línea de Borde de Calzada (Blanca Continua), hitos tubulares plásticos a la derecha de la calzada, que aíslan el carril derecho de la calzada, para delimitar el paso vehicular con la ciclorruta.

FOTOGRAFIA No. 2



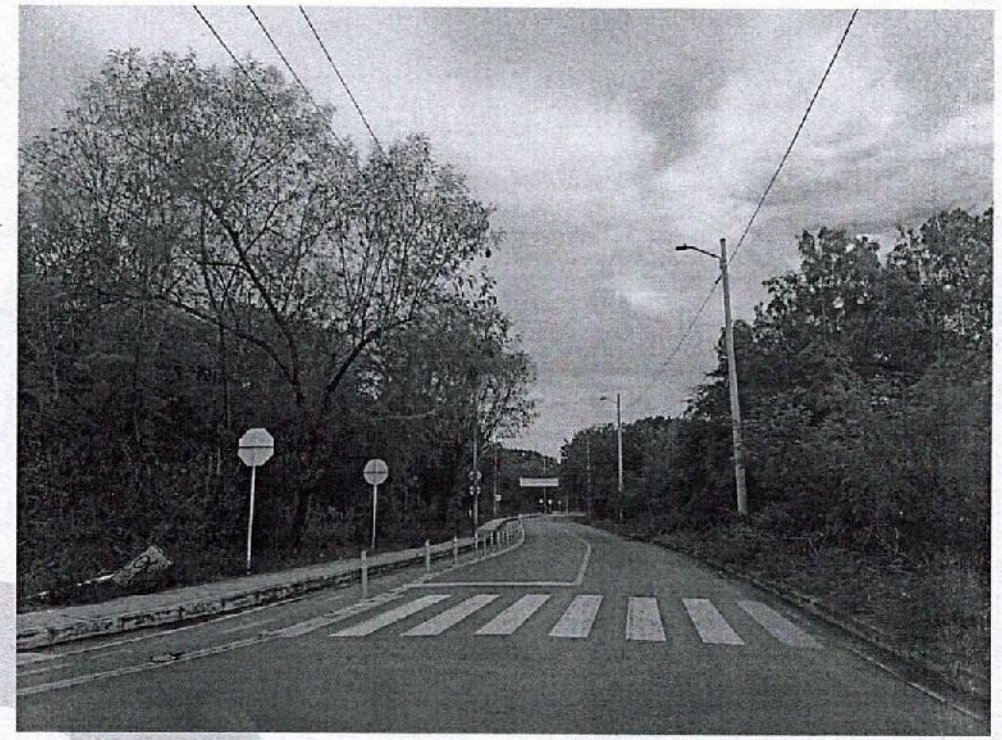
Lugar de inspección Tramo de vía Calle 2, entre carrera 17 y carrera 18, se observa una calzada dos carriles línea central amarilla que divide el flujo vehicular de la calzada en sentido bidireccional, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, Se observa señalización vial Reglamentaria SR-28 (prohibido parquear), Línea de Borde de Calzada (Blanca Continua), hitos tubulares plásticos a la derecha de la calzada, que aíslan el carril derecho de la calzada, para delimitar el paso vehicular con la ciclorruta. Que de acuerdo a imagen se puede evidenciar el deterioro y ausencia de los mismos lo que afecta la seguridad, por la ausencia de este elemento (hito tubular) que obliga a conductores a respetar y no invadir el espacio exclusivo de ciclistas.



FOTOGRAFIA No 3

Lugar de inspección Tramo de vía Calle 2, entre carrera 17 y carrera 18, se observa una calzada dos carriles línea central amarilla que divide el flujo vehicular de la calzada en sentido bidireccional, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, Se observa señalización vial Reglamentaria Señal Reglamentaria SR-30 (Velocidad máxima permitida), SRC-06 (notifica el uso exclusivo de infraestructura para ciclistas), SR-1 PARE (esta señal notifica la obligación detenerse) Señal Preventiva SP-25 proximidad de resalto (diseñado para obligar a los conductores a reducir la velocidad), Paso Peatonal tipo Cebra (Líneas longitudinales blancas que indica el paso con prioridad de peatones) para ingresar a la carrera 18 , Línea de Borde de Calzada (Blanca Continua), hitos tubulares plásticos a la derecha de la calzada, que aíslan el carril derecho de la calzada, para delimitar el paso vehicular con la ciclorruta. Que de acuerdo a imagen se puede evidenciar el deterioro y ausencia de los mismos lo que afecta la seguridad, por la ausencia de este elemento (hito tubular) que obliga a conductores a respetar y no invadir el espacio exclusivo de ciclistas.

FOTOGRAFIA No 4



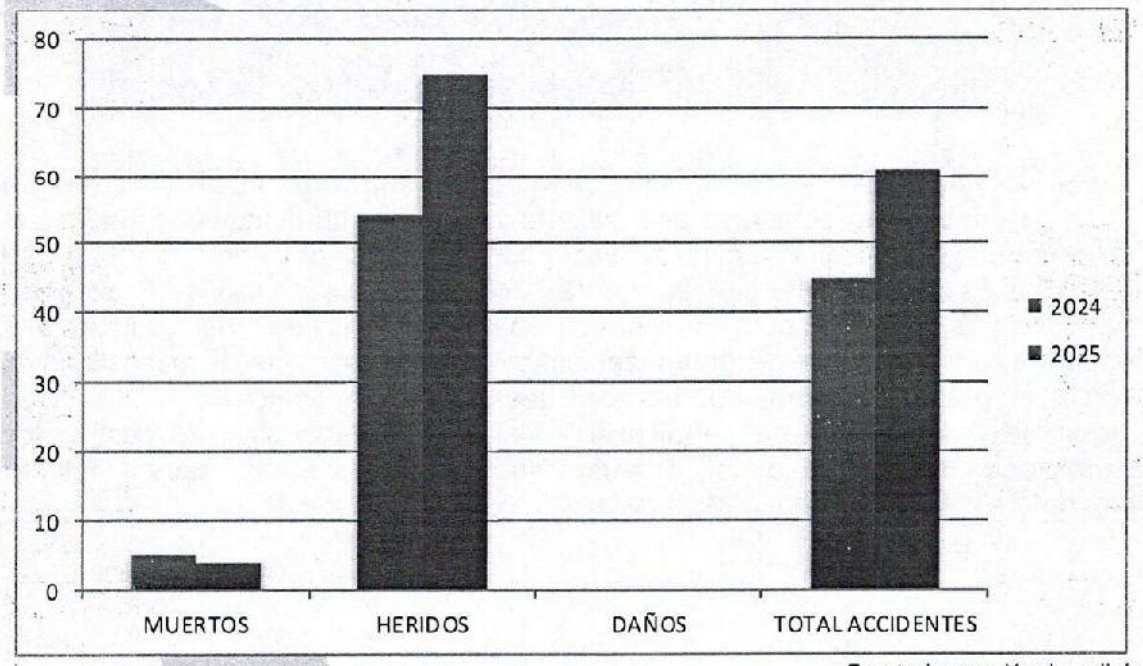
Tramo de vía Calle 2, tomando como punto de referencia de inicio la carrera 18 inicio de inspección, se observa una calzada dos carriles línea central amarilla que divide el flujo vehicular de la calzada en sentido bidireccional, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, Señal Preventiva SP-52A (Ciclorruta en la vía / Proximidad de ciclistas), se considera necesario realizar labores de mantenimiento y recuperación, con el fin de garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad, tránsito seguro y uso apropiado del área destinada a los peatones y ciclistas, se requiere la adecuación de señalización vial, con el propósito de mejorar las condiciones de seguridad vial, orientar adecuadamente a los actores viales y prevenir la ocurrencia de siniestros viales.

3. ANTECEDENTES DE ACCIDENTALIDAD

3.1 ESTADÍSTICAS COMPARATIVO: AÑO 2024 vs AÑO 2025 A LA FECHA. EN EL MUNICIPIO DE RICAURTE.

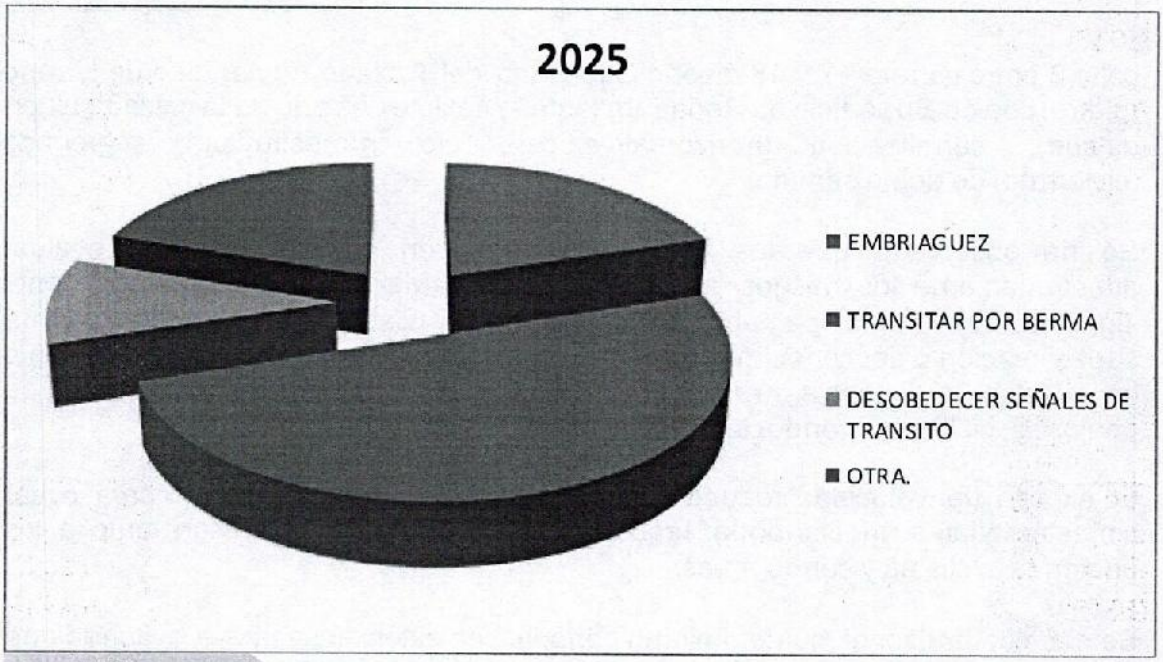
ACCIDENTALIDAD							
TOTAL, MUERTOS		TOTAL, HERIDOS		DAÑOS		TOTAL, ACCIDENTES	
2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
05	04	54	75	NO APLICA	NO APLICA	45	61

Fuente: inspección de policía



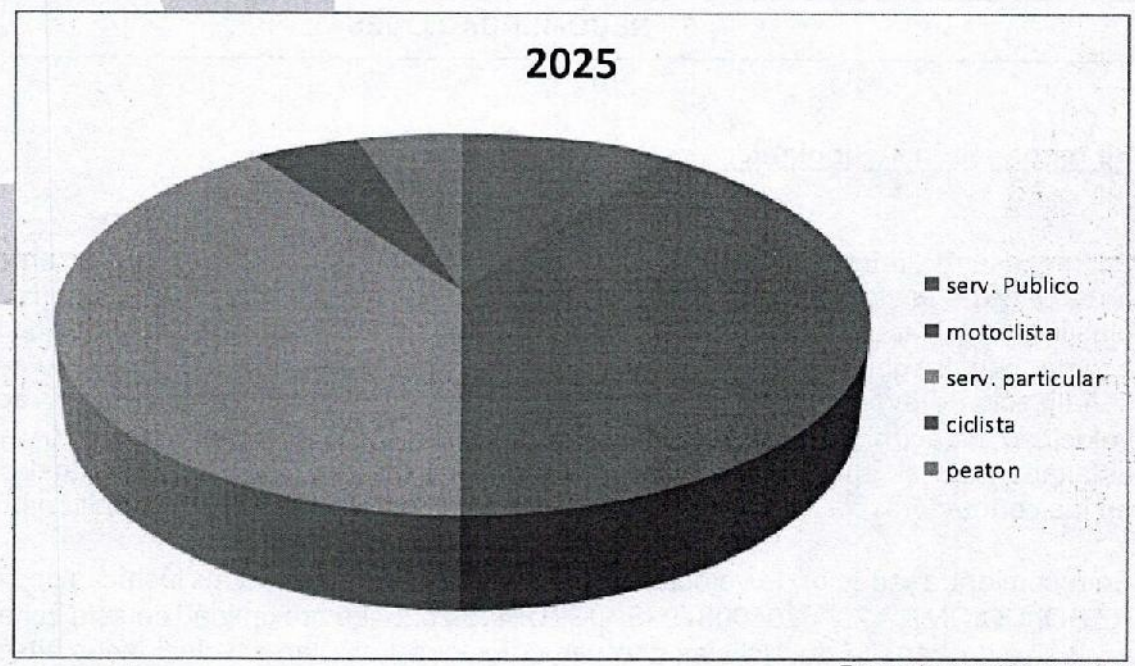
Fuente: inspección de policía

3.2. HIPÓTESIS SINIESTRALIDAD 2025.



Fuente: inspección de policía

3.3. TIPO DE ACTOR VIAL



Fuente: inspección de policía

4. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

calle 2 entre carrera 17 y 18 diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (asfalto flexible), estado de la calzada (buen estado), señalización (horizontal/vertical), ciclo-infraestructura segregada (ciclorruta) de doble sentido.

Se ha observado que los conductores exceden estos límites sin evaluar adecuadamente los riesgos asociados. Esta conducta imprudente incrementa significativamente la probabilidad de siniestros viales, ya que implica una subestimación o desconocimiento de factores como la capacidad de reacción ante imprevistos, la distancia de frenado, las condiciones de la vía y la presencia de peatones, ciclistas y conductores.

El exceso de velocidad reduce el margen de seguridad necesario para evitar siniestros viales, afectando la seguridad vial y poniendo en riesgo tanto a los peatones, ciclistas y conductores.

Se debe garantizar el mantenimiento periódico de estos dispositivos, evitando que la pérdida de la demarcación, genere riesgo a los usuarios

5. RECOMENDACIONES

Se recomienda lo siguiente:

1. Se recomienda iniciar un proceso de mantenimiento y recuperación por el ente encargado de la vía, recuperación de señalización vertical y horizontal, de los hitos plásticos, realizar proyecto de adecuación e instalación de reductores de velocidad acorde con la geometría de los tramos viales en mención ya que existe la señalización preventiva SP-25 proximidad de resalto, pero no existe reductor de velocidad, de acuerdo al seguimiento se pudo evidenciar que la condición de la vía asfaltada y que se encuentra en óptimas condiciones físicas. Genera una seguridad en los conductores, propiciando que excedan los límites de velocidad permitidos.

2. Se recomienda reductor de velocidad siguiendo las especificaciones técnicas de la RESOLUCIÓN N.° 20253040037925, OCTUBRE 2025, La proximidad de esta zona exclusiva de tránsito de ciclistas con vehículos que transitan a velocidades altas incrementa exponencialmente el riesgo de siniestralidad por pérdida de control de

los vehículos. Falta de visibilidad previa al inicio de una de la curva, lo que reduce la visibilidad de los vehículos que se desplazan de la carrera 18 y se aproximan hacia el cruce peatonal de la carrera 17.

3. Se recomienda que Todo resalto permanente requiere de las señales SP-25 proximidad a resalto y SP-25A ubicación de resalto, instaladas en el borde externo de la calzada, por cada sentido de circulación que llega al resalto. Además de lo anterior en necesario la recuperación de los hitos plásticos.

4. Falta de visibilidad previa al inicio de una de la curva, lo que reduce la visibilidad de los vehículos que se desplazan de la carrera 18 y se aproximan hacia el cruce peatonal de la carrera 17.

6. EQUIPO AUDITOR



ALEXANDER PERDOMO DIAZ
Gestor de movilidad y seguridad vial
Técnico profesional en seguridad vial

Ricaurte
Alcaldía Municipal

Ricaurte- Cundinamarca, julio 22 de 2026

INFORME ESPECIAL EN SEGURIDAD VIAL No. 2026-010

Fecha de Inicio	:	08 de julio 2026
Fecha de culminación	:	18 de julio 2026
Fecha elaboración	:	21 de julio 2026

REFERENCIA

En atención al requerimiento del Doctor **IVAN DARIO LOPEZ SANCHEZ** secretario de Gobierno y participación comunitaria de la Alcaldía Municipal de Ricaurte, Cundinamarca, se elaboró un informe especial en seguridad vial, del siguiente tramo del vial.

Tramo 1. Vía en la Carrera No. 14B entre Calles No. 6 y 4 del Municipio, En doble sentido de circulación vehicular.

