



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D. C.  
Secretaría Distrital de  
PLANEACIÓN

RESOLUCIÓN No. Nº 1 2 2 0

23 DEC 2003

Por la cual se modifica la zona de reserva vial de la intersección entre las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortés, en relación con lo definido por la Resolución 0253 del 28 de junio de 2002.

#### EL SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN

En ejercicio de las facultades legales, en especial de las que le confieren los artículos 177, 178 y 446 del Decreto Distrital 190 del 22 de junio de 2004 y 4, literal n, del Decreto Distrital 550 del 29 de diciembre de 2006 y,

#### CONSIDERANDO

Que las vías que conforman la malla vial arterial principal y complementaria articulan la ciudad y garantizan su consolidación, las cuales aparecen definidas en el artículo 166 del Decreto Distrital 190 de 2004, dentro de las cuales se contemplan las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortes.

Que mediante Resolución 0253 del 28 de junio de 2002, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (hoy Secretaría Distrital de Planeación) determinó el trazado y las zonas de reserva para la intersección de las avenidas Ciudad de Villavicencio por Jorge Gaitán Cortes.

Que mediante el Contrato de Consultoría 2-0326 BIRF-2005, la firma Consorcio Sesac Ltda - Projekta Ltda., adelantó estudios para definir y precisar las zonas de reserva viales producidas por el subsistema vial del Distrito Capital.

Que dentro del citado contrato, dicho Consorcio elaboró los estudios técnicos que definieron los criterios que debían ser considerados en la metodología de análisis multicriterio de los aspectos económico y financiero, social, diseño y seguridad vial, urbanismo, ambiental, tránsito y transporte, para definir el trazado de las zonas de reserva vial.

Que en la ejecución del objeto de los mencionados contratos, se concluyó la necesidad de considerar las condiciones topográficas, urbanísticas y ambientales de la zona, así como los



RESOLUCIÓN No. No 1 2 2 0 23 DEC 2003

**Por la cual se modifica la zona de reserva vial de la intersección entre las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortés, en relación con lo definido por la Resolución 0253 del 28 de junio de 2002.**

desarrollos urbanos existentes, las normas de diseño del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), las pendientes, el estado de la construcción, las condiciones de accesibilidad, el paisaje, la morfología urbana y predial, la infraestructura de servicios públicos, el tránsito vehicular y peatonal, con el fin de minimizar el impacto urbano sobre el entorno, el espacio público y los recursos naturales.

Que en el sector del Distrito Capital donde se localiza la intersección de las Avenidas Ciudad de Villavicencio por Jorge Gaitán Cortes, se presentan condiciones especiales, en cuanto a trazados viales y desarrollos urbanísticos existentes. Particularmente, desarrollos urbanos con usos de alto impacto sobre el tráfico, por lo cual, es necesario, para mejorar la movilidad, la conectividad vial y la accesibilidad, desde y hasta dicho sector, adoptar trazados viales que den respuesta eficiente, segura, técnica y económica a la situación existente.

Que el Interventor del contrato 2-0326 BIRF – 2005, Ingeniero Crisanto Sáenz Saavedra, mediante radicación 1-2007-49410 del 9 de noviembre del 2007, informó lo siguiente:

*“...a la fecha se realizaron ajustes a las zonas de reserva vial con base en los diseños correspondientes del contrato de la referencia, entregados y aprobados el 11 de diciembre de 2006, mediante la entrega del producto 4, según acta de entrega del producto final y liquidación definitiva del contrato 0326 de 2005.*

*De acuerdo a lo anterior se entregan los planos debidamente firmados y aprobados por la firma consultora CONSORCIO SESAC-PROYECTA LTDA, y por esta Interventoría CRISANTO SAENZ SAAVEDRA, así mismo se presenta una síntesis de cada una de las alternativas seleccionadas, con los ajustes respectivos, las cuales se encuentran sustentadas y soportadas en los planos firmados....”*

*“...Intersección No.3 Avenida Jorge Gaitán Cortes por Avenida Ciudad de Villavicencio: El diseño de la intersección fue resuelto planteando un paso elevado de la avenida Ciudad de Villavicencio sobre la Avenida Jorge Gaitán Cortes, proponiendo una estructura con tres carriles por sentido para atender los flujos directos de esta avenida. Para la Avenida Jorge Gaitán Cortes se propone implementar una glorieta que facilite las maniobras correspondientes a los giros propios de la intersección.*

*Dadas las características de las calzadas que confluyen a esta glorieta, se implanta la calzada anular con tres carriles de circulación. Los flujos provenientes de la Avenida Ciudad de Villavicencio, se manejan mediante rampas canalizadas con dos carriles de circulación.*





RESOLUCIÓN No. No 1220 23 DEC 2009

**Por la cual se modifica la zona de reserva vial de la intersección entre las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortés, en relación con lo definido por la Resolución 0253 del 28 de junio de 2002.**

*Para dar fluidez al giro sur-oriente, se propone la canalización de este tráfico mediante rampa independiente con dos carriles de circulación, cuyos empalmes poseen radios de curvatura consistentes con las velocidades de diseño. La alternativa seleccionada para prediseño fue la número uno. La selección de esta alternativa quedó soportada en los informes del consultor, en el expediente de la intersección N° 3 denominado CSP\_326\_EXP\_INT\_03\_V1.1, radicado en la Secretaría Distrital de Planeación...*

Que dentro de la parte considerativa del Decreto Distrital 319 de 2006 – “Plan Maestro de Movilidad - PMM”, se indicó: “...Que para la formulación de éste Plan se elaboró un estudio detallado del sistema de movilidad actual cuyo Documento Técnico de Soporte contiene un diagnóstico que fundamenta la formulación del presente Decreto...”

