

Decreto Número 787 (Diciembre 28 de 2017)

“Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 327 de 2004 y su Anexo n.º 1, en lo que respecta a los radios de giro y se dictan otras disposiciones”

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.
En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las conferidas por el numeral 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 43 del Decreto Distrital 190 de 2004, y

CONSIDERANDO:

Que el Plan de Ordenamiento Territorial vigente para Bogotá D.C. fue adoptado mediante el Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003 y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004.

Que mediante el Decreto Distrital 327 de 2004 se reglamentó el tratamiento de desarrollo, el reparto de cargas y beneficios establecido en el artículo 38 de la Ley 388 de 1997, el Título III, Capítulo 1 del Decreto Distrital 190 de 2004 – POT.

Que el literal c) del artículo 18 del Decreto Distrital 327 de 2004 estableció como condición para la definición de la malla vial local vehicular, los radios de giro de las vías vehiculares, como parte esencial para el correcto funcionamiento de las mismas, a fin de garantizar condiciones aceptables de visibilidad y facilidad de maniobra. De igual manera estableció los radios de giro en el Anexo N° 1 de dicho acto administrativo.

Que en ejercicio de las competencias establecidas en el Decreto Distrital 016 de 2013, la Secretaría Distrital de Planeación en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad, revisaron el Anexo n.º 1 del Decreto Distrital 327 de 2004, evidenciando la necesidad de ajustar los

radios de giros con la finalidad de incluir principios de radios de giros seguros, en especial para los actores viales más vulnerables.

Que con la modificación efectuada mediante este Decreto se garantiza que el diseño de las esquinas o puntos de intersección entre vías y la oferta vial sea en función de la demanda entre el tránsito motorizado y no motorizado (vehículo, Peatón y Ciclista), estructurando adecuadamente el espacio público, permitiendo el equilibrio entre los modos motorizados y no motorizados.

Que, frente al proceso de participación ciudadana para la expedición del presente acto administrativo, por ser de contenido general, le son aplicables las disposiciones contenidas en el artículo 4 de la Ley 388 de 1997 y en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011.

Que la Secretaría Distrital de Planeación informó a la comunidad acerca de la formulación de las siguientes actuaciones para garantizar la participación ciudadana en el proceso de expedición de este acto administrativo, de conformidad con lo establecido en la Ley 388 de 1997:

1. Publicación del proyecto de acto administrativo. En cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8° del artículo 8° del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –Ley 1437 de 2011, se invitó a la comunidad en general para que presentara sus comentarios, dudas y observaciones al proyecto de acto administrativo, mediante su publicación en la página Web de la Secretaría Distrital de Planeación, por un periodo de tres (3) días hábiles entre el 2 de noviembre de 2017 y el 7 de noviembre de 2017.
2. Atención de inquietudes por parte de la Secretaría Distrital de Planeación: En este punto se abrió un canal de atención personalizada en las instalaciones de la Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos de la Subsecretaría de Planeación Territorial de la citada Secretaría.

Que en virtud del análisis técnico adelantado por la Secretaría Distrital de Planeación en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad y las consideraciones señaladas por la Ley y la reglamentación distrital se encontró que la propuesta de modificación es viable.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Modifíquese el literal c) del artículo 18 del Decreto Distrital 327 de 2004, el cual quedará así:

“c. Radios de giro: Teniendo en cuenta que los radios de giro de las vías vehiculares son par-

te esencial para el correcto funcionamiento de las mismas y a fin de garantizar condiciones aceptables de visibilidad y facilidad de maniobra, incorporando principios de radios de giros seguros, en especial para los actores viales más vulnerables, para el diseño de esquinas o puntos de intersección entre vías que se intersectan con características de malla vial arterial con vías de la malla vial intermedia y local se deberá tener en cuenta la guía contenida en el Anexo n° 1 “ANEXO TÉCNICO PARA EL DISEÑO DE ESQUINAS PARA VÍAS DE LA MALLA VIAL ARTERIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.” que hace parte del presente Decreto. En caso de predios esquineros sin antejardín, se deberá prever el radio de giro desde el paramento del primer piso.”

ARTÍCULO 2°.- Modifíquese el literal a) del artículo 58 del Decreto Distrital 327 de 2004, en los siguientes términos:

“a. Anexo n° 1: ANEXO TÉCNICO PARA EL DISEÑO DE ESQUINAS PARA VÍAS DE LA MALLA VIAL

ARTERIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”

ARTÍCULO 3°.- Vigencia y derogatoria. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Registro Distrital y modifica los artículos respectivos del Decreto Distrital 327 de 2004 y el Anexo n° 1 que hace parte integral del mismo.

