



Bogotá D.C., abril 30 de 2021

Señor

OSCAR ANDRÉS RICO GÓMEZ

Representante Legal

Consorcio Ardanuy IVICSA

CALLE 86 19 A 21 OFICINA 502

Bogotá. D.C.,

REF: Contrato IDU-1630-2020, cuyo objeto es *“Actualización, ajustes y complementación de la factibilidad y los Estudios y Diseños del Cable Aéreo en San Cristóbal, en Bogotá D.C.”*. **Respuesta al radicado 20216120629612, Metodología Estudio de Tránsito (ET) V2.**

Respetado señor Oscar,

Con el propósito de atender la solicitud contenida en el radicado de la referencia, mediante el cual se remite la Metodología de Estudio de Tránsito (ET) V2 del Contrato citado en la referencia, previamente revisada y aprobada por la Interventoría, esta Subdirección emite **concepto técnico favorable**, de la propuesta metodológica presentada, bajo las siguientes consideraciones:

1. Se recomienda que una vez finalizada la etapa de factibilidad para la definición de la alternativa a desarrollar en la fase de estudios y diseños, se socialice a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) con el fin de definir los lineamientos para el desarrollo de dicha etapa.
2. De acuerdo a lo descrito en la página 30 del documento de metodología (V2) donde se menciona lo siguiente: *“En caso de identificar variaciones relevantes (mayores al 10%) se procederá a realizar un ajuste de la información recolectada por el consultor”*, se sugiere que dicho ajuste se realice en el caso que se presente una diferencia del 10% por debajo del volumen referencia de las estaciones de monitoreo; en el caso que los volúmenes sean superiores, se deberá trabajar con dichos volúmenes dado que representarían la situación crítica para el proyecto.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





3. De acuerdo como se indica en la pág. 35 de la metodología, la toma de información no debe ser realizada los días festivos; de acuerdo a las fechas de toma de información propuestas por el consultor se planea realizar los aforos para las estaciones M3, E31, E32, E33, M4, M5 y M6 el día 15 de mayo, sin embargo, es un fin de semana con festivo, por lo que no se considera día apto para la realización de toma de información. De acuerdo a lo anterior se debe modificar el día propuesto para la toma de las estaciones y notificar a la SDM por correo electrónico para dar aval al cambio de fechas propuesto. De igual forma y teniendo presentes las condiciones actuales por COVID - 19, de seguir las restricciones actuales en la ciudad, se deberá dar un alcance a la presente aprobación, proponiendo una metodología para el análisis de información para el día atípico.
4. La información secundaria a usar en el proyecto debe ser llevada al año de línea base (2021), justificándose técnicamente su procedimiento, asimismo debe ser utilizada la información más reciente, para este caso, la correspondiente a los años 2018 en adelante.
5. Para el análisis de tránsito atraído para el proyecto, se habla de análisis de demandas captadas de pasajeros del cable, sin embargo; el análisis del tránsito atraído deberá incluir el impacto que el proyecto traerá en los otros modos en el área de influencia (motorizados y no motorizados).
6. Todo análisis necesario y que pueda ser tomado en la actualidad debe ser considerado en el documento técnico del ET.
7. Se debe incluir un análisis de actores no motorizados que circulan en la zona de influencia del corredor. Asimismo, se aclara que toda infraestructura propuesta debe ser articulada con lo existente y proyectado de la zona, propendiendo siempre por la seguridad vial y accesibilidad de estos usuarios, siguiendo los lineamientos establecidos por la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP) y los lineamientos establecidos por la Oficina de Seguridad Vial (OSV) de la SDM.
8. Puntos de toma de información adicional no indicados en la presenta metodología, que la consultoría e interventoría hayan identificado como



necesarios para el desarrollo de labores de oficina y de campo, y que no hayan sido identificados en la metodología deberán presentarse dentro del ET con la respectiva justificación.