Que el estudio mencionado se realizó mediante el Contrato BM41 de 2005, suscrito entre la Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá – actual Secretaría Distrital de Movilidad y la firma Duarte Guterman & Cia Ltda., cuyo objeto fue la “FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ D.C., QUE INCLUYE ORDENAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS”, y el cual fue acompañado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital – actual Secretaría Distrital de Planeación.

Que teniendo en cuenta que el Plan Maestro de Movilidad busca aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y la mejora de las condiciones de movilidad de la población, el estudio mencionado, en su Capítulo 11 – Plan de Intercambiadores Modales” cita dentro de los beneficios de los intercambiadores modales los siguientes:

“(...)”

- Mayor intermodalidad
- Menor congestión
- Ahorros en los tiempos de viaje
- Mejoras en los niveles de servicio del tránsito
- Mejoramiento de la productividad
- Disminución de las demoras a los usuarios
- En materia de Seguridad Vial el PIM contribuye a reducir tasas de accidentalidad por mejoras en la infraestructura asociada a la intermodalidad. (...)”
- Desestimular el uso del automóvil particular.
- Controlar la emisión de contaminantes por fuentes móviles en la ciudad.
- Optimizar el uso del espacio público.



RESOLUCIÓN No. No 1220 23 DEC 2008

**Por la cual se modifica la zona de reserva vial de la intersección entre las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortés, en relación con lo definido por la Resolución 0253 del 28 de junio de 2002.**

- *Facilitar la intermodalidad.*
- *Promover los modos no motorizados de transporte. (...)*

Que el PMM tiene como lineamientos principales la intermodalidad y la reducción de tasas de accidentalidad por mejoras en la infraestructura asociada al intercambio modal, lo que motivó a la Secretaría Distrital de Planeación a incluir, en los cuatro cuadrantes de la intersección, zonas de reserva para incorporar el componente intermodal relacionado con los parámetros dados por el PMM, que cuentan con Documento Técnico de Soporte – DTS No.1 en el que se indica: “(...)

*1. Pasos peatonales fuera de la zona operacional directa de las intersecciones, de tal forma que se reduzca el entrecruzamiento entre peatones y vehículos en la zona de operación de la intersección, mejorando la seguridad vial y peatonal, con miras a un desarrollo por etapas que se incorporan en la solución a desnivel.*

*2. Carriles adicionales en los cuatro cuadrantes, complementados con zonas de paraderos de transporte publico fuera de la zona operacional directa de la intersección, de tal forma que estos aislen la descarga de pasajeros del flujo directo de vehículos y disminuyan los entrecruzamientos entre vehículos mixtos y de transporte público, mejorando de forma directa el nivel de servicio*

*3. Un esquema funcional que separe la operación de intercambio modal en transporte público de la operación en transporte privado. (...)*

Que el artículo 177 del Decreto Distrital 190 de 2004, señala que:

*“Las zonas de reserva vial son las franjas de terreno necesarias para la construcción o la ampliación de las vías públicas, que deben ser tenidas en cuenta al realizar procesos de afectación predial o de adquisición de los inmuebles y en la construcción de redes de servicios públicos domiciliarios.*

*La demarcación de las zonas de reserva vial tiene por objeto, además, prever el espacio público vial de la ciudad con miras a su paulatina consolidación de conformidad con el plan de inversión y mantenimiento establecido en la presente revisión del Plan de Ordenamiento y los instrumentos que lo desarrollen.*

*Corresponde al Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), con base en estudios técnicos que realice por sí mismo o a través de las entidades encargadas de la*





RESOLUCIÓN No. No 1 2 2 0 23 DEC 2008

**Por la cual se modifica la zona de reserva vial de la intersección entre las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortés, en relación con lo definido por la Resolución 0253 del 28 de junio de 2002.**

*ejecución de los proyectos de construcción, adecuación y mantenimiento, definir en detalle las zonas de reserva vial, señalarlas cartográficamente e informar de ello al Departamento Administrativo de Catastro Distrital (DACD) para lo de su competencia.*

*Las secciones viales se definen con base en los siguientes criterios básicos: (...)*

*4. Las secciones viales deben diseñarse previendo el adecuado dimensionamiento y tratamiento urbanístico del espacio peatonal, en un todo acorde con el entorno y los requerimientos del amoblamiento urbano, previendo: andenes y calzadas vehiculares (como dotación mínima), alamedas y ciclo-rutas y las secciones adecuadas para los sistemas de metro y las troncales de buses, como dotaciones adicionales en los casos específicos que se determinen en la presente revisión del Plan. (...)*