DILIGENCIAS ADELANTADAS

- ✓ Inspección al lugar que presentan problemáticas.
- ✓ Se realiza fijación fotográfica.
- ✓ Informe sobre análisis y concepto de la vía sobre posibles factores que pueden generar siniestros viales.
- ✓ Recolección de información.
- ✓ Solicitud de información de accidentalidad vial 2024 y 2025 del municipio de Ricaurte.

- ✓ Problemática encontrada
- ✓ Recomendaciones
- ✓ Equipo auditor.

1. ANALISIS DE LA VIA

1.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

TRAMO 1 Vía en la Carrera No. 14B entre Calles No. 6 y 4A del Municipio, En doble sentido de circulación vehicular).

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
Tramo de vía	**Tramo 1.** Vía en la Carrera No. 14B entre Calles No. 6 y 4A del Municipio, En doble sentido de circulación vehicular). En doble sentido de circulación vehicular. Sector residencial, zona urbana, vía interna del municipio de Ricaurte, con un ancho de vía de 8.8 mt. Aprox. Sin berma, con andén de 2 mt. aprox de ancho variable, Material concreto.
Geométricas	Compuesta por recta con una longitud de 200 mts aprox. sin pendiente horizontal ni vertical.
Utilización	Doble sentido de circulación
Calzadas	Una calzada
Carriles	Sin establecer por falta de señalización horizontal
Material	concreto
Estado	regular
Iluminación	Artificial.
Señalización:	**Horizontales**: inexistencia **Verticales**: Reglamentarias , informativas y preventivas

1.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES

TRAMO 1 Vía en la Carrera No. 14B entre Calles No. 6 y 4A del Municipio, En doble sentido de circulación vehicular).

SEÑALIZACIÓN	CLASE Y CARACTERÍSTICAS
Vertical	Reglamentarias , informativas y preventivas
Horizontal	Inexistencia
Dispositivos Luminosos	Con iluminación artificial en postes adecuados para tal fin.

1.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VIA

TRAMO 1 Vía en la Carrera No. 14B entre Calles No. 6 y 4 del Municipio, En doble sentido de circulación vehicular).

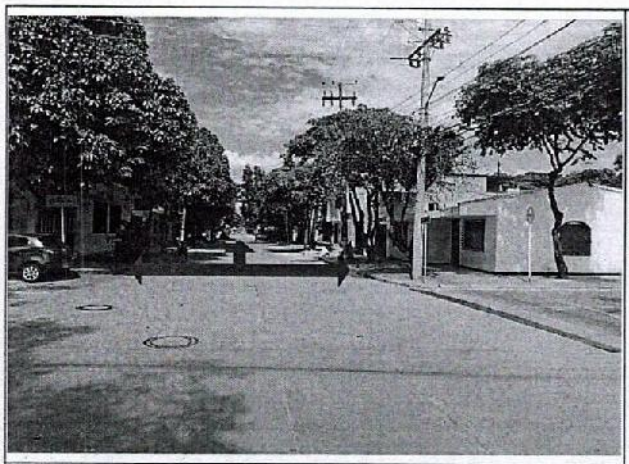
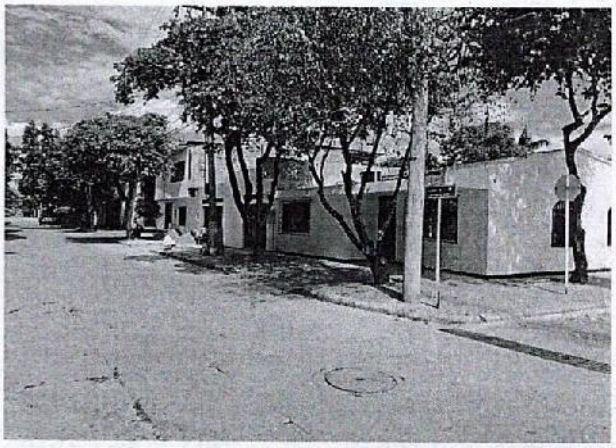
TIPO DE SEGURIDAD	CLASE DE SEÑALIZACIÓN
Elementos de seguridad Activa	Con señalización Vertical sin señalización horizontal., ausencia de tachas reflectivas bidireccionales o unidireccionales.
Elementos de seguridad pasiva	Sin Defensas metálicas, sin Capta faros, sin delineadores de curva, cinta, sin barreras plásticas, sin delineadores tubulares.

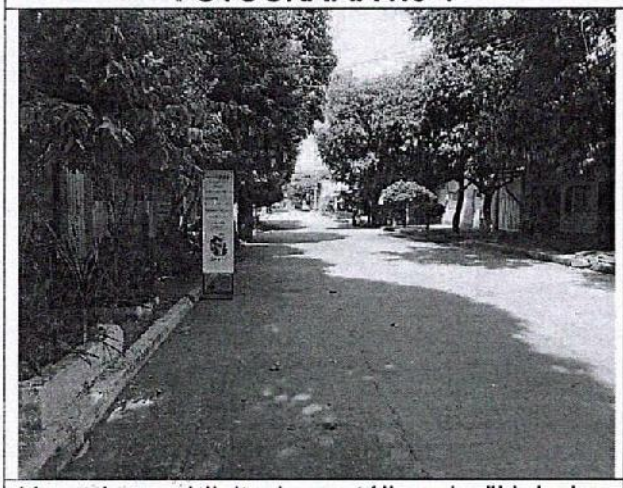
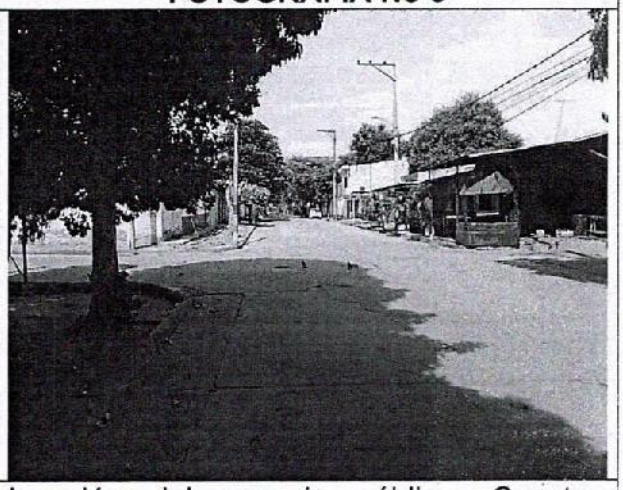
2. FOTOGRAFIAS DEL SITIO

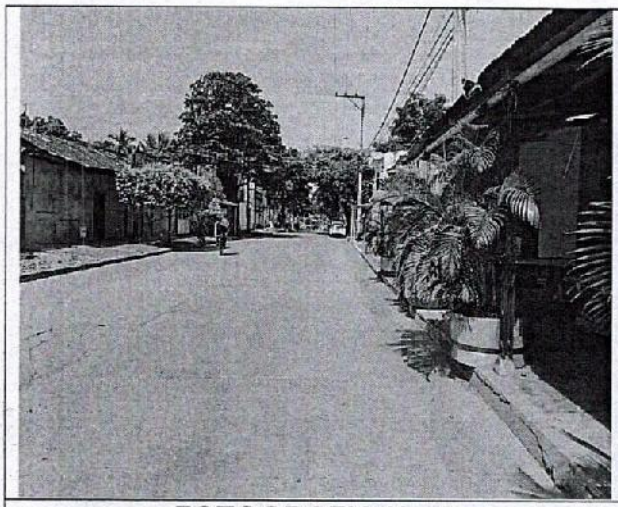
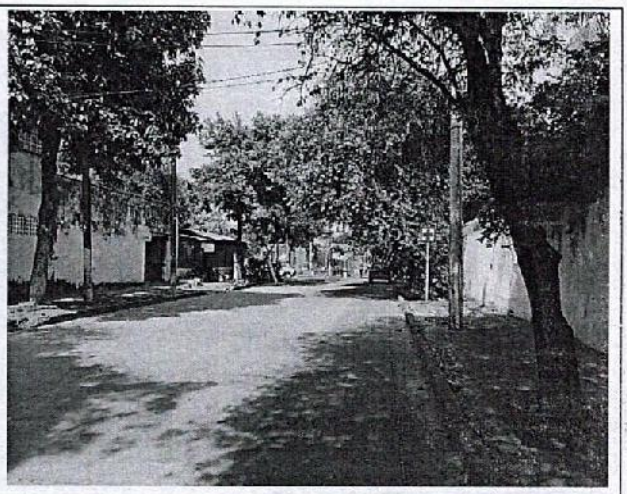
FOTOGRAFIA No. 1



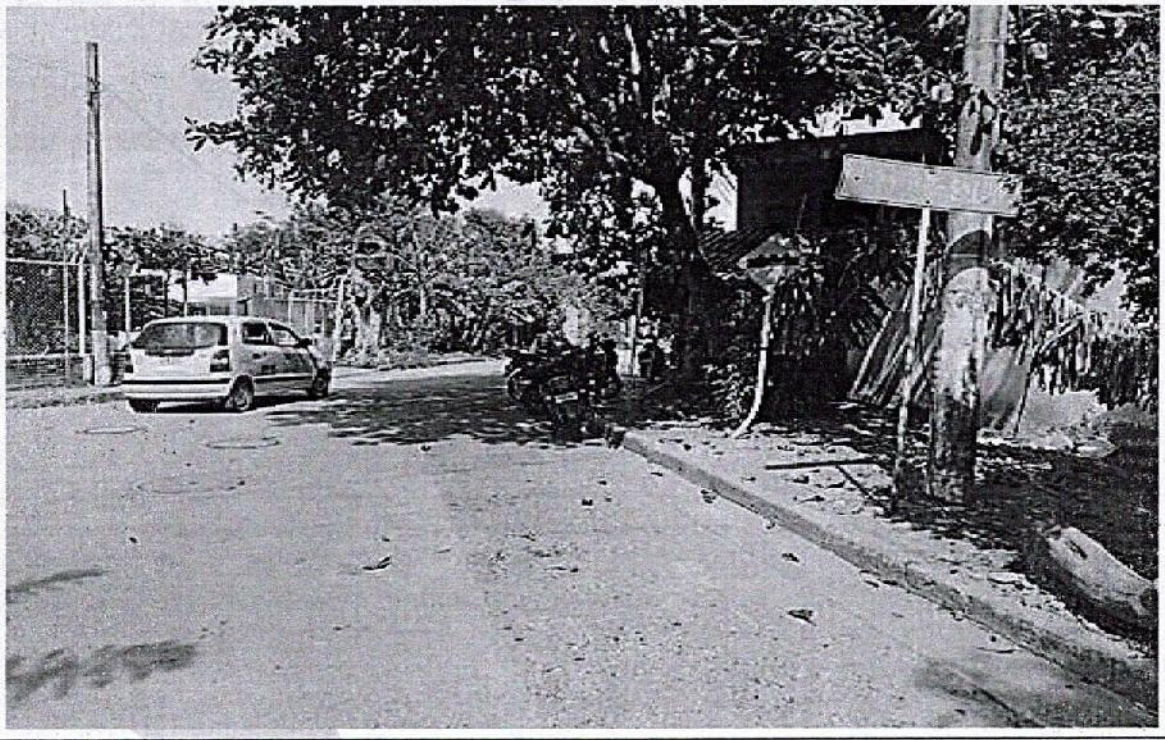
Se observa imagen satelital correspondiente al Tramo 1, localizado entre la Vía en la Carrera No. 14B entre Calles No. 6 y 4 del Municipio, corredor vial en doble sentido de circulación vehicular. El sector corresponde a una zona residencial de carácter rural, clasificada como vía interna del municipio de Ricaurte, con una longitud aproximada de estudio de 200 metros lineales y un ancho promedio de calzada de 8.8 mt. Aprox. Sin berma, con andén de 2 mt. aprox de ancho variable. La superficie de rodadura presenta estructura en concreto. En la imagen se identifica el tramo objeto del presente informe, delimitado mediante demarcación en color rojo

	
FOTOGRAFIA No 2	**FOTOGRAFIA No 3**
Se observa el inicio del Tramo Vial No. 1 objeto de estudio, localizado entre la Vía en la Carrera No. 14B entre Calles No. 6 y 4 del Municipio, corredor vial en doble sentido de circulación vehicular. El sector corresponde a una zona residencial de carácter rural, clasificada como vía interna del municipio de Ricaurte, con una longitud aproximada de estudio de 200 metros lineales y un ancho promedio de calzada de 8.8 mt. Aprox. Sin berma, con andén de 2 mt. aprox de ancho variable. En la imagen se identifica el tramo objeto del presente informe, delimitado mediante demarcación en color rojo.	- Las ramas bajas de los árboles en la esquina ocultan la señalización e impiden que los conductores que llegan a la intersección tengan una visibilidad clara de los vehículos o peatones que se aproximan por la vía transversal. - El poste de concreto ubicado justo en la esquina obstaculiza la línea de visión directa del cruce. - Invasión del espacio peatonal (Andenes): Sobre la acera de la acera DERECHA DE ESE SENTIDO VIAL , se observan materiales de construcción (bultos, escombros) y una motocicleta estacionada, obligando a los peatones a bajarse a la calzada vehicular. - El diseño de la esquina no prioriza al peatón mediante orejeras o pacificadores de tránsito, dejando un radio de giro muy amplio que incentiva el paso de vehículos a mayor velocidad.

FOTOGRAFIA No 4	FOTOGRAFIA No 5
	
Un aviso publicitario metálico de "Helados caseros" está ubicado directamente sobre el límite del andén y la calzada, obstaculizando la circulación continua e induciendo a que los peatones deban rodearlo por la vía vehicular. Macetas y elementos fijos sobre la acera: Al costado izquierdo se observan jardineras y macetas sobre la acera, reduciendo drásticamente el ancho efectivo del andén para el tránsito de peatones o personas con movilidad reducida (PMR). Línea central o de carril: No hay demarcación que defina si la vía es de un solo sentido o de doble sentido de circulación. Líneas de borde de calzada: Ausencia de pintura de bordillo que delimite claramente el área vehicular de la peatonal.	Invasión del espacio público: Casetas comerciales, estructuras fijas y macetas ocupan la acera (costado derecho), obligando al peatón a transitar por la vía vehicular. Falta total de señalización horizontal: Ausencia de pasos peatonales (cebras), líneas de detención en la intersección y demarcación de carriles sobre el pavimento. Inexistencia de infraestructura peatonal adecuada: Andenes discontinuos, angostos y sin rampas de accesibilidad universal para personas con movilidad reducida. Sombras y pérdida de visibilidad: El arbolado denso en la esquina izquierda genera zonas oscuras que dificultan la visibilidad de peatones o vehículos que ingresen al cruce.

	
FOTOGRAFIA No 6	**FOTOGRAFIA No 7**
Invasión del andén por vegetación y estructuras: Macetas de gran tamaño y tejados comerciales ocupan la acera derecha, obligando al peatón a bajarse a la calzada vehicular. Falta de demarcación vial: Ausencia total de pintura sobre el pavimento (líneas de borde, eje central o división de carriles). Deficiencia en señalización vertical: No hay señales visibles de límite de velocidad, advertencia de zona residencial o presencia de ciclistas. Andenes irregulares y sin accesibilidad: Bordillos desiguales, tramos en afirmado/tierra (costado izquierdo) y falta de rampas para personas con movilidad reducida (PMR).	Obstrucción de visibilidad por arbolado y poste: El poste de concreto y los troncos/ramas bajas en ambos costados limitan el campo de visión de conductores hacia zonas peatonales o accesos de predios. Falta total de demarcación vial: Ausencia de líneas de borde, separación de carriles, pasos peatonales (cebras) y zonas de prohibición o zonas de parqueo autorizadas. Estacionamiento en vía sin señalización: Se observa un vehículo estacionado al fondo sobre la calzada, en un tramo que carece de señalización reglamentaria que regule el parqueo. Andenes discontinuos y sin accesibilidad: Las aceras presentan desniveles, presencia de árboles en la franja de circulación peatonal y falta de rampas para personas con movilidad reducida (PMR).