9. Las soluciones que se presenten en la etapa de estudios y diseños definitivos del presente contrato deberán estar articuladas con los demás proyectos que hagan parte de la SDM, Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que se encuentren en desarrollo en el área de influencia.
10. Se precisa que se deben tener en cuenta todos los movimientos y usuarios (vehiculares, peatonales y ciclistas) presentes en el punto de aforo. Lo anterior acorde con lo establecido en el componente de tránsito del contrato.
11. Se deberán presentar los análisis de tránsito (capacidad y niveles de servicio) y los modelos de microsimulación, los cuales deberán recrear la situación actual y con proyecto, de donde se puedan obtener los datos que sirvieron de base para la evaluación de las propuestas de mitigación de impactos. La modelación deberá efectuarse en red y como mínimo deberá contemplar el área de influencia indirecta del proyecto.
12. La calibración de los modelos para la situación de línea base en la hora de máxima demanda de la semana, se validará a partir de los estadísticos y/o metodologías definidas en la literatura y/o estado del arte para tal fin (se recomienda estadístico GEH). La cual deberá hacerse por tipo de vehículo y para cada una de las intersecciones modeladas en la red.
13. Se solicita incluir dentro del contenido del ET un capítulo de SEGURIDAD VIAL, en el cual se analice la siniestralidad, se determinen los puntos críticos, posibles causas de siniestralidad y se propongan las medidas de solución que se incluirán en los diseños. En general, se considera necesario seguir los lineamientos de los documentos técnicos de tránsito del Contrato y lineamientos establecidos por la OSV de la SDM.
14. El ET deberá dar cumplimiento a lo establecido en el CAPITULO 3 TRÁNSITO anexo de los pliegos de condiciones del contrato. En caso de

3

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*



omitir actividades incluidas en dicho documento, se deberá presentar la justificación técnica para consideración de la Entidad y el IDU deberá definir la procedencia o no de dichas omisiones desde su competencia como Entidad contratante.

15. El ET deberá presentar las proyecciones vehiculares, peatonales y de ciclistas para los escenarios futuros.
16. Es pertinente mencionar que los estudios encaminados a calcular el Tránsito Promedio Diario (TPD) para diseño de pavimentos, son competencia de los Especialistas de Pavimentos (contratista, interventoría) de conformidad con las especificaciones técnicas emitidas por la empresa contratante. Por lo cual, el desglose de este cálculo no es objeto de las revisiones propias de la SDM.
17. Se deberán seguir los lineamientos del Decreto 787 de 2017 o el que lo modifique en el diseño de intersecciones.
18. En el ET deberán presentarse como anexos, los soportes legales y/o normativos, o los avales de las entidades competentes en temas que se requieran, de acuerdo con las propuestas de intervención. Por ejemplo, cambios de perfil vial, cambios de sentido vial, cierres de vías, ciclorrutas, etc.
19. Con el ánimo de obtener el cabal cumplimiento del objeto del contrato en los temas de nuestra competencia, esta Entidad se reserva el derecho de solicitar toma de información adicional a la presente metodología.

Finalmente, se recuerda que las propuestas que se desarrollen para el proyecto, deberán estar articuladas con la infraestructura (vehicular, peatonal y de ciclistas) existente en la zona de influencia directa del proyecto, de manera que correspondan a soluciones integrales para todos los actores, especialmente para los considerados más vulnerables, dando prelación a los usuarios en condición de movilidad reducida según lo establecido en el Decreto 470 de 2007 "Política pública de discapacidad para el Distrito Capital". Así mismo las propuestas de solución deben enmarcarse en Plan Distrital de Desarrollo (Acuerdo 645 de 2016), Plan Maestro de Movilidad



(Decreto 319 de 2006) y en el Plan Distrital de Seguridad Vial (Decreto 813 de 2017), y deberán encaminarse a la promoción de la movilidad segura y la reducción de la siniestralidad vial.

Cordialmente,



Jhon Alexander Gonzalez Mendoza
Subdirector de Infraestructura

Firma mecánica generada en 30-04-2021 04:44 PM

Copia: María Constanza García – Director Técnico – Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), atnciudadano@idu.gov.co
Mario Vacca – Director de consultoría – Cal y Mayor y Asociados SAS, mvacca@calymayor.com.mx

Reviso: Milena Diaz G – Subdirección de Infraestructura
Elaboró: Adriana M Montañez – Subdirección de Infraestructura