*7. El reconocimiento de vías singulares que por su emplazamiento en zonas de ladera, en el centro histórico o en los centros fundacionales de los antiguos municipios anexados, en cada caso exigen especificaciones particulares. (...)"*

Que el artículo 178 del Decreto Distrital 190 de 2004, dispone: "Corresponde al Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) (hoy Secretaría Distrital de Planeación) definir con detalle las zonas de reserva vial, señalarlas sobre la cartografía oficial, y ordenar y aprobar su demarcación sobre el terreno cuando lo juzgue conveniente". (Subrayado y paréntesis fuera de texto)

Que el artículo 445 ibidem -Zonas de reserva para la imposición de futuras afectaciones, estipula que: "Las zonas de reserva a que se refiere esta disposición, son las áreas del territorio Distrital que de conformidad con este Plan de Ordenamiento o con cualquiera de los instrumentos que lo desarrollen, sean necesarias para la localización y futura construcción de obras del sistema vial principal de la ciudad, de redes matrices de servicios públicos, de equipamientos colectivos de escala urbana y, en general de obras públicas o para la ejecución de programas o proyectos con inversión pública, o para protección ambiental, a fin de que sean tenidas en cuenta para la imposición oportuna de las respectivas afectaciones."

Que el artículo 446 del Decreto Distrital 190 de 2004 señala que: "La determinación y delimitación de las áreas de reserva a que se refiere el artículo anterior, se hará mediante resoluciones del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (hoy Secretaría Distrital de Planeación), dependencia que enviará copia de dichos actos al Departamento Administrativo de Catastro Distrital (hoy Unidad Administrativa Especial de Catastro)."



RESOLUCIÓN No. No 1 2 2 0 23 DEC 2008

**Por la cual se modifica la zona de reserva vial de la intersección entre las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortés, en relación con lo definido por la Resolución 0253 del 28 de junio de 2002.**

*Igualmente corresponde al Departamento Administrativo de Planeación Distrital el levantamiento y modificación de las citadas zonas.” (Subrayado y paréntesis fuera de texto).*

En mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Modificar la zona de reserva vial de la intersección entre las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortes, de acuerdo con el plano anexo a escala 1:1000 del prediseño geométrico elaborado dentro del Contrato de Consultoría No. 2-0326 –BIRF-2005, el cual fue complementado con los lineamientos del Decreto Distrital 319 de 2006 (Plan Maestro de Movilidad) y sustentado mediante el Documento Técnico de Soporte – DTS No. 001 que forma parte integral de la presente Resolución.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** De conformidad con lo establecido en el artículo 181 del Decreto Distrital 190 del 2004, a lado y lado de la zona de reserva vial se deberán prever las áreas de control ambiental, en las dimensiones y condiciones previstas en dicha norma o en las que la modifiquen o complementen.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Ordenar a la Subsecretaría de Planeación Territorial, Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos, de la Secretaría Distrital de Planeación, incorporar el trazado definido en el artículo primero de la presente Resolución, así como en las planchas H-55 y H-65 a escala 1:2000 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi y en los planos urbanísticos y topográficos aprobados, correspondientes a los predios respecto de los cuales se definen el trazado y las zonas de reserva vial que aparecen en el plano indicado en el artículo primero de la presente Resolución.

**ARTÍCULO CUARTO:** Informar a la Unidad Administrativa Especial de Catastro, adscrita a la Secretaría Distrital de Hacienda, sobre las determinaciones adoptadas en la presente resolución, para lo de su competencia.





RESOLUCIÓN No. No 1220

23 DEC 2009

Por la cual se modifica la zona de reserva vial de la intersección entre las Avenidas Ciudad de Villavicencio y Jorge Gaitán Cortés, en relación con lo definido por la Resolución 0253 del 28 de junio de 2002.

**ARTÍCULO QUINTO:** Esta Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C.,

  
**OSCAR ALBERTO MOLINA GARCÍA**  
Secretario Distrital de Planeación

Proyectó: Iván Alejandro García Grajales   
Juan Carlos Tovar   
Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos  
Revisó: William Fernando Camargo Triana   
Director de Vías, Transporte y Servicios Públicos  
Revisó: Ernesto Jorge Clavijo Sierra   
Subsecretario de Planeación Territorial  
Revisión Jurídica: Beatriz Helena Prada Vargas   
Subsecretaría Jurídica  
Rosa Zenaida Sánchez Latorre   
Directora de Análisis y Conceptos Jurídicos  
Hugo Andrés Ovalle Hernández   
Profesional Especializado  
Revisó: Martha Eugenia Ramos   
Asesora del Despacho. 

DTS No. 001

**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA  
MODIFICACION DE LA ZONA DE RESERVA VIAL DE LA  
INTERSECCIÓN ENTRE LAS AVENIDAS VILLAVICENCIO POR  
JORGE GAITAN CORTES, INCLUYENDO LINEAMIENTOS DE  
INTERMODALIDAD**

**1. INTRODUCCION**

(Tomado del Contrato de Consultoría N° 2-326 BIRF-2005 realizado por Projekta Ltda. para la SDP)

La intersección en referencia se localiza a nivel general en el sur occidente de Bogotá en la localidad de Ciudad Bolívar (19) y se identifica con nomenclatura urbana de Bogotá así: la Avenida Ciudad de Villavicencio como AK 70 y la Avenida Jorge Gaitán Cortés como AC 61 Sur.