FOTOGRAFIA No. 08



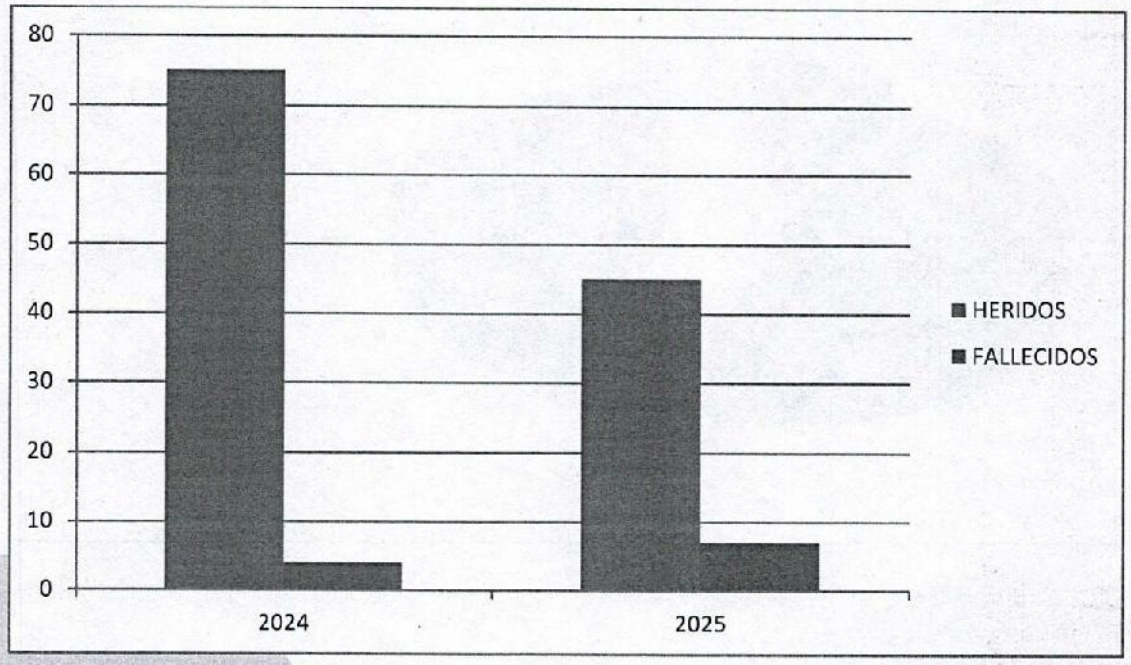
Se observa fin del tramo del presente informe.

3. ANTECEDENTES DE ACCIDENTALIDAD

3.1 ESTADÍSTICAS COMPARATIVO: AÑO 2024 vs AÑO 2025, EN EL MUNICIPIO DE RICAURTE.

ACCIDENTALIDAD							
FALLECIDOS		HERIDOS		DAÑOS		TOTAL, ACCIDENTES	
2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
04	07	75	45	NO APLICA	NO APLICA	64	34

Fuente: inspección de policía

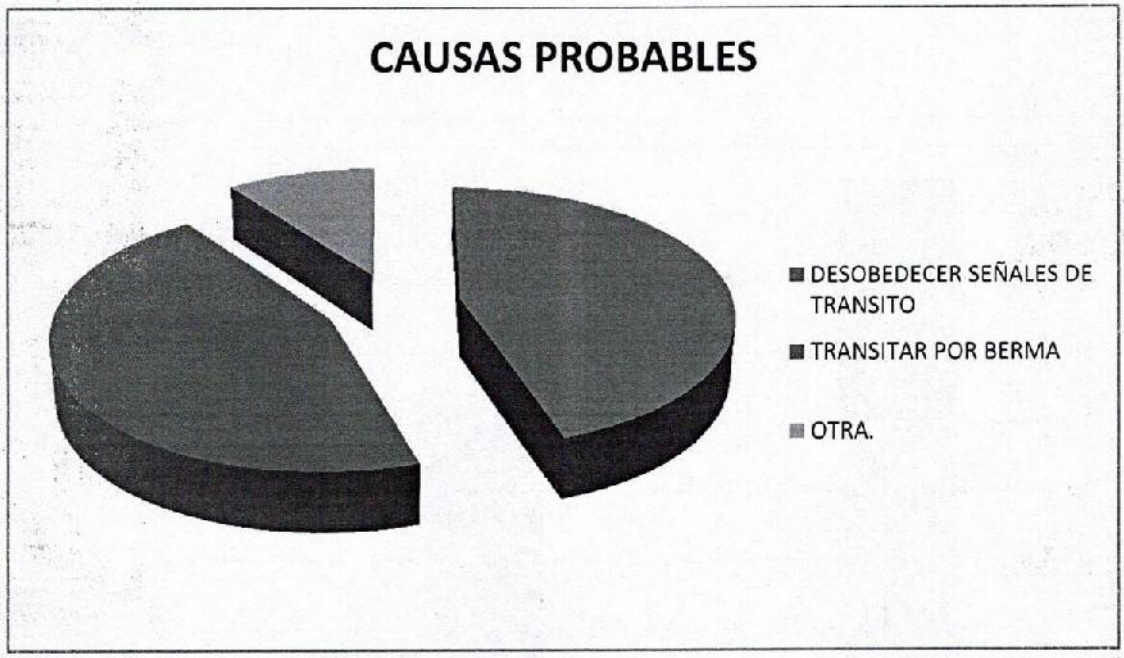


	HERIDOS	FALLECIDOS
2024	75	4
2025	45	7

Fuente: inspección de policía

3.2. HIPÓTESIS SINIESTRALIDAD 2025.

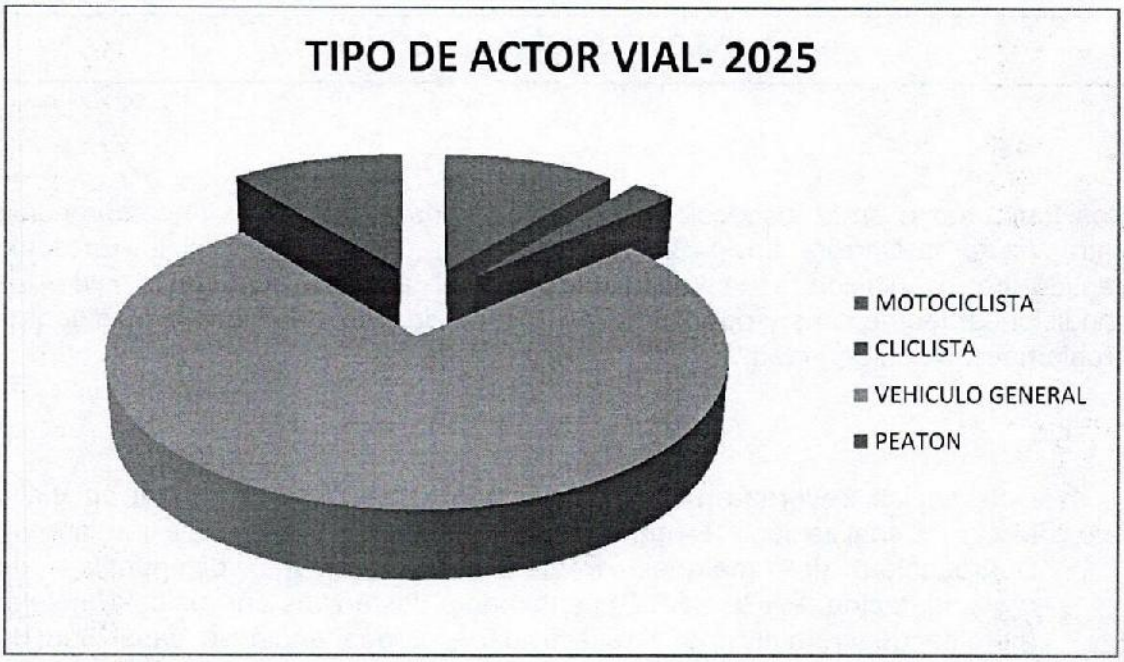
	CAUSAS PROBABLES
DESOBEDECER SEÑALES	45%
TRANSITAR POR BERMA	45%
OTRA.	10%

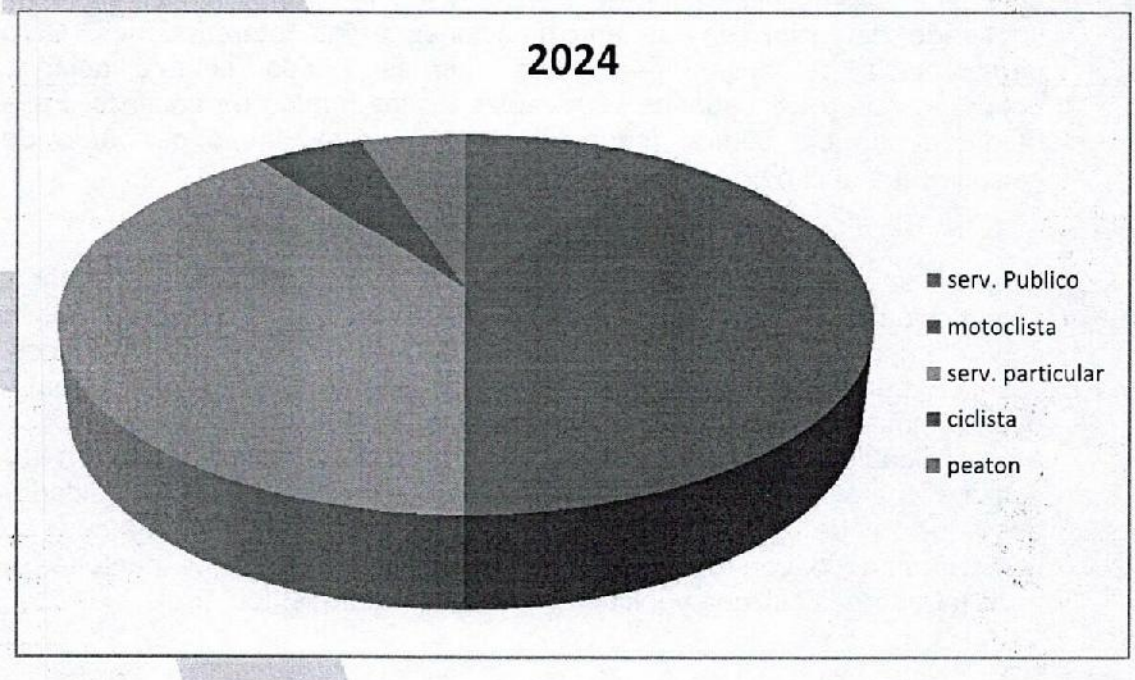


Fuente: inspección de policía

3.3. TIPO DE ACTOR VIAL

	TIPO DE ACTOR VIAL- 2025
MOTOCICLISTA	4
CLICLISTA	1
VEHICULO GENERAL	28
PEATON	4





Fuente: inspección de policía

4. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

Con fundamento en la inspección técnica realizada al corredor vial comprendido entre Vía en la Carrera No. 14B entre Calles No. 6 y 4 del Municipio, En doble sentido de circulación vehicular, así como del análisis fotográfico y de las condiciones geométricas y operacionales observadas, se identifican las siguientes problemáticas de seguridad vial:

1. Deficiencias Severas en Señalización Vial (Manual de Señalización Vial - MVT) Señalización Reglamentaria y de Advertencia Inoperante: Degradación del material: Presencia de señales octogonales de reglamentación (PARE - SR-01) totalmente desteñidas por exposición solar (pérdida de cromaticidad y reflectividad), lo que anula su capacidad de imperatividad jurídica y preventiva. Obstrucción por vegetación: Señales informativas y de primeros auxilios tapadas por el follaje de copas bajas, impidiendo la distancia de visibilidad de decisión (DVD) para los conductores. Ausencia Total de Demarcación Horizontal: Inexistencia de líneas de detención en las aproximaciones a las intersecciones. Cero demarcación de pasos peatonales (cebras / tipo cebra), dejando desprotegidos a los usuarios vulnerables en los puntos de conflicto. Falta de líneas de eje central (segmentada/continua) y líneas de borde de calzada para la canalización del flujo vehicular.

2. invasión del Espacio Público y Vulneración de la Accesibilidad Peatonal Obstrucción de la Franja de Circulación Peatonal: Uso indebido del andén con elementos comerciales (tótems/pendones publicitarios metálicos, casetas informales), vegetación ornamental de gran formato (maceteros) y estacionamiento ilícito de motocicletas/vehículos. Inexistencia de Accesibilidad Universal: Falta de vados/rampas de accesibilidad en las esquinas para Personas con Movilidad Reducida (PMR).Discontinuidad y degradación de la capa de rodadura de los andenes (tramos en tierra/afirmado o con desniveles abruptos), obligando a los peatones a transitar sobre la calzada vehicular (conflicto peatón-vehículo).

3. Geometría Vial, Conos de Visibilidad y Entorno Ambiental Pérdida del Triángulo de Visibilidad: Arbustos, troncos de árboles y postes de servicios públicos ubicados en los vértices de las esquinas bloquean la línea de

visión cruzada entre los flujos de las vías transversales. Contraste de Iluminación ("Efecto Túnel de Sombra"), La densidad del arbolado genera zonas de sombra muy marcadas sobre el pavimento, reduciendo el contraste visual e invisibilizando a peatones o ciclistas que cruzan la vía. Falta de Medidas de Pacificación del Tránsito (Traffic Calming): Tramos rectos y anchos que carecen de elementos físicos (resaltos o reductores) o señalización reglamentaria de velocidad límite (30km/h en zonas residenciales/comerciales), lo que incentiva el exceso de velocidad.

Nivel de Riesgo Global: **ALTO**, El corredor presenta una falla sistémica en la protección del usuario vulnerable (peatones y ciclistas). La combinación de andenes bloqueados, ausencia de demarcación horizontal, señales reglamentarias ilegibles/ocultas y pérdida de visibilidad en intersecciones genera un escenario propenso a siniestros viales por atropello a peatón y colisiones en ángulo (cruces).

5. RECOMENDACIONES

El tramo vial inspeccionado presenta múltiples factores de riesgo asociados a deficiencias en señalización, infraestructura peatonal, manejo de obstáculos laterales, control operacional y elementos de seguridad vial activa y pasiva. Las condiciones identificadas incrementan la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales, especialmente para motociclistas, peatones y usuarios vulnerables

Por lo anterior, se recomienda la realización de un estudio técnico integral de tránsito, seguridad vial e infraestructura que permita evaluar e implementar medidas correctivas tales como:

- Instalación de señalización vertical y horizontal.
- Implementación de por lo menos un dispositivo de regulación y control de velocidad. Se recomienda de un mínimo de 01 **reductor de velocidad** siguiendo las especificaciones técnicas de la resolución 45005 / 2024.).

- Adecuación de infraestructura peatonal.
- Intervención y poda de vegetación lateral.
- Reubicación o protección de obstáculos fijos.
- Instalación de delineadores y elementos reflectivos.

6. EQUIPO AUDITOR

MARCO ANTONIO PARRADO VILLAMIL
Técnico profesional en seguridad vial
Gestor de movilidad y seguridad vial
Investigador criminalistico y judicial

Ricaurte
Alcaldía Municipal

Ricaurte- Cundinamarca, julio 09 de 2026

INFORME ESPECIAL EN SEGURIDAD VIAL No. 2026-011

Fecha de Inicio	:	9 de julio 2026
Fecha de culminación	:	15 de julio 2026
Fecha elaboración	:	15 de julio 2026

REFERENCIA

En atención al requerimiento del Doctor **IVAN DARIO LOPEZ SANCHEZ** secretario de Gobierno y participación comunitaria de la Alcaldía Municipal de Ricaurte, Cundinamarca, se elaboró un informe especial en seguridad vial, del siguiente tramo del vial.

1. carrera 14B calle 4 hasta calle 2 TV. 14B diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente) tipo de Superficie de Rodadura (concreto), estado de la calzada (regular estado, desgaste superficial, con fisuras, sin baches), señalización (vertical), sin señalización (horizontal).

DILIGENCIAS ADELANTADAS

- ✓ Inspección al lugar que presentan problemáticas.
- ✓ Se realiza fijación fotográfica.
- ✓ Informe sobre análisis y concepto de la vía sobre posibles factores que pueden generar siniestros viales.
- ✓ Recolección de información.
- ✓ Solicitud de información de accidentalidad vial 2024 y 2025 del municipio.
- ✓ Equipo auditor.

1. ANALISIS DE LA VIA

1.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR



1. localización precisa carrera 14B calle 4 hasta calle 2 TV. 14B diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente) tipo de Superficie de Rodadura (concreto), estado de la calzada (regular estado, desgaste superficial, con fisuras, sin baches), señalización (vertical), sin señalización (horizontal).

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
Tramo de vía	carrera 14B calle 4 hasta calle 2 TV. vía urbana residencial, doble sentido vehicular, diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente) tipo de Superficie de Rodadura (concreto), estado de la calzada (regular estado, desgaste superficial, con fisuras, sin baches), señalización (vertical), sin señalización (horizontal).
Geométricas	vía con condiciones de continuidad, espacio (andenes con ancho reducido en ambos costados que varían la continuidad) y condiciones de continuidad en el espacio plataforma.
Utilización	Doble sentido de circulación
Calzadas	vía de una calzada con doble sentido de circulación.
Carriles	Dos carriles en sentido bidireccional.
Material	concreto.
Estado	Regular estado
Iluminación	Artificial.
Señalización:	**Señalización Horizontal:** sin demarcación horizontal. **Señalización Vertical:** algunos puntos cuentan con demarcación horizontal visibles de señalización vertical de carácter, informativo y reglamentaria requerida.

1.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES

Tramo de vía, carrera 14B calle 4 vía de una calzada de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

SEÑALIZACIÓN	CLASE Y CARACTERÍSTICAS
Vertical	Reglamentarias (SR01), (SI-16).
Horizontal	Sin demarcación horizontal
Dispositivos Luminosos	Con iluminación artificial en postes adecuados para tal fin.