A nivel local el área de influencia de la Intersección se localiza entre las UPZ Ismael Perdomo (69), Jerusalén (70) y Arborizadora (65).

Teniendo en cuenta que las dos Avenidas que conforman la Intersección tienen la misma tipificación, a continuación se presentan las características urbanísticas principales de las mismas:

PERFIL VIA DAPD – POT	PERFIL VIA DAPD – PLANOS URBANÍSTICOS
<b>Avenida Ciudad de Villavicencio V- 2B</b>  ANDÉN – ALAMEDA 3.50 m. CICLORUTA 2.50 m. CALZADA 6.25 m. SEPARADOR LATERAL 0.50 m. CALZADA TRANSMILENIO 7 m. SEPARADOR CENTRAL 5 m. CALZADA TRANSMILENIO 7 m. SEPARADOR LATERAL 0.50 m. CALZADA 6.25 m. ANDÉN - ALAMEDA 3.50 m.	ANDÉN 2.5 m. ZONA VERDE 2.5 m CALZADA 10 m. SEPARADOR CENTRAL 10 m. CALZADA 10 m. ANDÉN 2.5 m. ZONA VERDE 2.5 m  ( Ver perfiles viales)
<b>Avenida Jorge Gaitán Cortés V- 2 A</b>  ANDÉN – ALAMEDA 7 m. CICLORUTA 2.50 m. CALZADA 9.25 m. SEPARADOR CENTRAL 5 m. CALZADA 9.25 m. ANDÉN - ALAMEDA 7 m.	



## SECRETARIA DE PLANEACION DISTRITAL

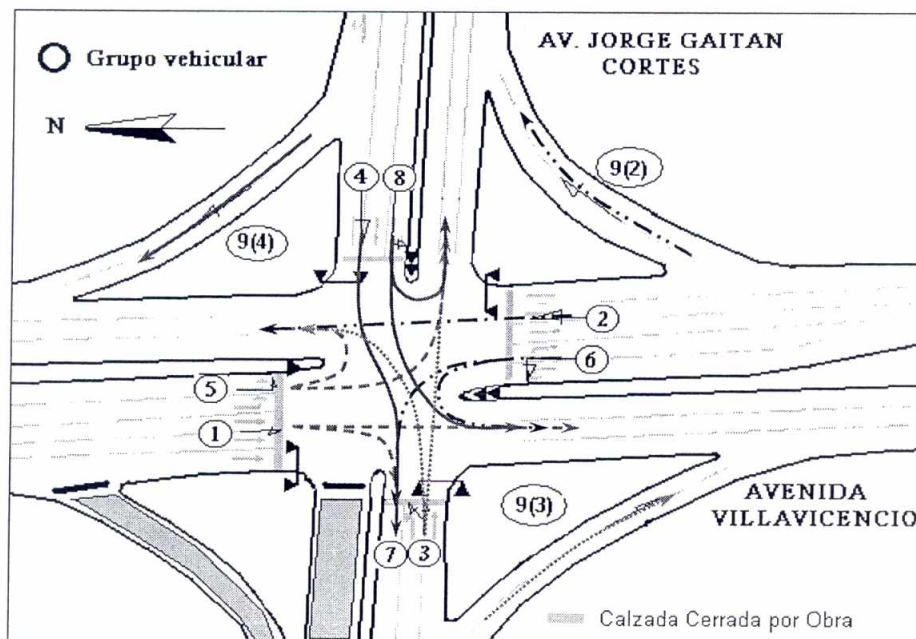
- Las vías pertenecen a la malla vial principal, la cual es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país.
- La Avenida Ciudad de Villavicencio pertenece al corredor troncal especializado de transmilenio
- Las dos vías están construidas.
- Próxima a la intersección se localiza la CENTRALIDAD DELICIAS – ENSUEÑO en la cual se localiza grandes superficies comerciales, industrias, bodegas, entidades financieras. (se localiza en el sector norte de la UPZ Arborizadora – Avenida Villavicencio por Avenida Del Sur).

### 2. SITUACION ACTUAL DE LA INTERSECCION

(Tomado del Contrato de Consultoría N° 2-326 BIRF-2005 realizado por Projekta Ltda. para la SDP)

Ésta es una intersección a nivel controlada por semáforos, dentro de la cual se realizan todas las maniobras de conexión, giros derechos e izquierdos, entre los corredores de la Avenida Jorge Gaitán Cortés y la Avenida Villavicencio, de acuerdo con la operación de los flujos mostrados en la Figura N° 1.

Figura N° 1. Esquema físico y de operación vehicular actual en la intersección Avenida Jorge Gaitán C. por Avenida Villavicencio



Nº 1 2 2 0 23 DEC 2008

La Avenida Villavicencio está conformada por dos calzadas separadas, una para cada sentido de circulación Norte – Sur y viceversa, con sección transversal típica de tres carriles cada una, la cual se amplía a cinco en los accesos a la intersección, para permitir la acumulación de los vehículos que desean realizar los giros izquierdos. Además cuenta con infraestructura para ciclousuarios por el costado oriental, la cual se interrumpe 100 metros antes de la intersección, por los dos costados, y no permite una conexión clara para el flujo de bicicletas.

La Avenida Jorge Gaitán Cortés está conformada por una sección transversal de dos calzadas de dos carriles cada una, manejando sentidos de circulación Oriente – Occidente y viceversa, permitiendo los giros izquierdos desde el carril izquierdo.

Respecto a las condiciones de señalización, ésta se encuentra representada únicamente en el control semafórico y en algunas señales verticales que se encuentran en regular estado y algunos “PARE” para la ciclorruta del costado oriental en proximidades a la Avenida Gaitán Cortés. No existe demarcación horizontal sobre los accesos a la intersección, situación que genera desorden por parte de los flujos, especialmente los que desean realizar los giros izquierdos, así como en la delimitación de la zona de paso seguro para los peatones.

Para todos los accesos, bajo condiciones normales de operación, los giros derechos se manejan de manera segregada a la intersección a través de conectantes directas, funcionando a flujo libre, dado que no están involucradas dentro del control semafórico.

El tráfico vehicular en la intersección está compuesto mayoritariamente por vehículos livianos, aunque la presencia del transporte público colectivo (buses, busetas y colectivos) es alta, incluyéndose dentro de ésta a las rutas alimentadoras del sistema de transporte masivo, las cuales utilizan la conexión Sur-occidente y viceversa. Los flujos peatonales son representativos, especialmente en las horas de la mañana y la tarde, tomando en cuenta que en el costado sur-occidental esta emplazada la sede de la Candelaria de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

En estas condiciones, la intersección presenta un nivel de servicio F para todos los periodos de máxima demanda, con demoras promedio por vehículo de más de 600 segundos, siendo las más representativas las sufridas por el flujo desde el occidente.



**3. SOLUCION PARA LA INTERSECCION RECOMENDADA  
POR PROJEKTA LTDA EN EL CONTRATO CONTRATO  
DE CONSULTORÍA N° 2-326 BIRF-2005 SUSCRITO CON  
LA SDP**

La solución propuesta para la Intersección por la firma Projekta Ltda., se baso en estudios detallados que incluyeron aspectos tan importantes como:

- Urbanismo y su impacto.
- Tránsito y Transporte basado en información primaria y secundaria y en cálculo de niveles de servicio con un software de modelación.
- Prediseño geométrico y de seguridad vial
- Impactos Ambientales
- Impactos Sociales en la construcción y en el funcionamiento de la intersección.
- Evaluación Económica y Financiera de la implementación y funcionamiento de la intersección.

Estos aspectos fueron evaluados mediante la metodología multicriterio, buscando elegir la mejor alternativa entre tres (3) planteadas por el Consultor. Con base en lo anterior, a continuación se cita la alternativa propuesta por la la firma Projekta Ltda., como la más favorable (Figura 2):

“(…)

*En esta solución se plantea un paso elevado de la Avenida Ciudad de Villavicencio sobre la Avenida Jorge Gaitán Cortés. Se propone una estructura con tres carriles por sentido para atender los flujos directos de esta avenida.*

*Para la Avenida Jorge Gaitán Cortés se propone implementar una glorieta que facilite las maniobras correspondientes a los giros propios de la intersección.*

*Dadas las características de las calzadas que confluyen a esta glorieta, se implanta la calzada anular con tres carriles de circulación. Los flujos secundarios provenientes de la Avenida Ciudad de Villavicencio, se manejan mediante rampas canalizadas con dos carriles de circulación.*

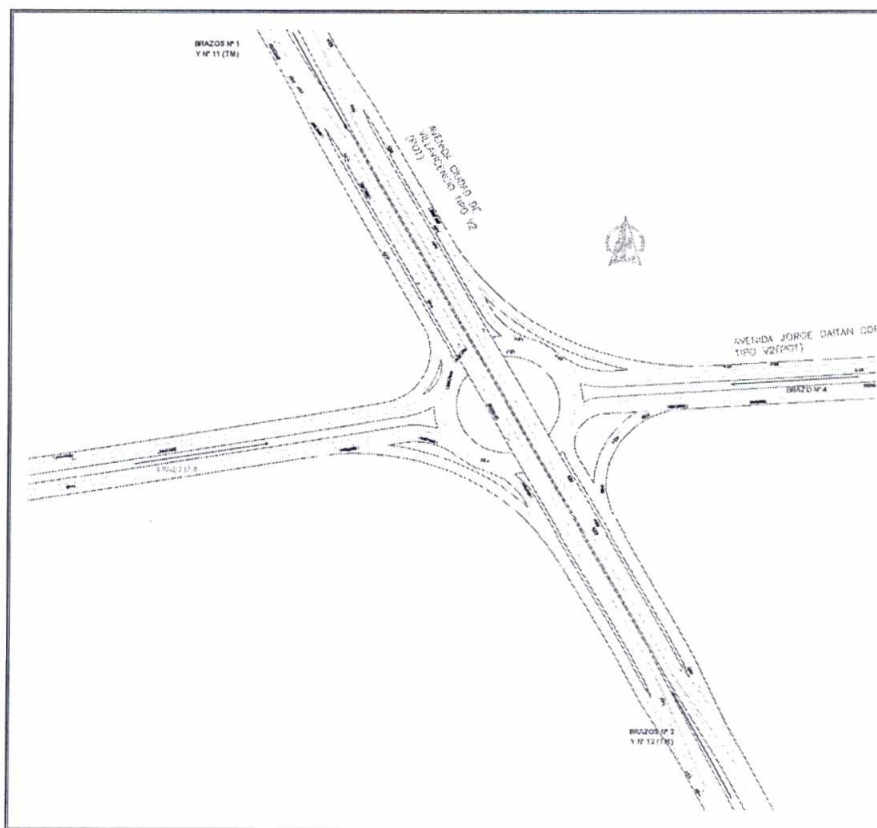
*La glorieta que se propone con radio interno de 33.5m, posee características para una velocidad específica de 30 KPH; igualmente, considerando la*