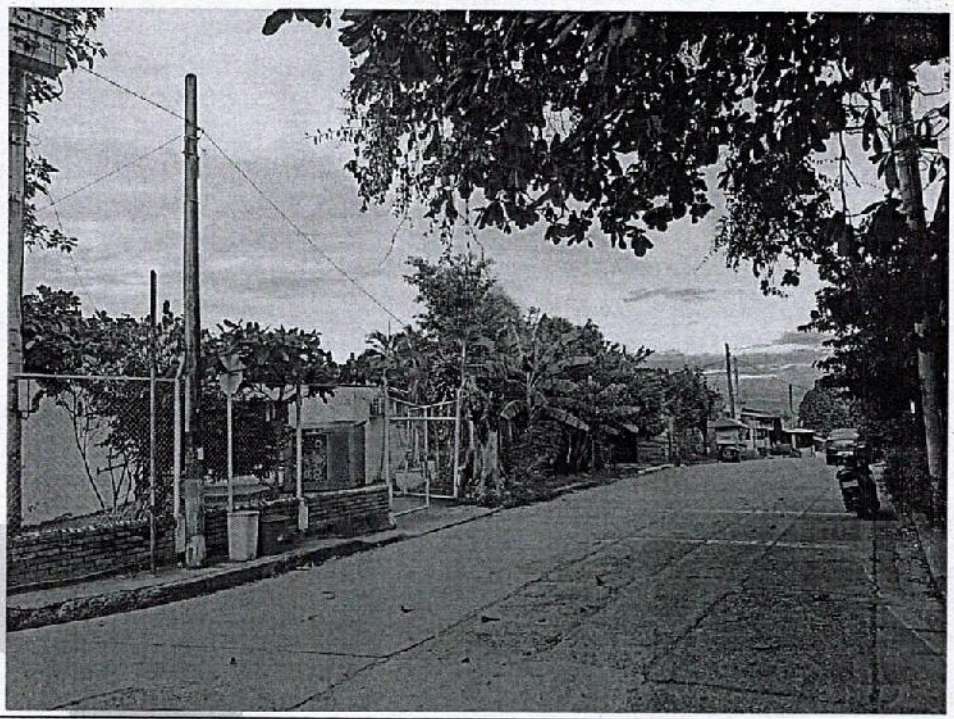
1.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VIA

carrera 14B calle 4 hasta calle 2 TV. 14B, vía urbana residencial, doble sentido vehicular, diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente) tipo de Superficie de Rodadura (concreto), estado de la calzada (regular estado, desgaste superficial, con fisuras, sin baches), señalización(vertical),sin señalización (horizontal).

TIPO DE SEGURIDAD	CLASE DE SEÑALIZACIÓN
Elementos de seguridad Activa	**Señalización vial** • Señales reglamentarias • Señales informativas
Elementos de seguridad pasiva	Infraestructura de mitigación, Sardineles.

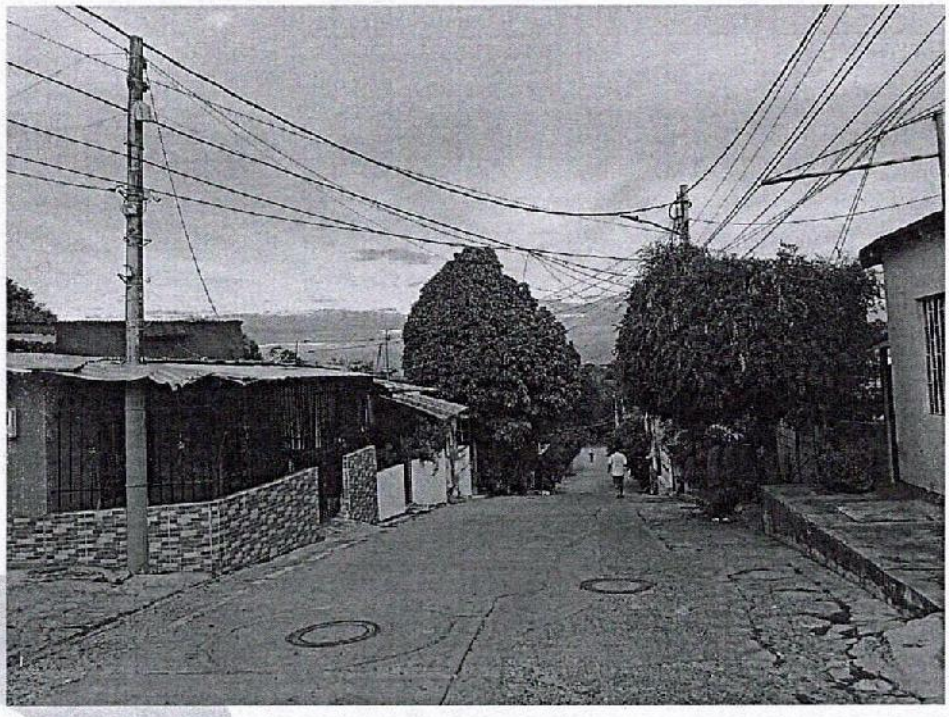
04 FOTOGRAFIAS DEL SITIO

FOTOGRAFIA No. 1



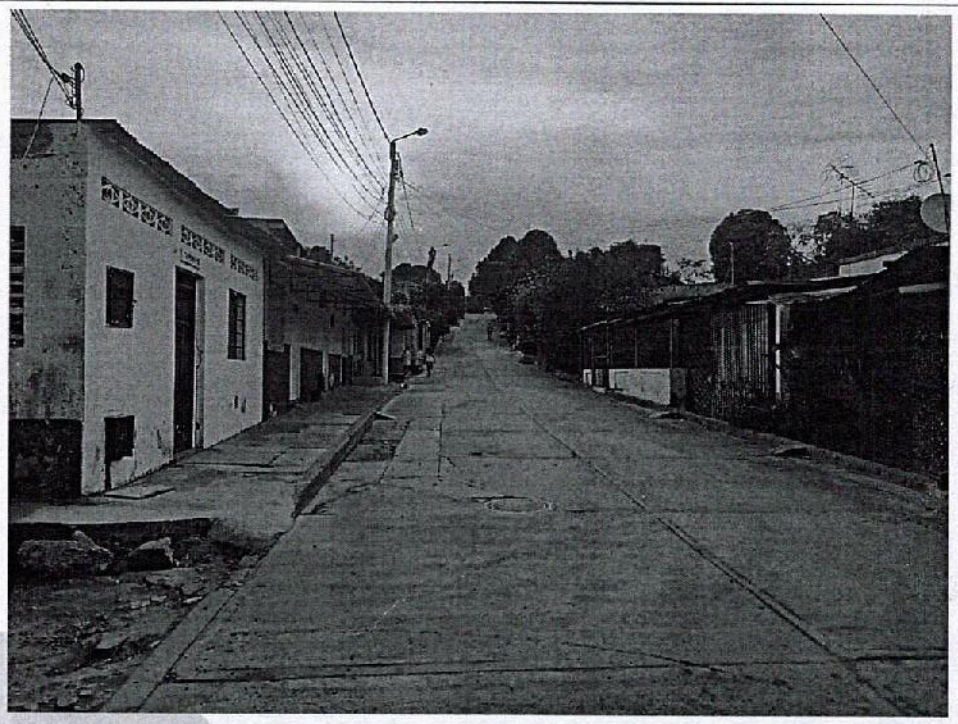
Tramo de vía, carrera 14B tomando como punto de referencia de inicio calle 4 vía de una calzada de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, sin señalización horizontal y sin demarcación vial o longitudinal, ancho de calzada 6.0 metros, (espacio suficiente para el transito bidireccional de vehículos), andenes con ancho reducido e irregular en ambos costados con variaciones en la continuidad. Concreto con algunas fisuras o juntas por obras, en buen estado de conservación, sin baches.

FOTOGRAFIA No. 2



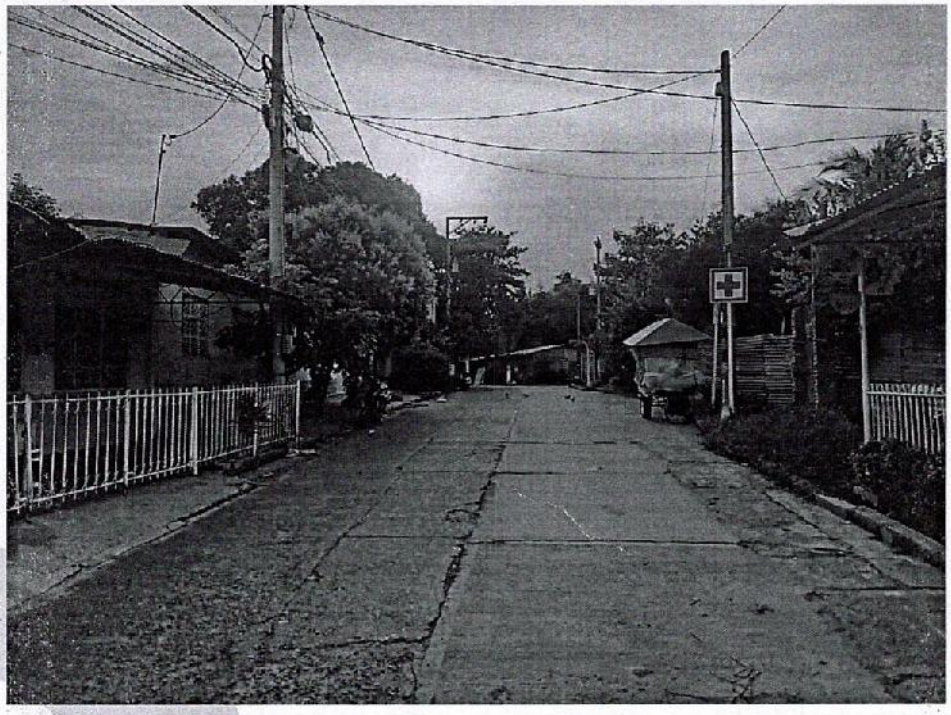
Tramo de vía, carrera 14B tomando como punto de referencia de inicio calle 4 vía de una calzada de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, sin señalización horizontal y sin demarcación vial o longitudinal, ancho de calzada 6.0 metros, (espacio suficiente para el transito bidireccional de vehículos), andenes con ancho reducido e irregular en ambos costados con variaciones en la continuidad. Concreto con algunas fisuras o juntas por obras, en buen estado de conservación, sin baches, se observa pendiente descendente.

FOTOGRAFIA No 3



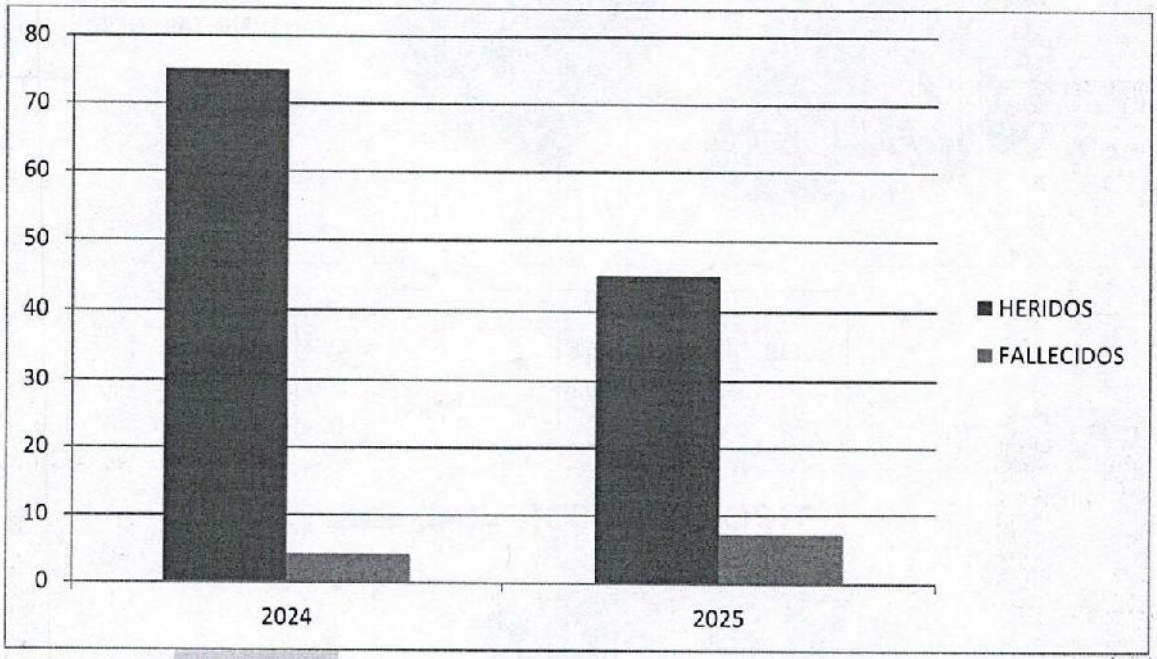
Tramo de vía, carrera 14B tomando como punto de referencia de inicio calle 2 sentido a la calle 4, vía de una calzada de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, sin señalización horizontal y sin demarcación vial o longitudinal, ancho de calzada 6.0 metros, (espacio suficiente para el transito bidireccional de vehículos), andenes con ancho reducido e irregular en ambos costados con variaciones en la continuidad, bordillos en ambos costados interrumpidos en la continuidad por construcciones de rampas de acceso vehicular a viviendas, Concreto con algunas fisuras o juntas por obras, en buen estado de conservación, sin baches, se observa pendiente ascendente.

FOTOGRAFIA No 4



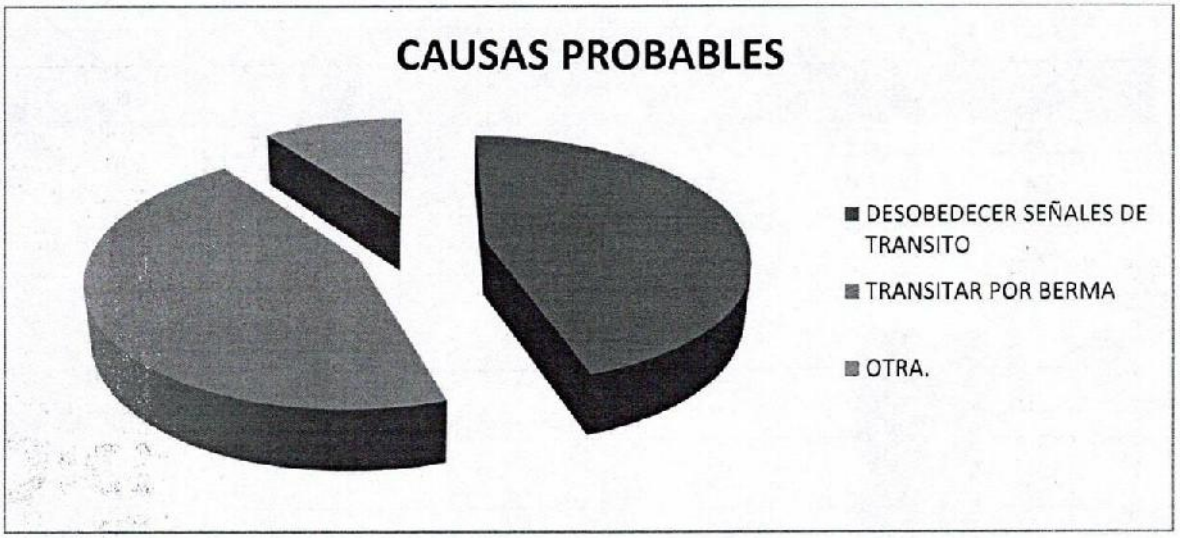
Tramo de vía, carrera 14B tomando como punto de referencia de inicio calle 2 sentido a la calle 4, vía de una calzada de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, señalización horizontal encontrada en este tramo la vía (SR01), (SI-16), y sin demarcación vial o longitudinal, ancho de calzada 6.0 metros, (espacio suficiente para el transito bidireccional de vehículos), andenes con ancho reducido e irregular en ambos costados con variaciones en la continuidad, bordillos en ambos costados interrumpidos en la continuidad por construcciones de rampas de acceso vehicular a viviendas, Concreto con algunas fisuras o juntas por obras, en buen estado de conservación, sin baches.