## SECRETARIA DE PLANEACION DISTRICTAL

topografía del sector la ubicación final de los elementos estructurales (Pilas y/o estribos) será congruente con las necesidades de visibilidad para velocidad de operación del orden de 30 KPH para las maniobras que se ejecutan en este tipo de solución.

Para dar fluidez al giro sur-oriente, se propone la canalización de este tráfico mediante rampa independiente con dos carriles de circulación; cuyos empalmes poseen radios de curvatura consistentes con las velocidades citadas.

Figura N° 2. Solución propuesta para la intersección entre las Avenida Jorge Gaitán C. por Avenida Villavicencio



De acuerdo con los resultados de la simulación realizada para la Alternativa, ésta solución ofrece un Nivel de Servicio "A", con demoras medias por vehículo entre 3,0 y 4,5 segundos, sin que se observaran condiciones de congestión en ninguno de los puntos de entrecruzamiento o conexión de las rampas a las glorietas planteadas, permitiendo movilizar cerca de 77.000 vehículos al día. (...)"



#### **4. SOLUCION PARA LA INTERSECCION ADOPTADA PARA LA RESOLUCIÓN**

Los estudios realizados por la firma Projekta tienen toda la argumentación para un funcionamiento de la intersección con niveles de servicio altos, integrados con los altos flujos peatonales y aspectos urbanísticos y de medio ambiente. Sin embargo, el componente de intermodalidad no se incorporó, por lo cual la Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos de la SDP, incluyó dichos conceptos a la solución propuesta, de conformidad con los lineamientos del Plan Maestro de Movilidad – PMM, que se generaron en una etapa posterior al mismo y antes del citado contrato y que por lo tanto no se adoptaron en el desarrollo del mismo.

Por lo anterior, complementario a los parámetros tenidos en cuenta en el estudio mencionado, el “CONSIDERANDO” del Decreto Distrital 319 de 2006 – “Plan Maestro de Movilidad - PMM”, cita: “ Que para la formulación de éste Plan se elaboró un estudio detallado del sistema de movilidad actual cuyo Documento Técnico de Soporte contiene un diagnóstico que fundamenta la formulación del presente Decreto

El estudio mencionado anteriormente, se realizó mediante el Contrato BM41 de 2005, suscrito entre la Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá – actual Secretaría Distrital de Movilidad y la firma Duarte Guterman y Cia Ltda, cuyo objeto fue la “FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ D.C., QUE INCLUYE ORDENAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS”, y el cual fue acompañado por el Departamento Administrativo de planeación Distrital – actual Secretaría Distrital de Planeación.”

Complementariamente, teniendo en cuenta que el PMM busca aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y la mejora de las condiciones de movilidad de la población, el estudio mencionado, en su Capítulo 11 – Plan de Intercambiadores Modales” cita dentro de los beneficios de los intercambiadores modales los siguientes:

“(…)

- *Mayor intermodalidad*
- *Menor congestión*
- *Ahorros en los tiempos de viaje*
- *Mejoras en los niveles de servicio del tránsito*
- *Mejoramiento de la productividad*
- *Disminución de las demoras a los usuarios*
- *En materia de Seguridad Vial el PIM contribuye a reducir tasas de*

*accidentalidad por mejoras en la infraestructura asociada a la intermodalidad*

- *Desestimular el uso del automóvil particular.*
- *Controlar la emisión de contaminantes por fuentes móviles en la ciudad.*
- *Optimizar el uso del espacio público.*
- *Facilitar la intermodalidad.*
- *Promover los modos no motorizados de transporte. (...)*

El hecho de que el PMM tiene como lineamientos principales la intermodalidad y la reducción de tasas de accidentalidad por mejoras en la infraestructura asociada a la intermodalidad, motivó a la SDP a incluir en los cuatro cuadrantes de la intersección zonas de reserva para incorporar el componente intermodal, así: "(...)"