ACCIDENTALIDAD							
TOTAL, MUERTOS		TOTAL, HERIDOS		DAÑOS		TOTAL, ACCIDENTES	
2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
04	07	75	45	NO APLICA	NO APLICA	64	34



	HERIDOS	FALLECIDOS
2024	75	4
2025	45	7

Fuente: inspección de policía



	CAUSAS PROBABLES
DESOBEDECER SEÑALES	45%
TRANSITAR POR BERMA	45%
OTRA.	10%



	TIPO DE ACTOR VIAL- 2025
MOTOCICLISTA	4
CLICLISTA	1
VEHICULO GENERAL	28
PEATON	4

Fuente: inspección de policía

3. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

carrera 14B calle 4 hasta calle 2 TV. 14B, sector de predominación residencial, diseño de trazado recto con pendiente descendente, la capa de rodadura que a pesar de las fisuras presentadas se encuentra en condiciones adecuadas de circulación vehicular condición que favorece el incremento de velocidad de los vehículos que transiten por el tramo vial y vía sin señalización vertical y señalización horizontal y/o demarcación longitudinal.

Se evidencia una vía urbana pavimentada en concreto rígido, de doble sentido de circulación, ubicada en un sector predominantemente residencial. La calzada presenta una pendiente longitudinal descendente considerable, condición que favorece el incremento de la velocidad de los vehículos cuando transitan en sentido descendente.

Se ha evidenciado que los conductores exceden límites sin evaluar adecuadamente los riesgos asociados, debido a que en los costados existen viviendas con accesos directos a la vía, evidenciándose entrada y salida directa de la viviendas vehículos, peatones y otros actores viales, esta conducta imprudente incrementa significativamente la probabilidad de siniestros viales, ya que implica una subestimación o desconocimiento de factores como la capacidad de reacción ante imprevistos, la distancia de frenado, las condiciones de la vía y la presencia de peatones, ciclistas y conductores.

4. RECOMENDACIONES

Se recomienda lo siguiente:

1. Con base en la inspección visual del tramo vial, se identifican condiciones que justifican la evaluación de medidas de pacificación del tránsito. La vía presenta una pendiente longitudinal de alineamiento recto descendente y ascendente dependiendo del sentido de tránsito vehicular, factores que favorecen el incremento de la velocidad, entorno residencial y accesos directos a viviendas, lo que aumenta la exposición al riesgo de peatones, motociclistas y demás actores viales.

   se considera técnicamente la viabilidad de evaluar la instalación de resalto portátil, únicamente sobre la carrera 14B tomando como punto de referencia de inicio calle 4, siendo esta intersección un punto crítico por el transito contante de actores vulnerables peatones (con discapacidad reducida), ciclistas, vehículos y habitantes del sector, usuarios del centro de salud, siguiendo las especificaciones técnicas de la RESOLUCIÓN N.º 20253040037925, OCTUBRE 2025, que restringe el uso de reductores de velocidad en una vía con pendiente longitudinal que generen cambios intempestivos de velocidad.

   Dando continuidad al tramo vial, hasta calle 2 TV. 14B no es recomendable la viabilidad de la instalación de reductores de velocidad, debido a que las características geométricas y funcionales de la vía no permiten su implementación como medida de gestión de velocidad, siguiendo las especificaciones técnicas de la RESOLUCIÓN N.º 20253040037925, OCTUBRE 2025, que restringe el uso de reductores de velocidad en una vía con pendiente longitudinal que generen cambios intempestivos de velocidad.

   Se recomienda implementación de señalización vial vertical y horizontal en el tramo inspeccionado, con el fin de fortalecer las condiciones de seguridad vial para todos los actores viales, se sugiere la instalación de señales reglamentarias de límite de velocidad, señales preventivas cumpliendo con las características de la vía y la demarcación horizontal mediante líneas longitudinales segmentadas, líneas de borde, de conformidad con las especificaciones técnicas establecidas en la Resolución No. 20253040037925 de octubre de 2025, mediante la cual se adopta el Manual de Señalización Vial. Estas medidas contribuirán a mejorar la orientación de los usuarios, ordenar la circulación vehicular y peatonal, y reducir los factores de riesgo asociados a la operación de la vía.

Ricaurte
Alcaldía Municipal

5. EQUIPO AUDITOR



ALEXANDER PERDOMO DIAZ
Gestor de movilidad y seguridad vial
Técnico profesional en seguridad vial

Ricaurte
Alcaldía Municipal

Ricaurte- Cundinamarca, octubre 5 de 2026

INFORME ESPECIAL EN SEGURIDAD VIAL No. 2026-013

Fecha de Inicio	:	1 de octubre 2026
Fecha de culminación	:	7 de octubre 2026
Fecha elaboración	:	8 de octubre 2026

REFERENCIA

En atención al requerimiento del Doctor **IVAN DARIO LOPEZ SANCHEZ** secretario de Gobierno y participación comunitaria de la Alcaldía Municipal de Ricaurte, Cundinamarca, se elaboró un informe especial en seguridad vial, del siguiente tramo del vial.

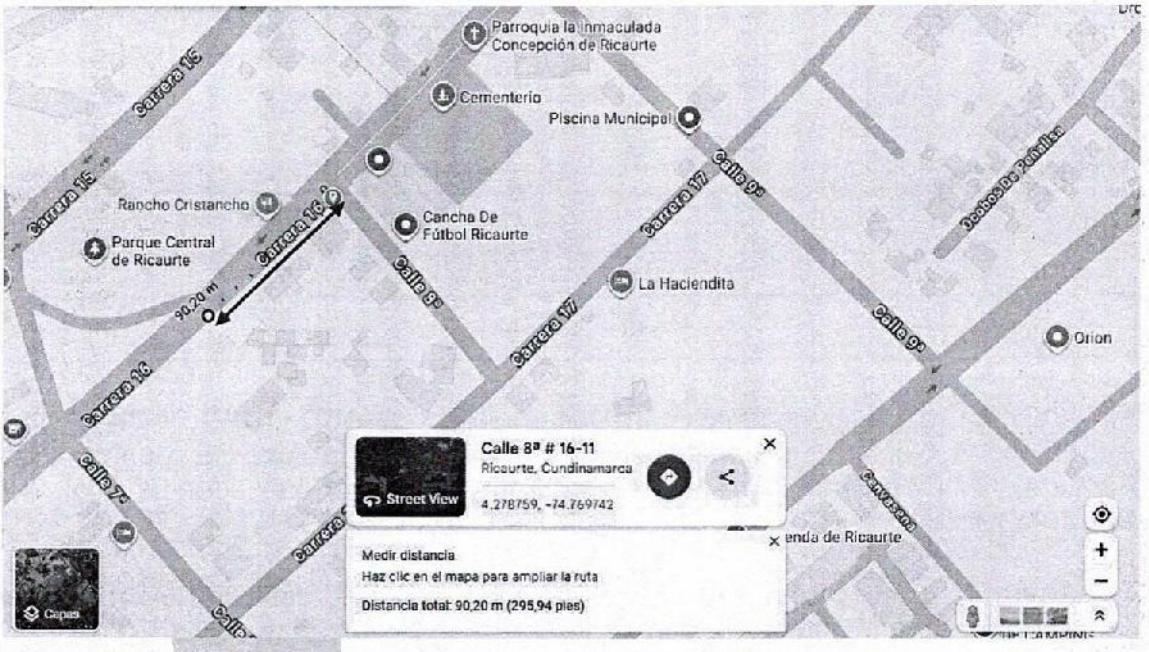
1. carrera 16 intersección calle 8 vía de doble calzada, con separador central zona verde con árboles, con andenes en ambos costados, zona residencial-deportiva, diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (concreto hidráulico), estado de la calzada (buen estado no se observan baches), señalización (vertical), señalización (horizontal).

DILIGENCIAS ADELANTADAS

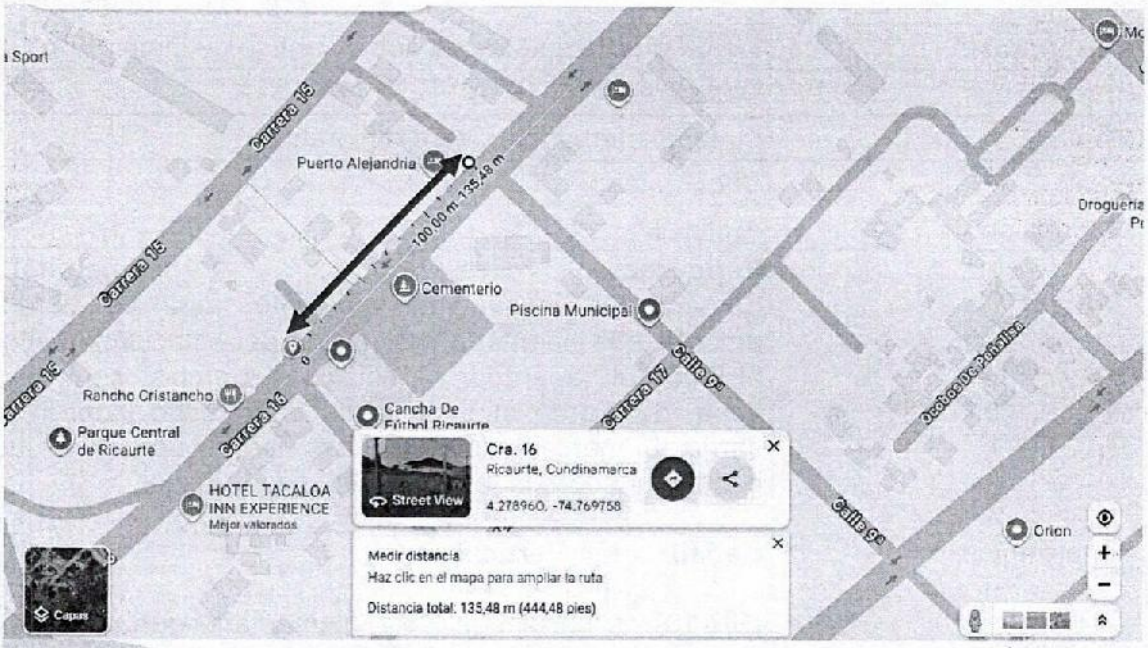
- ✓ Inspección al lugar que presentan problemáticas.
- ✓ Se realiza fijación fotográfica.
- ✓ Informe sobre análisis y concepto de la vía sobre posibles factores que pueden generar siniestros viales.
- ✓ Recolección de información.
- ✓ Solicitud de información de accidentalidad vial 2024 y 2025 del municipio.
- ✓ Equipo auditor.

1. ANALISIS DE LA VIA

1.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR



1. localización precisa a partir de la carrera 16 con calle 8 sentido hacia el sur hasta el límite del predio con nomenclatura carrera 16 No 7-110 villa carry distancia total 90.20 metros, diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (concreto hidráulico), estado de la calzada (buen estado no se observan baches).



1. localización precisa a partir de la carrera 16 con calle 8 sentido hacia el norte hasta el límite de la calle 9 distancia total 135,48 metros, diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (concreto hidráulico), estado de la calzada (buen estado no se observan baches).

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
Tramo de vía	carrera 16 diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (concreto hidráulico) estado de la calzada (bueno sin baches), señalización (vertical), señalización (horizontal).
Geométricas	con condiciones de continuidad en la plataforma vial, espacio con anden en ambos costados del tramo, con separador central zona verde con árboles, zona residencial-deportiva, diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (concreto hidráulico), estado de la calzada (buen estado no se observan baches), señalización (vertical), señalización (horizontal).
Utilización	Doble sentido de circulación.

Calzadas	vía de dos calzadas con doble sentido de circulación.
Carriles	Dos carriles
Material	Material afirmado (concreto hidráulico)
Estado	Buen estado
Iluminación	Artificial.
Señalización:	**Señalización Horizontal:** demarcación longitudinal mediante línea de borde amarilla que orienta la prohibición del estacionamiento al lado del separador de calzada en ambos sentidos, línea de borde blanca costado derecho sobre el sardinel, marcas viales flechas su función guiar al conductor sobre la forma correcta de transitar. **Señalización Vertical:** (SR-10) es un dispositivo reglamentario que indica la prohicion de girar en ¨U¨ (SR-30) es un dispositivo reglamentario que indica la velocidad máxima permitida a partir de la ubicación de la señal (SP-46) advierte a conductores y usuarios la presencia de peatones.

1.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES

Tramo de vía, carrera 16 intersección calle 8 vía de una calzada de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

SEÑALIZACIÓN	CLASE Y CARACTERÍSTICAS
Vertical	Reglamentarias (SR-10), (SR-30), (SP-46)
Horizontal	demarcación longitudinal mediante línea de borde amarilla que orienta la prohibición del estacionamiento al lado del separador de calzada en ambos sentidos, línea de borde blanca costado derecho sobre el sardinel, marcas viales flechas su función guiar al conductor sobre la forma correcta de transitar.

Dispositivos Luminosos	Con iluminación artificial en postes adecuados para tal fin.

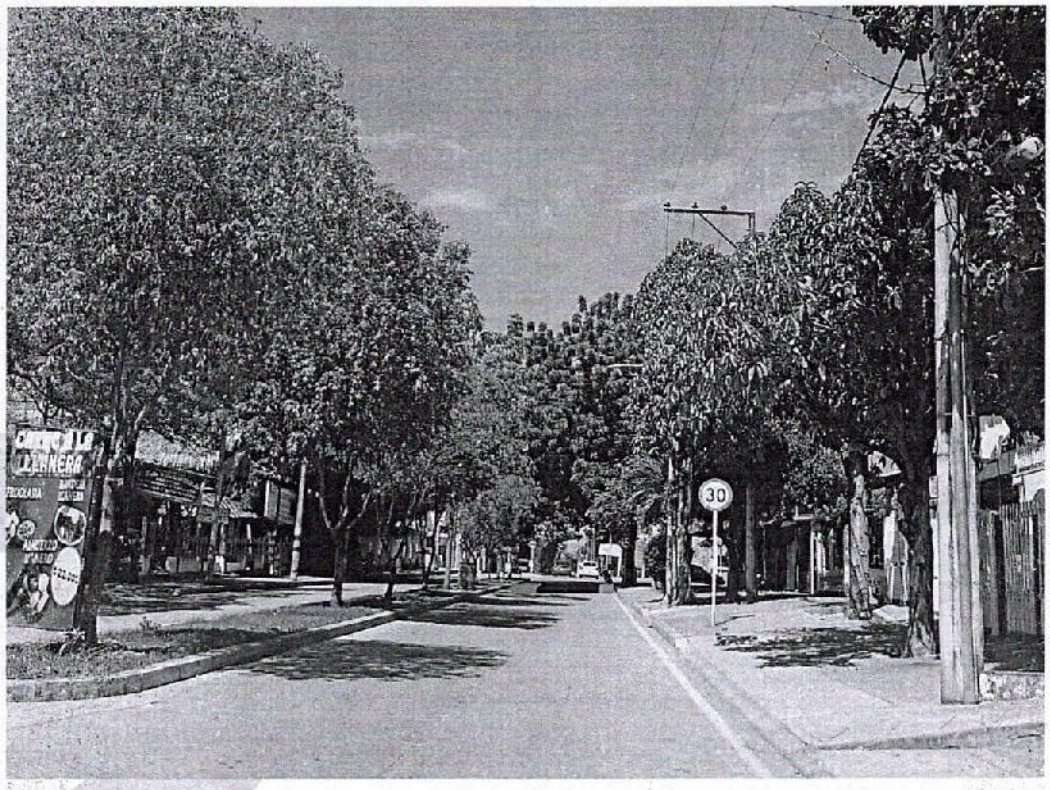
1.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VIA

1. carrera 16 intersección calle 8 vía de doble calzada, con separador central zona verde con árboles, con andenes en ambos costados, zona residencial-deportiva, diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (concreto hidráulico), estado de la calzada (buen estado no se observan baches), señalización (vertical), señalización (horizontal).

TIPO DE SEGURIDAD	CLASE DE SEÑALIZACIÓN
Elementos de seguridad Activa	**Señalización vial** • Señales reglamentarias
Elementos de seguridad pasiva	Infraestructura de mitigación, Sardineles en los costados.