*1. Pasos peatonales fuera de la zona operacional directa de las intersecciones, de tal forma que se reduzca el entrecruzamiento entre peatones y vehículos en la zona de operación de la intersección, mejorando la seguridad vial y peatonal, con miras a un desarrollo por etapas que se incorporan en la solución a desnivel.*

*2. Carriles adicionales en los cuatro cuadrantes, complementados con zonas de paraderos de transporte público fuera de la zona operacional directa de la intersección, de tal forma que estos aíslen la descarga de pasajeros del flujo directo de vehículos y disminuyan los entrecruzamientos entre vehículos mixtos y de transporte público, mejorando de forma directa el nivel de servicio*

*3. Un esquema funcional que separe la operación de intercambio modal en transporte público de la operación en transporte privado. (...)"*

Con base en los lineamientos mencionados, se incluyeron los siguientes aspectos al prediseño geométrico presentado por Projekta Ltda., de tal forma que se pudiese establecer una zona de reserva adecuada a las condiciones de intermodalidad indicadas en la política Distrital (Figura 3):

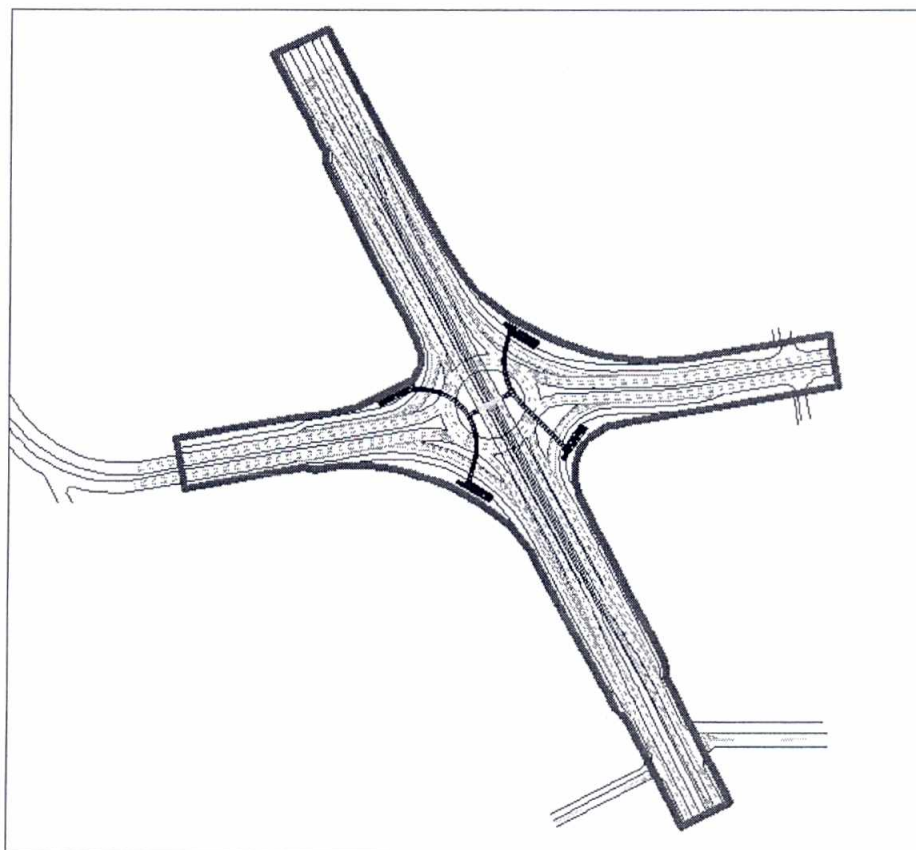
Para la Avenida Villavicencio se incluyeron carriles adicionales para carga y descarga de pasajeros e intercambio modal ubicados de forma paralela y anexa a los carriles derechos propuestos por el Consultor. Estos carriles adicionales se desarrollan en una longitud de 60.0 metros previa y posterior a las aproximaciones y descensos de los puentes vehiculares, de tal forma que las condiciones tenidas en cuenta para las modelaciones hechas por el Consultor se respeten y no se vean afectadas por detención de transporte público o entrecruzamientos vehiculares y peatonales.



Igualmente, los carriles adicionales se prolongan sobre las rampas canalizadas sin interferir con las calzadas anulares de la glorieta.

De otro lado, para la inclusión de los aspectos adicionales a la propuesta de Projekta Ltda., se tuvo en cuenta los desarrollos urbanísticos anexos a la intersección, las zonas previamente planteadas como cesión o reserva por los proyectos urbanísticos y la implementación de los aspectos que se están teniendo en cuenta para la aprobación del Plan Parcial El Ensueño, el cual generará aumento en el número de desplazamientos en la zona por la inclusión de un centro comercial y por la densificación de la zona por urbanizaciones desarrolladas en altura.