02 FOTOGRAFIAS DEL SITIO

FOTOGRAFIA No. 1



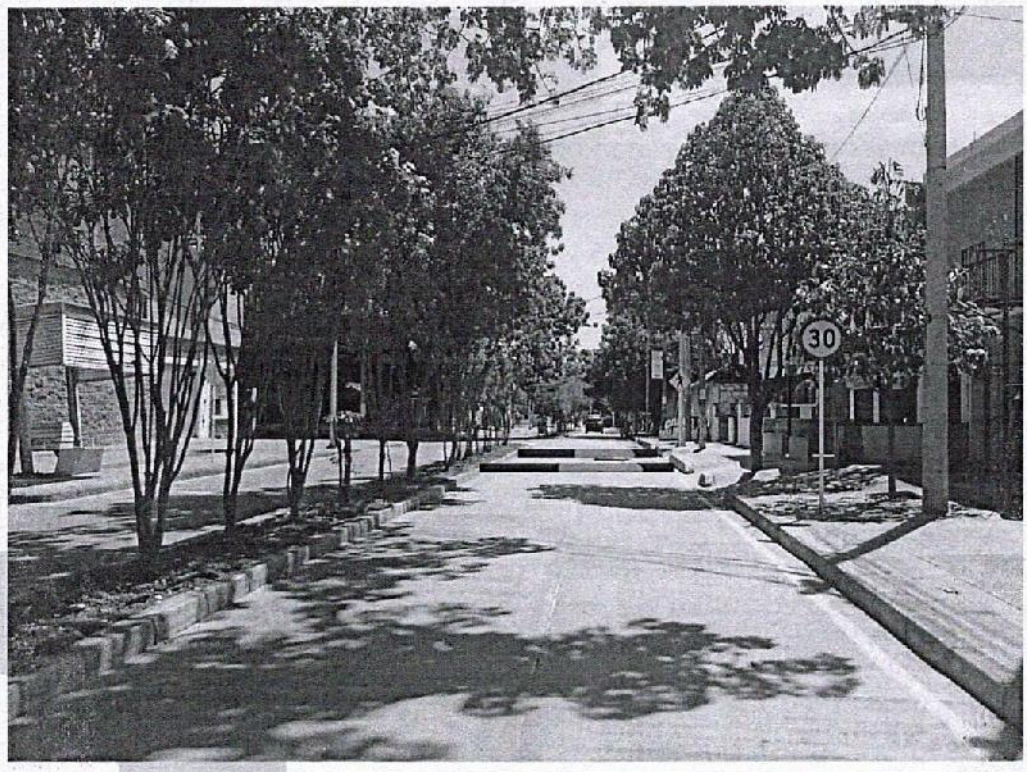
Tramo de vía, carreras 16 tomando como punto de referencia de inicio intersección calle 8 hacia la calle 7 vía de una calzada, dos carriles de un sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, con señalización vertical, con demarcación vial o longitudinal, ancho de calzada 7.0 metros, (amplia visibilidad frente al corredor vial a los diferentes actores viales, diseño de Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (concreto hidráulico), estado de la calzada (buen estado no se observan baches), el trazado predominantemente recto y un terreno plano, el amplio campo de visibilidad, propicia que algunos conductores desarrollen velocidades superiores a las permitidas para un sector urbano de carácter residencial y de constante circulación de peatones.
zona de influencia directa del coliseo deportivo zona de alta afluencia peatonal, se recomienda la instalación de dos (2) reductores de velocidad tipo portátil con anterioridad a la intersección.

La instalación se sustenta en la Resolución 20253040037925 de 2025 del Ministerio de Transporte - Manual de Señalización Vial, Capítulo de dispositivos de pacificación temporal en zonas exclusivas (zonas comerciales, deportivas, escolares e institucionales), la cual establece:

Distancia a la intersección: El resalto portátil debe instalarse entre 15 y 20 metros antes de la línea de pare o del borde de la intersección, nunca dentro de la intersección ni sobre el cruce peatonal. Para este caso, se propone el primer reductor a 20 m de la esquina de la calle 8 y el segundo a 15 m, garantizando frenado progresivo.

se requiera hacer más drástica la reducción de velocidad en zona exclusiva próxima a intersección, por lo que se deberá instalar varios resaltos en serie. Por ello se proponen dos líneas de reductores, con separación entre sí de 3 a 5 metros, para minimizar al máximo la velocidad de aproximación de 30 km/h a menos de 15 km/h.
la Resolución 20253040037925 de 2025 del Ministerio de Transporte - Manual de Señalización Vial Señala la obligatoria por la misma Resolución que el resalto debe estar acompañado de señalización vertical temporal SP-25 "PROXIMIDAD A RESALTO" y SR-30 "VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA" ya existente. La señal SP-25 deberá ubicarse a una distancia de entre cuarenta (40) y sesenta (50) metros antes del punto de ubicación del resalto, para cada sentido de circulación, garantizando una adecuada anticipación y reducción progresiva de la velocidad. La ubicación específica del dispositivo deberá señalarse conforme a las condiciones técnicas aplicables y verificarse en campo, también deberá ubicarse la señal SP-25A, esta corresponde específicamente a "UBICACIÓN DE RESALTO" y señala el punto donde está el resalto; no reemplaza la SP-25 de aproximación

FOTOGRAFIA No. 2



Tramo de vía, carrera 16 tomando como punto de referencia de inicio intersección calle 8 hacia la calle 9, vía de una calzada, dos carriles de un sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, con señalización vertical, con demarcación vial o longitudinal, ancho de calzada 7.0 metros, (espacio suficiente para el tránsito de vehículos en dos carriles un solo sentido vial), amplia visibilidad frente al corredor vial a los diferentes actores viales, diseño de Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (plano) tipo de Superficie de Rodadura (concreto hidráulico), estado de la calzada (buen estado no se observan baches), el trazado predominantemente recto y un terreno plano, el amplio campo de visibilidad, propicia que algunos conductores desarrollen velocidades superiores a las permitidas para un sector urbano de carácter residencial y de constante circulación de peatones.

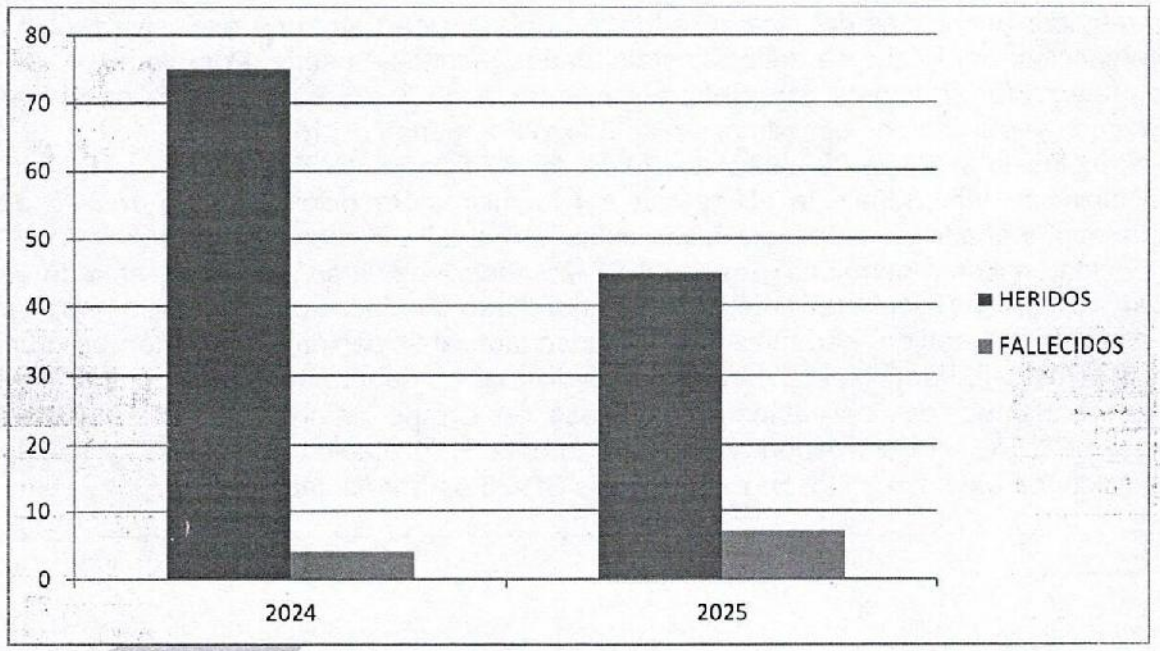
zona de influencia directa del coliseo deportivo zona de alta afluencia peatonal, se recomienda la instalación de dos (2) reductores de velocidad tipo portátil con anterioridad a la intersección.

La instalación se sustenta en la Resolución 20253040037925 de 2025 del Ministerio de Transporte - Manual de Señalización Vial, Capítulo de dispositivos de pacificación temporal en zonas exclusivas (zonas deportivas, escolares e institucionales), la cual establece.

Distancia a la intersección: El resalto portátil debe instalarse entre 15 y 20 metros antes de la línea de pare o del borde de la intersección, nunca dentro de la intersección ni sobre el cruce peatonal. Para este caso, se propone el primer reductor a 20 metros, de la esquina de la Cra 16 y el segundo a 15 m, garantizando frenado progresivo.

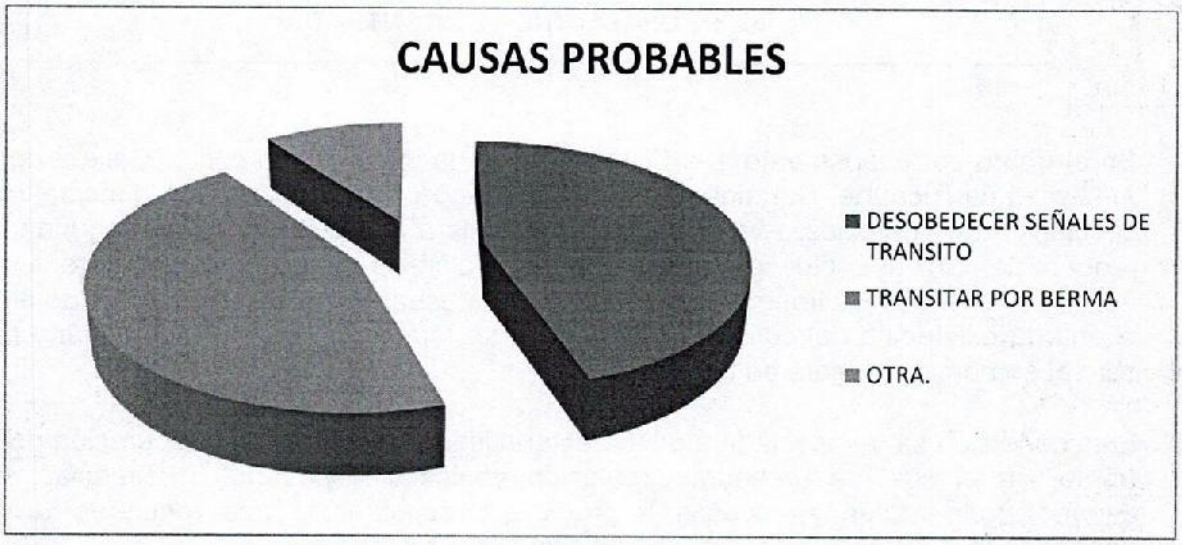
se requiera hacer más drástica la reducción de velocidad en zona exclusiva próxima a intersección, por lo que se deberá instalar varios resaltos en serie. Por ello se proponen dos líneas de reductores, con separación entre sí de 3 a 5 metros, para minimizar al máximo la velocidad de aproximación de 30 km/h a menos de 15 km/h.
la Resolución 20253040037925 de 2025 del Ministerio de Transporte - Manual de Señalización Vial Señala la obligatoria por la misma Resolución que el resalto debe estar acompañado de señalización vertical temporal SP-25 "proximidad a resalto" y sr-30 "velocidad máxima permitida". La señal SP-25 deberá ubicarse a una distancia de entre cuarenta (40) y sesenta (60) metros antes del punto de ubicación del resalto, para cada sentido de circulación, garantizando una adecuada anticipación y reducción progresiva de la velocidad. La ubicación específica del dispositivo deberá señalarse conforme a las condiciones técnicas aplicables y verificarse en campo, también deberá ubicarse la señal SP-25A, esta corresponde específicamente a "ubicación de resalto" y señala el punto donde está el resalto; no reemplaza la SP-25 de aproximación.

ACCIDENTALIDAD							
TOTAL, MUERTOS		TOTAL, HERIDOS		DAÑOS		TOTAL, ACCIDENTES	
2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
04	07	75	45	NO APLICA	NO APLICA	64	34

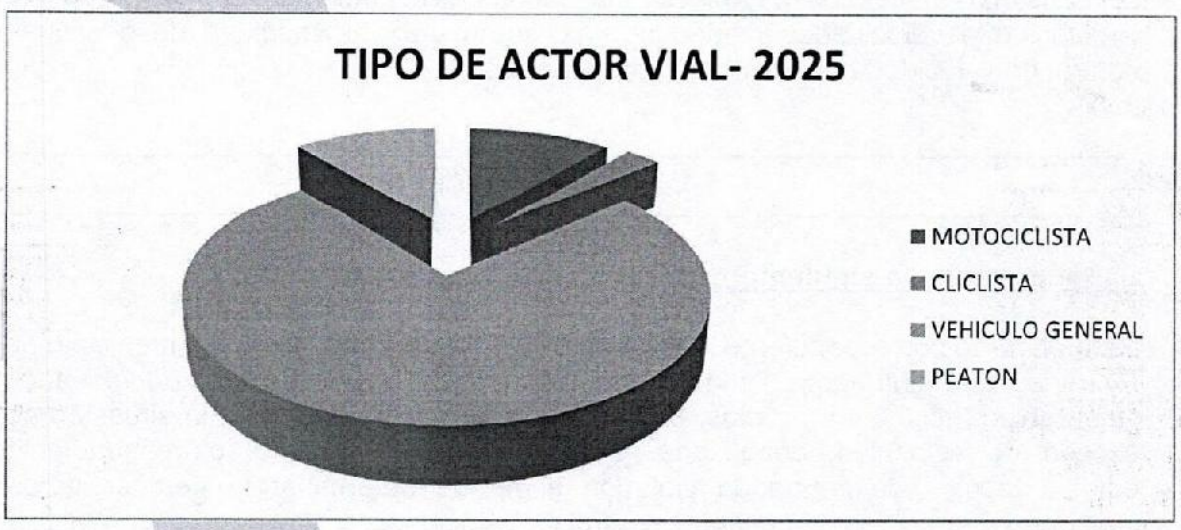


	HERIDOS	FALLECIDOS
2024	75	4
2025	45	7

Fuente: inspección de policía



	CAUSAS PROBABLES
DESOBEDECER SEÑALES	45%
TRANSITAR POR BERMA	45%
OTRA.	10%



	TIPO DE ACTOR VIAL- 2025
MOTOCICLISTA	4
CLICLISTA	1
VEHICULO GENERAL	28
PEATON	4

Fuente: inspección de policía

3. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

En el tramo correspondiente a la Carrera 16, en la intersección con la Calle 8 del municipio de Ricaurte, Cundinamarca, se identificó como problemática principal la circulación de vehículos a velocidades superiores a las condiciones de seguridad requeridas para el sector, generando una situación de riesgo para los diferentes actores viales, especialmente peatones y demás usuarios vulnerables teniendo en cuenta la existencia del coliseo de deporte que está en constante uso sumado a esto el comercio evidente en el sector.

Esta condición se ve asociada a las características y condiciones de operación del tramo, en el cual se presenta circulación vehicular y peatonal, presencia de usuarios vulnerables y accesos a predios, circunstancias que requieren una adecuada regulación y control de la velocidad de circulación.

La situación descrita puede incrementar el riesgo de ocurrencia de siniestros viales o agravar sus consecuencias, particularmente debido a la interacción entre vehículos, peatones y los accesos existentes sobre el tramo vial. Por lo anterior, se consideró necesario establecer las causas y condiciones que favorecen la circulación a velocidades inadecuadas y determinar las medidas de gestión y control de velocidad técnicamente procedentes.

4. RECOMENDACIONES

Se recomienda lo siguiente:

Para el tramo correspondiente a la carrera 16, intersección calle 8 del municipio de Ricaurte, Cundinamarca, y teniendo en cuenta la presencia de usuarios vulnerables, accesos a predios, circulación vehicular y peatonal y la situación de exceso de velocidad identificada, se recomienda realizar el correspondiente estudio técnico de seguridad vial con el fin de determinar la pertinencia de implementar medidas de gestión y control de velocidad.

En caso de determinarse técnicamente la necesidad de utilizar reductores de velocidad tipo resalto, estos deberán instalarse de manera transversal a la calzada, en un punto que permita su adecuada aproximación, visibilidad y operación, evitando su ubicación inmediata sobre las intersecciones de la Carrera

16 y Carrera 17. Su ubicación deberá definirse de acuerdo con las condiciones geométricas y operacionales del tramo.

Asimismo, deberá implementarse la señal preventiva temporal sp-25 proximidad a resalto, ubicada con la anticipación requerida para advertir oportunamente a los conductores, complementada con la señal reglamentaria sr-30 velocidad máxima permitida, conforme a la velocidad establecida para el sector. Cuando existan señales SR-30 que establezcan una velocidad superior, estas deberán ser cubiertas durante el tiempo de permanencia del resalto portátil.

Los resaltos deberán cumplir las características técnicas establecidas en especificaciones técnicas de la RESOLUCIÓN N.° 20253040037925, octubre 2025 Manual de Señalización Vial vigente, incluyendo sus dimensiones, altura, coloración y elementos retrorreflectivos, en caso de que el estudio técnico determine la necesidad de utilizar varios dispositivos para lograr una reducción progresiva de la velocidad, estos podrán instalarse de manera sucesiva, garantizando que su disposición no genere riesgos adicionales para los usuarios de la vía.

Finalmente, se recomienda complementar la intervención con las medidas de señalización y demarcación que resulten técnicamente procedentes, garantizando condiciones adecuadas de visibilidad, orientación, regulación de la velocidad y protección de peatones y demás actores viales, en concordancia con el Manual de Señalización Vial adoptado por el Ministerio de Transporte.

5. EQUIPO AUDITOR

ALEXANDER PERDOMO DIAZ
Gestor de movilidad y seguridad vial
Técnico profesional en seguridad vial

Ricaurte
Alcaldía Municipal

Ricaurte- Cundinamarca, octubre 7 de 2026

INFORME ESPECIAL EN SEGURIDAD VIAL No. 2026-014

Fecha de Inicio	:	1 de octubre 2026
Fecha de culminación	:	7 de octubre 2026
Fecha elaboración	:	7 de octubre 2026

REFERENCIA

En atención al requerimiento del Doctor **IVAN DARIO LOPEZ SANCHEZ** secretario de Gobierno y participación comunitaria de la Alcaldía Municipal de Ricaurte, Cundinamarca, se elaboró un informe especial en seguridad vial, del siguiente tramo del vial.

Carrera 18 entre Calle 2 y Transversal 1, sector Villa Carolina: corresponde a una vía urbana conformada por dos calzadas de circulación vehicular, cada una con dos carriles, separadas físicamente mediante un separador central. La configuración de la vía permite organizar los flujos vehiculares en sentidos opuestos, el tramo presenta una configuración predominantemente recta, con adecuada continuidad visual. Respecto a la condición topográfica, se identifica una pendiente ascendente en el sentido de circulación desde la Transversal 1 hacia la Calle 2, superficie de rodadura corresponde a asfalto flexible, encontrándose en buen estado de conservación, sin observarse baches u otras afectaciones relevantes que dificulten la circulación vehicular, señalización vertical y señalización horizontal.

DILIGENCIAS ADELANTADAS

- ✓ Inspección al lugar que presentan problemáticas.
- ✓ Se realiza fijación fotográfica.
- ✓ Informe sobre análisis y concepto de la vía sobre posibles factores que pueden generar siniestros viales.
- ✓ Recolección de información.
- ✓ Solicitud de información de accidentalidad vial 2024 y 2025 del municipio.

✓ Equipo auditor.

1. ANALISIS DE LA VIA

1.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR



Trazado corresponde a una vía urbana conformada por dos calzadas de circulación vehicular, cada una con dos carriles, separadas físicamente mediante un separador central. La configuración de la vía permite organizar los flujos vehiculares en sentidos opuestos, el tramo presenta una configuración predominantemente recta, con adecuada continuidad visual. Respecto a la condición topográfica, se identifica una pendiente ascendente en el sentido de circulación desde la Transversal 1 hacia la Calle 2, superficie de rodadura corresponde a asfalto. Distancia total: 278,47 metros.

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
Tramo de vía	Carrera 18 entre Calle 2 y Transversal 1, sector Villa Carolina diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente) tipo de Superficie de Rodadura (asfalto), estado de la calzada (bueno sin baches), señalización (vertical), señalización (horizontal), perímetro urbano del municipio de Ricaurte.
Geométricas	con condiciones de continuidad en la plataforma vial, espacio peatonal definido con anden en ambos costados del tramo, separador central,
Utilización	Doble sentido de circulación
Calzadas	Dos calzadas
Carriles	Cuatro carriles
Material	Asfalto flexible
Estado	Bueno
Iluminación	Artificial.
Señalización:	Señalización Horizontal, señalización vertical

1.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES

Tramo de vía, Carrera 18 entre Calle 2 y Transversal 1, sector Villa Carolina diseño Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente) tipo de Superficie de Rodadura (asfalto), vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte.

SEÑALIZACIÓN	CLASE Y CARACTERÍSTICAS
Vertical	Reglamentarias (SR-01), (SR-28), (SR-30) (SP-46), (SP-55).
Horizontal	línea segmentada blanca que permite orientar la circulación, línea de borde blanca, línea de borde amarilla, cebra o cruce peatonal, doble línea blanca, hitos tubulares que delimitan la calzada de ciclorruta.
Dispositivos Luminosos	Con iluminación artificial en postes adecuados para tal fin.

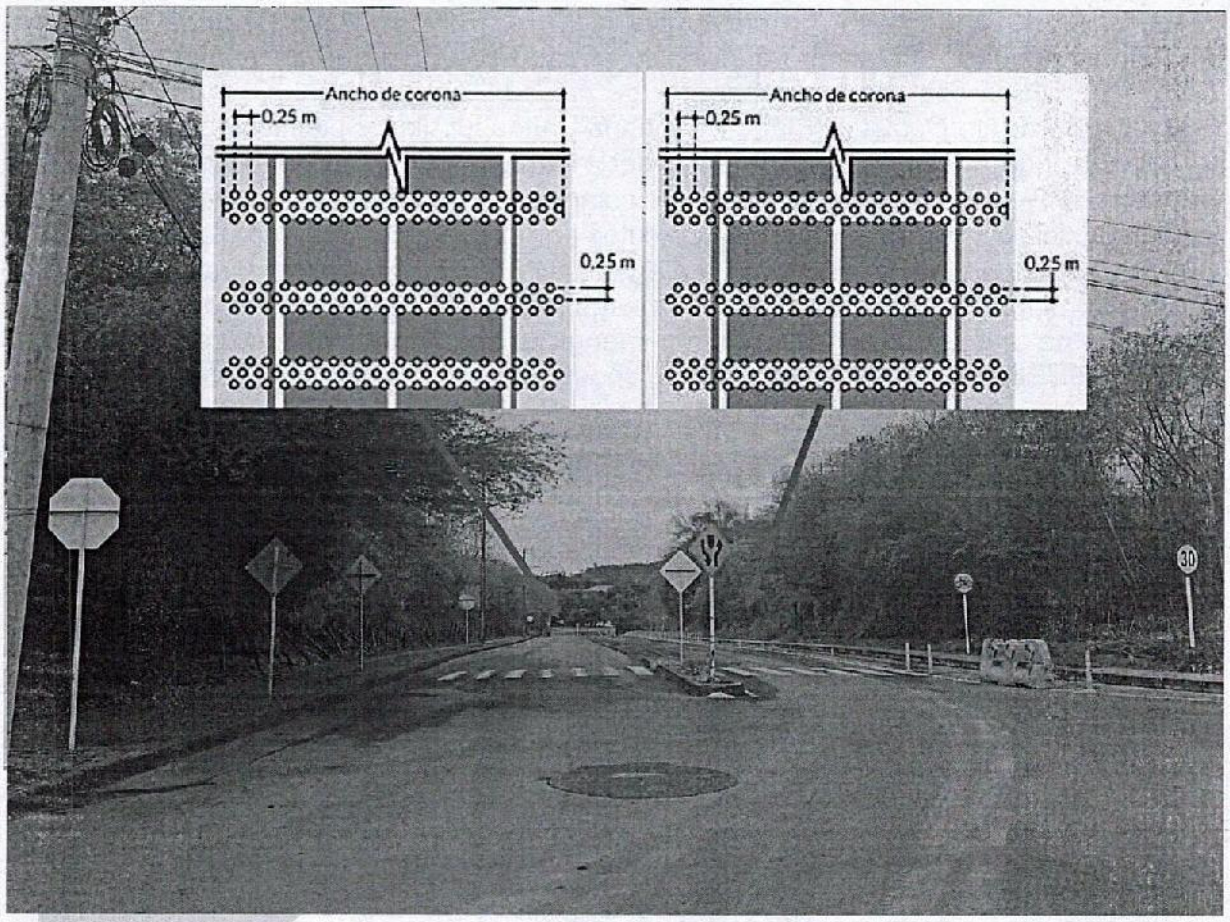
1.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VIA

vía urbana conformada por dos calzadas de circulación vehicular, cada una con dos carriles, separadas físicamente mediante un separador central. La configuración de la vía permite organizar los flujos vehiculares en sentidos opuestos, el tramo presenta una configuración predominantemente recta, con adecuada continuidad visual. Respecto a la condición topográfica, se identifica una pendiente ascendente en el sentido de circulación desde la Transversal 1 hacia la Calle 2, superficie de rodadura corresponde a asfalto,

TIPO DE SEGURIDAD	CLASE DE SEÑALIZACIÓN
Elementos de seguridad Activa	**Señalización vial** Señalización vertical Señalización horizontal Demarcación de carriles Paso peatonal demarcado Separador central Andenes
Elementos de seguridad pasiva	Infraestructura de mitigación, Sardineles en los costados, Separador central

03 FOTOGRAFIAS DEL SITIO

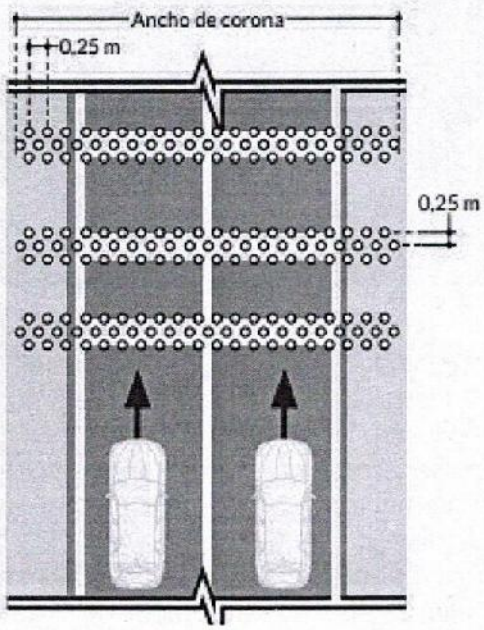
FOTOGRAFIA No. 1



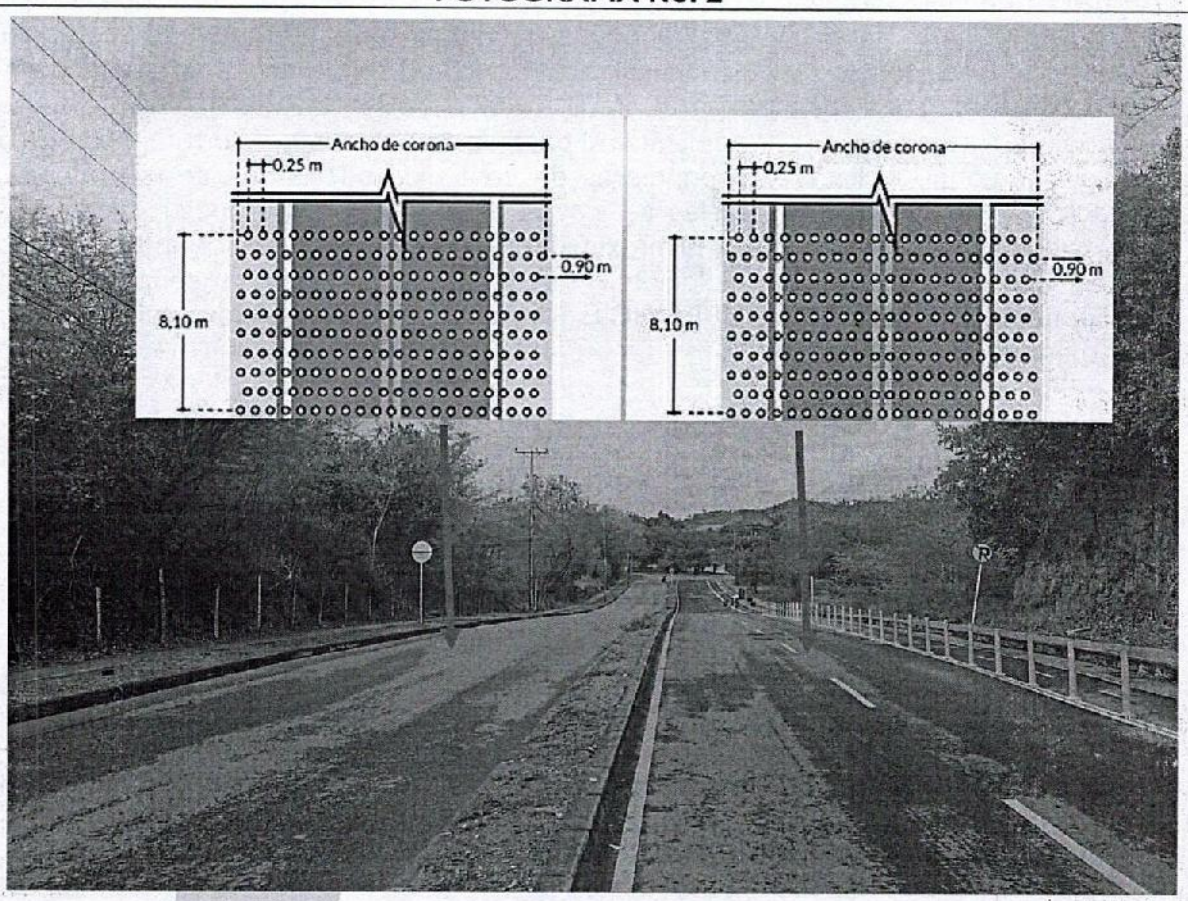
Tramo de vía, Carrera 18 entre Calle 2 y Transversal 1, tomando como punto de referencia de inicio calle 2 vía de dos calzadas de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, con señalización vertical, con demarcación vial o longitudinal, (espacio suficiente para el transito bidireccional de vehículos), amplia visibilidad frente al corredor vial a los diferentes actores viales, diseño de Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente, se identifica una pendiente ascendente en el sentido de circulación desde la Transversal 1 hacia la Calle 2) tipo de Superficie de Rodadura, (asfalto), estado de la calzada (bueno sin baches), el amplio campo de visibilidad, propicia que algunos conductores desarrollen velocidades superiores a las permitidas para un sector urbano de carácter residencial y de constante circulación de peatones.

se observa plataforma, dos calzadas, separador central, que divide las calzadas, el flujo vehicular de las calzadas en un solo sentido de circulación, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, Se observa señalización vial Reglamentaria Señal Preventiva SP-52A (Ciclorruta en la vía / Proximidad de ciclistas), Señalización Reglamentaria (SR-01), (SR-28), (SR-30), Señalización preventiva (SP-46), (SP-55), Paso Peatonal tipo Cebra (Líneas longitudinales blancas) que indica el paso con prioridad de peatones, línea de borde amarilla al costado del separador de calzada, línea central segmentada blanca, Línea de Borde de Calzada (Blanca Continua), hitos tubulares plásticos a la derecha de la calzada, que aíslan el carril derecho de la calzada que va de la calle segunda a la transversal 1, para delimitar el paso vehicular con la ciclorruta, zona de alta afluencia peatonal, ciclistas y conductores de vehículos por lo que se recomienda la instalación de Franja de estoperoles se instala para alertar al conductor, mediante un efecto vibratorio y sonoro, sobre la proximidad a un riesgo potencial, induciendo con esto a una reducción de la velocidad, se debe implementar la señal preventiva correspondiente es la SP-24 SUPERFICIE RIZADA, que se dispone previa a la franja antes mencionada.

La instalación se sustenta en la Resolución 20253040037925 de 2025 del Ministerio de Transporte - Manual de Señalización Vial, Capítulo de dispositivos de pacificación temporal en zonas exclusivas (zonas deportivas, escolares e institucionales), la cual establece:



FOTOGRAFIA No. 2

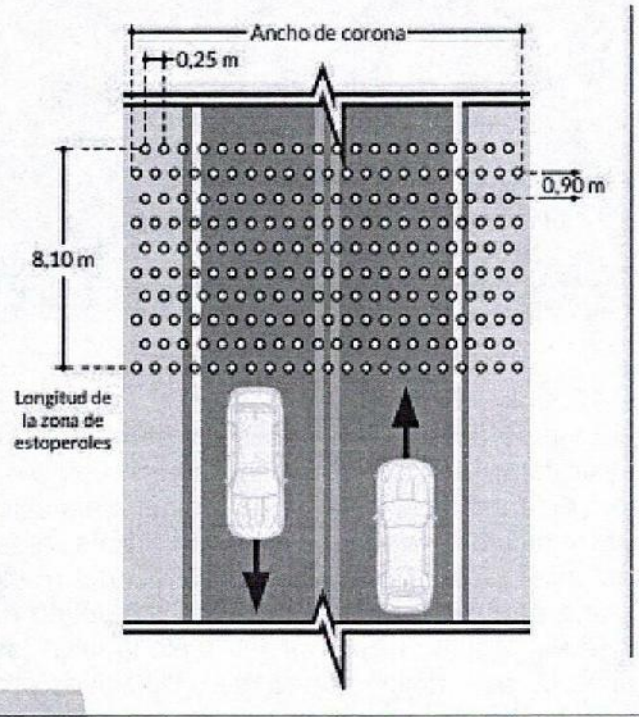


Tramo de vía, Carrera 18 entre Calle 2 y Transversal 1, tomando como punto de referencia de inicio calle 2 vía de dos calzadas de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, con señalización vertical, con demarcación vial o longitudinal, (espacio suficiente para el transito bidireccional de vehículos), amplia visibilidad frente al corredor vial a los diferentes actores viales, diseño de Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente, se identifica una pendiente descendente en el sentido de circulación desde la Calle 2 hacia la Transversal 1) tipo de Superficie de Rodadura, (asfalto), estado de la calzada (bueno sin baches), el amplio campo de visibilidad, propicia que algunos conductores desarrollen velocidades superiores a las permitidas para un sector urbano de carácter residencial y de constante circulación de peatones.