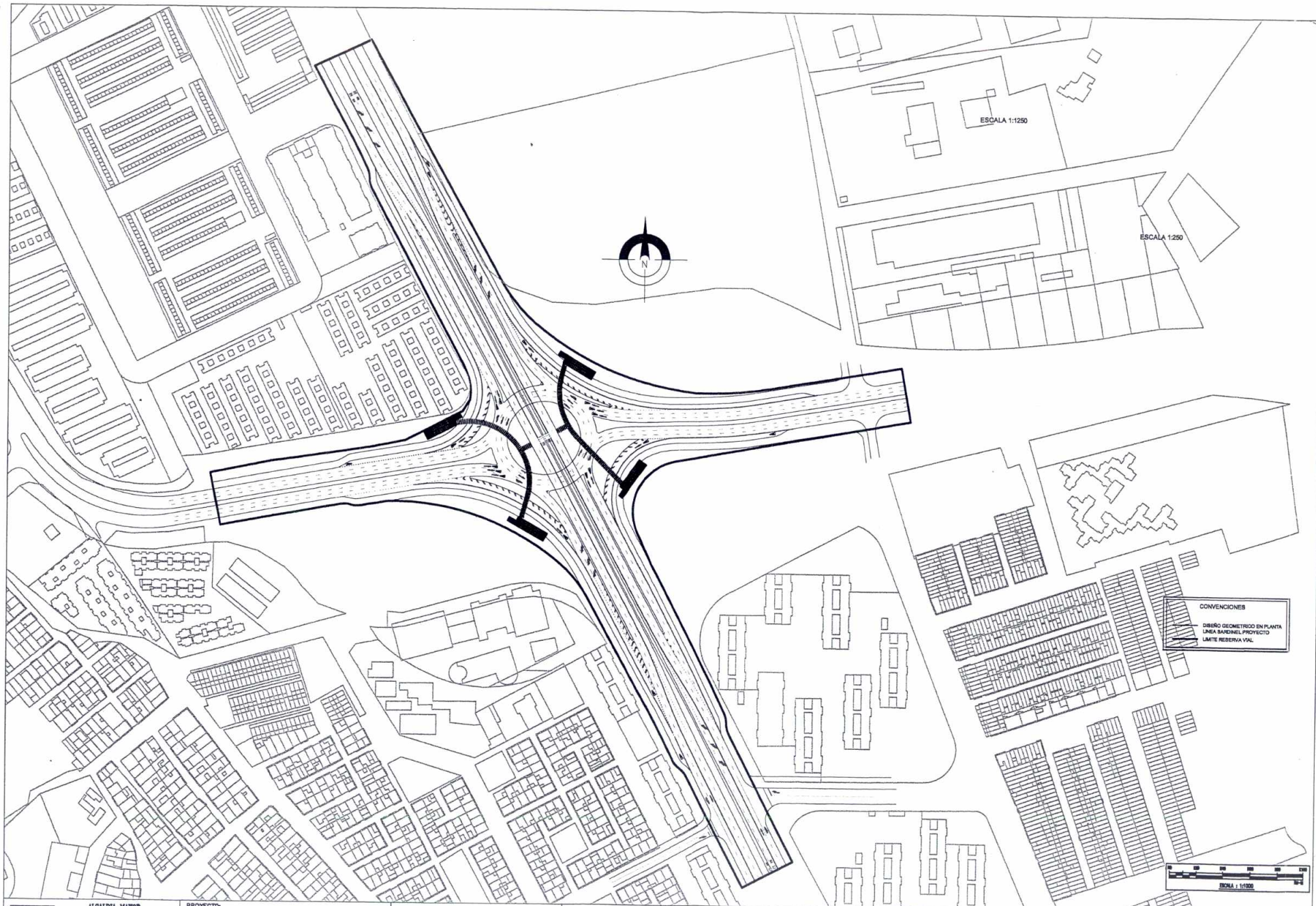
Figura N° 3. Solución propuesta para la intersección entre las Avenida Jorge Gaitán C. por Avenida Villavicencio con conceptos de intermodalidad



## SECRETARIA DE PLANEACION DISTRITAL

Finalmente es importante recalcar que el planteamiento geométrico y de tránsito planteado por Projekta Ltda. se conservó en su totalidad y los conceptos adicionales incluidos se basaron en el objetivo de la administración Distrital de dar inicio a la implementación de los aspectos dados por el PMM dentro de las próximos proyectos de infraestructura para la Ciudad, en especial en una zona tan neurálgica en lo referente a transporte público y pesado por su ubicación geográfica y de usos en Bogotá.





Nº 1220

23 Oct 2000

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN</p>	<p>PROYECTO:</p> <p>ESTUDIO PARA DEFINIR Y PRECISAR LAS ZONAS DE RESERVA VIALS PRODUCIDAS POR EL SUBSISTEMA VIAL DEL DISTRITO CAPITAL</p>	<p>CONTRATO</p> <p>CONTRATO INTERVENTORA</p>	<p>ACEPTACIÓN S.D.P.</p> <p>OSCAR ALBERTO MOLINA GARCÍA SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN</p>	<p>CONTIENE:</p> <p>ZONA DE RESERVA AV. JORGE GAITÁN CORTÉS POR AV. CIUDAD DE VILLAVICENCIO INTERSECCIÓN VIAL Nº 9</p>	<p>PLANO:</p> <p>1 DE 1</p> <p>ESCALA:</p> <p>1:1000</p>	<p>RESOLUCIÓN</p>	<p>OBSERVACIONES S.D.P.</p>
--	---	--	--	--	--	-------------------	-----------------------------