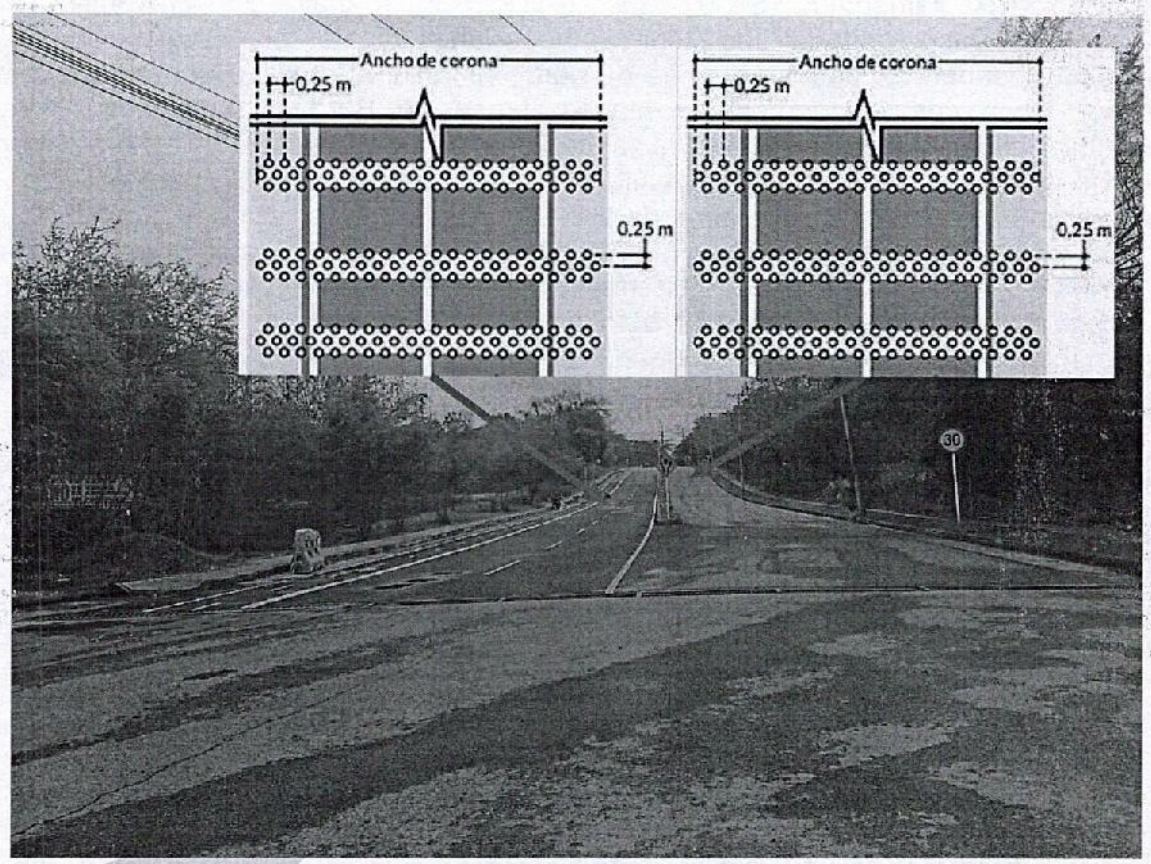
se observa plataforma, dos calzadas, separador central, que divide las calzadas, el flujo vehicular de las calzadas en un solo sentido de circulación, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, Se observa en el tramo vial a intervenir (Ciclorruta en la vía /

Proximidad de ciclistas), Señalización Reglamentaria (SR-28), Señalización preventiva línea de borde amarilla al costado del separador de calzada, línea central segmentada blanca, Línea de Borde de Calzada (Blanca Continua), hitos tubulares plásticos a la derecha de la calzada, que aíslan el carril derecho de la calzada que va de la calle segunda a la transversal 1, para delimitar el paso vehicular con la ciclorruta, zona de alta afluencia peatonal, ciclistas y conductores de vehículos por lo que se recomienda la instalación de Franja de estoperoles se instala para alertar al conductor, mediante un efecto vibratorio y sonoro, sobre la proximidad a un riesgo potencial, induciendo con esto a una reducción de la velocidad, se debe implementar la señal preventiva correspondiente es la SP-24 SUPERFICIE RIZADA, que se dispone previa a la franja antes mencionada.

La instalación se sustenta en la Resolución 20253040037925 de 2025 del Ministerio de Transporte - Manual de Señalización Vial, Capítulo de dispositivos de pacificación temporal en zonas exclusivas (zonas deportivas, escolares e institucionales), la cual establece:



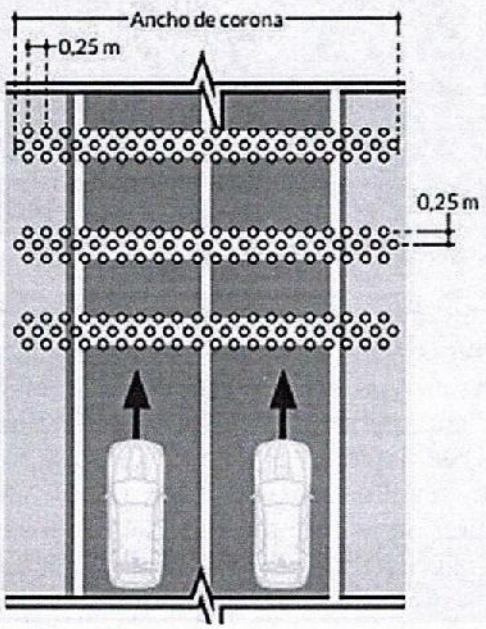
FOTOGRAFIA No. 3



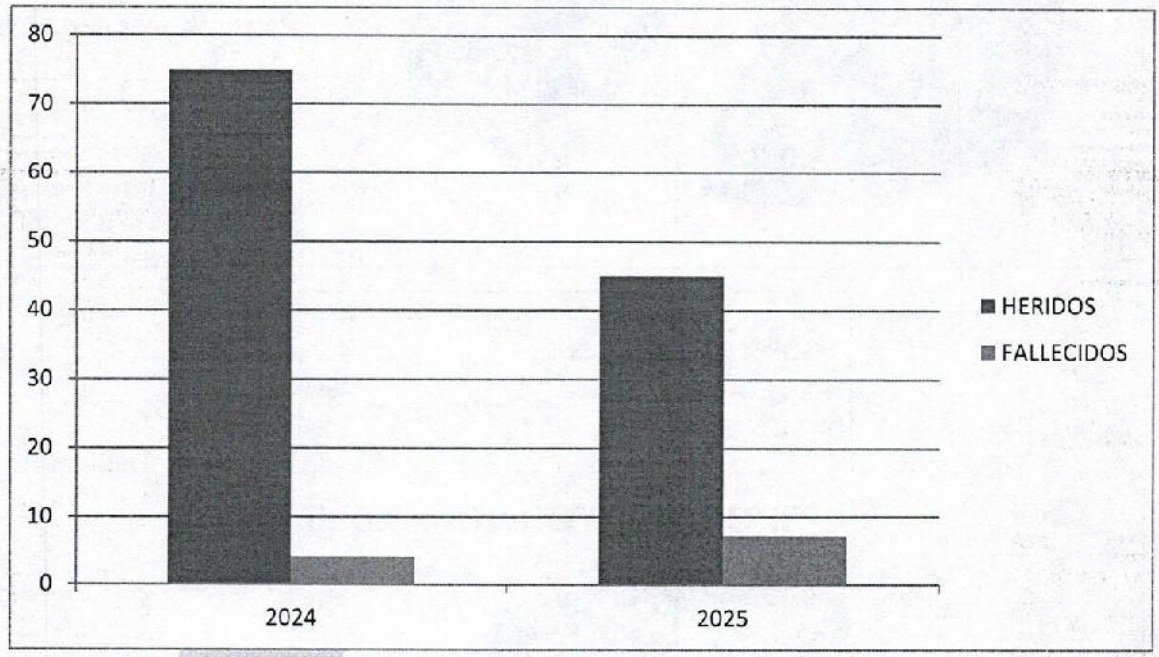
Tramo de vía, Carrera 18 entre Calle 2 y Transversal 1, tomando como punto de referencia de inicio transversal 1 vía de dos calzadas de doble sentido de circulación vehicular, Sector residencial, vía urbana, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, con señalización vertical, con demarcación vial o longitudinal, (espacio suficiente para el transito bidireccional de vehículos), amplia visibilidad frente al corredor vial a los diferentes actores viales, diseño de Geometría del Trazado (recta), tipo de terreno (pendiente, se identifica una pendiente ascendente en el sentido de circulación desde la Transversal 1 hacia la Calle 2) tipo de Superficie de Rodadura, (asfalto), estado de la calzada (bueno sin baches), el amplio campo de visibilidad, propicia que algunos conductores desarrollen velocidades superiores a las permitidas para un sector urbano de carácter residencial y de constante circulación de peatones.

se observa plataforma, dos calzadas, separador central, que divide las calzadas, el flujo vehicular de las calzadas en un solo sentido de circulación, perímetro urbano del municipio de Ricaurte, Se observa en el tramo vial a intervenir señalización vial Reglamentaria Señal Preventiva SP-52A (Ciclorruta en la vía / Proximidad de ciclistas), Señalización Reglamentaria (SR-01), (SR-28), (SR-30), Señalización preventiva (SP-46), (SP-55), Paso Peatonal tipo Cebra (Líneas longitudinales blancas) que indica el paso con prioridad de peatones, línea de borde amarilla al costado del separador de calzada, línea central segmentada blanca, Línea de Borde de Calzada (Blanca Continua), hitos tubulares plásticos a la derecha de la calzada, que aíslan el carril derecho de la calzada que va de la calle segunda a la transversal 1, para delimitar el paso vehicular con la ciclorruta, zona de alta afluencia peatonal, ciclistas y conductores de vehículos por lo que se recomienda la instalación de Franja de estoperoles se instala para alertar al conductor, mediante un efecto vibratorio y sonoro, sobre la proximidad a un riesgo potencial, induciendo con esto a una reducción de la velocidad, se debe implementar la señal preventiva correspondiente es la SP-24 SUPERFICIE RIZADA, que se dispone previa a la franja antes mencionada.

La instalación se sustenta en la Resolución 20253040037925 de 2025 del Ministerio de Transporte - Manual de Señalización Vial, Capítulo de dispositivos de pacificación temporal en zonas exclusivas (zonas deportivas, escolares e institucionales), la cual establece:

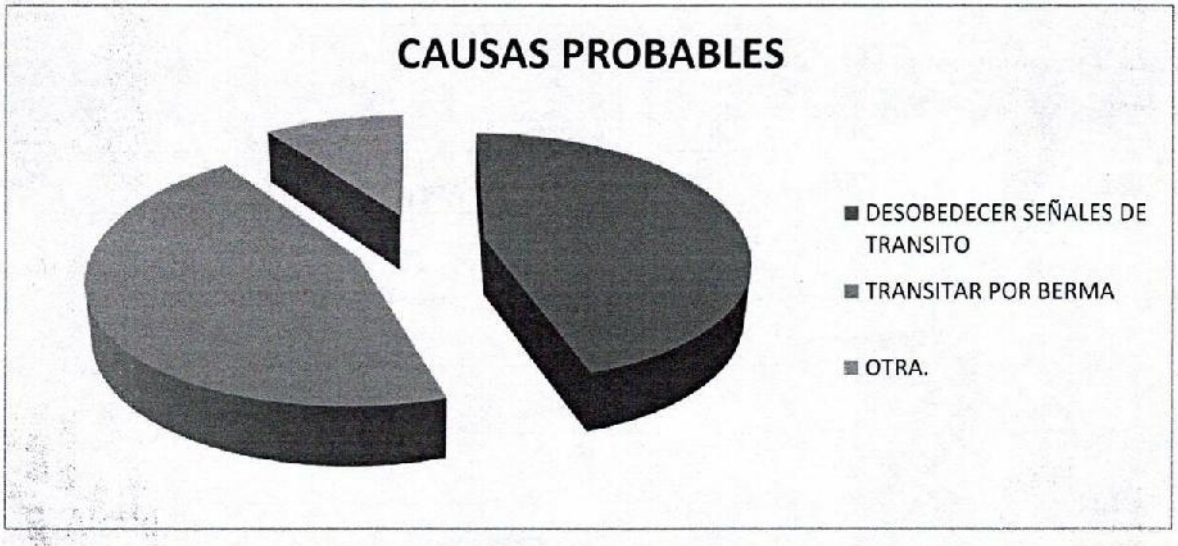


ACCIDENTALIDAD							
TOTAL, MUERTOS		TOTAL, HERIDOS		DAÑOS		TOTAL, ACCIDENTES	
2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
04	07	75	45	NO APLICA	NO APLICA	64	34



	HERIDOS	FALLECIDOS
2024	75	4
2025	45	7

Fuente: inspección de policía



	CAUSAS PROBABLES
DESOBEDECER SEÑALES	45%
TRANSITAR POR BERMA	45%
OTRA.	10%



	TIPO DE ACTOR VIAL- 2025
MOTOCICLISTA	4
CLICLISTA	1
VEHICULO GENERAL	28
PEATON	4

Fuente: inspección de policía

3. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

En el tramo correspondiente a la carrera 18 entre calle 2 y transversal 1, del municipio de Ricaurte, Cundinamarca, se identificó como problemática principal la circulación de vehículos a velocidades superiores a las condiciones de seguridad requeridas para el sector, generando una situación de riesgo para los diferentes actores viales, en especial los más vulnerables peatones, ciclistas y conductores.

Se ha observado que los conductores exceden estos límites sin evaluar adecuadamente los riesgos asociados. Esta conducta imprudente incrementa significativamente la probabilidad de siniestros viales, ya que implica una subestimación o desconocimiento de factores como la capacidad de reacción ante imprevistos, la distancia de frenado, las condiciones de la vía y la presencia de peatones, ciclistas y conductores. El exceso de velocidad reduce el margen de seguridad necesario para evitar siniestros viales, afectando la seguridad vial y poniendo en riesgo tanto a los peatones, ciclistas y conductores.

4. RECOMENDACIONES

Se recomienda lo siguiente:

Teniendo en cuenta la presencia de usuarios vulnerables, accesos a predios, circulación vehicular y peatonal y la situación de exceso de velocidad identificada, se recomienda realizar el correspondiente estudio técnico de seguridad vial con el fin de determinar la pertinencia de implementar medidas de gestión y control de velocidad.

En caso de determinarse técnicamente la necesidad de utilizar reductores de velocidad, en un punto que permita su adecuada aproximación, visibilidad y operación, evitando su ubicación inmediata sobre las intersecciones de la Calle 2 y transversal 1. Su ubicación deberá definirse de acuerdo con las condiciones geométricas y operacionales del tramo.

Asimismo, deberá implementarse la señal preventiva temporal sp-25 proximidad a resalto, ubicada con la anticipación requerida para advertir oportunamente a los conductores, complementada con la señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida, conforme a la velocidad establecida para el sector.

Los dispositivos de reducción de velocidad deberán cumplir las características técnicas establecidas en especificaciones técnicas de la RESOLUCIÓN N.° 20253040037925, octubre 2025 Manual de Señalización Vial vigente, incluyendo sus dimensiones, altura, coloración y elementos retrorreflectivos, en caso de que el estudio técnico determine la necesidad de utilizar varios dispositivos para lograr una reducción progresiva de la velocidad, estos podrán instalarse de manera sucesiva, garantizando que su disposición no genere riesgos adicionales para los usuarios de la vía.

Finalmente, se recomienda complementar la intervención con las medidas de señalización y demarcación que resulten técnicamente procedentes, garantizando condiciones adecuadas de visibilidad, orientación, regulación de la velocidad y protección de peatones y demás actores viales, en concordancia con el Manual de Señalización Vial adoptado por el Ministerio de Transporte.

por lo que se recomienda la instalación de Franja de estoperoles, este dsipositivo se instala para alertar al conductor, mediante un efecto vibratorio y sonoro, sobre la proximidad a un riesgo potencial, induciendo con esto a una reducción de la velocidad, se debe implementar la señal preventiva correspondiente es la SP-24 SUPERFICIE RIZADA, que se dispone previa a la franja antes mencionada.

5. EQUIPO AUDITOR



ALEXANDER PERDOMO DIAZ
Gestor de movilidad y seguridad vial
Técnico profesional en seguridad vial