También deberá ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra en los términos del artículo 462 del Decreto Distrital 190 de 2004.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los veintiocho (28) días del mes de diciembre de dos mil diecisiete (2017).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor

MAURICIO ENRIQUE ACOSTA PINILLA
Secretario Distrital de Planeación (E)



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Anexo n.º 1

ANEXO TÉCNICO PARA EL DISEÑO DE ESQUINAS PARA VÍAS DE LA MALLA VIAL ARTERIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

1. GENERALIDADES

El presente anexo técnico es una guía para el diseño de esquinas o puntos de intersección entre vías que se intersectan con características de malla vial arterial con vías de la malla vial intermedia y local de la ciudad de Bogotá, con el fin que el diseño entre la oferta vial sea en función de la demanda entre el tránsito motorizado y no motorizado (vehículo, peatón y ciclista).

El espacio público, involucra elementos como la calle, andenes, ciclorrutas y bicicarriles, los cuales articulan la ciudad, y son el medio por el cual se realizan los viajes motorizados y no motorizados, por esta razón se debe estructurar adecuadamente el espacio público, para así satisfacer racionalmente la demanda de los viajes, permitiendo el equilibrio entre los modos motorizados y no motorizados.

Esto implica entender a los actores del espacio público, y que a partir de esta premisa se oriente el diseño de los elementos geométricos de las vías y los andenes de la ciudad, logrando que prevalezca el criterio de la seguridad vial.

Dado lo anterior, es importante mencionar que el diseño debe corresponder al de calles completas, las cuales deben permitir el acceso seguro para todos los actores; peatones, ciclistas y automóviles, los cuales deben poder moverse con seguridad a lo largo y a través de dicho espacio público. El diseño debe responder al enfoque del contexto inmediato, por lo tanto, cada caso es particular según el sector donde se emplace.

Este anexo presenta los lineamientos técnicos para el diseño de las esquinas en las intersecciones que se configuren al intersectar diferentes vías, conforme a criterios de seguridad vial y de calles completas.

Estos lineamientos deben ser tenidos en cuenta para el diseño geométrico del espacio público.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

2310460-FT-078 Versión 01



2. GLOSARIO

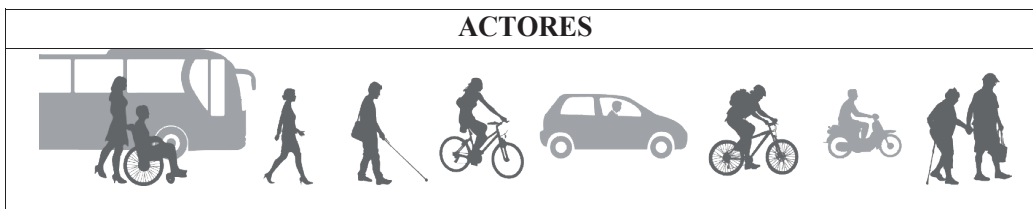
- 2.1. INTERSECCION VIAL.** Una intersección vial hace referencia a aquellos elementos de la infraestructura de espacio público y de transporte donde se cruzan dos o más vías. Esta infraestructura permite a los usuarios el intercambio entre los diferentes elementos de estas vías.
- 2.2. TRÁNSITO NO MOTORIZADO.** Es la movilización de personas y bicicletas por una vía pública.
- 2.3. TRÁNSITO MOTORIZADO.** Es la movilización de vehículos por una vía pública.
- 2.4. ACTORES VIALES.** Los actores viales son aquellos que actúan este caso en una intersección vial, los cuales son peatones, ciclistas, vehículos motorizados y/o vehículos no motorizados.
- 2.5. PEATÓN.** Persona que transita a pie por una vía.
- 2.6. CICLISTA.** Conductor de bicicleta o triciclo.
- 2.7. VEHÍCULO.** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas o mercancías de un punto a otro, tales como bicicletas, buses, buseta, camión, cuatrimoto, etc.
- 2.8. VEHÍCULO ESTÁNDAR DE DISEÑO.** Tipo de vehículo cuyo peso, dimensiones y características de operación se usan para establecer los controles de diseño que acomoden vehículos del tipo designado. Con propósitos de diseño geométrico, el vehículo estándar de diseño debe ser uno, se podría decir que imaginario, cuyas dimensiones y radio mínimo de giro sean mayores que los de la mayoría de vehículos de su clase.
- 2.9. TRAYECTORIA VEHICULAR.** Se refiere a la trayectoria mínima del vehículo dada por sus dimensiones externas, el ancho y la longitud total, la separación entre ejes y la distancia entre llantas para cada eje.



- 2.10. VELOCIDAD DE DISEÑO DE OPERACIÓN.** Esta velocidad es la que adoptan los conductores al circular por una vía, por lo que esta velocidad para el diseño de esquina se considerará una velocidad de referencia, la cual permitirá definir las características geométricas mínimas de todos los elementos de una esquina, y lo hará en condiciones de seguridad y comodidad.
- 2.11. CURVAS CIRCULARES SIMPLES.** Las curvas circulares simples se definen como arcos de circunferencia de un solo radio que son utilizados para unir dos alineamientos rectos de una vía.
- 2.12. CURVAS CIRCULARES COMPUESTAS.** Las curvas circulares compuestas son las que se componen por dos o tres curvas simples que son utilizados para unir dos alineamientos rectos de una vía.
- 2.13. DISTANCIA DE VISIBILIDAD DE CRUCE.** Es la distancia de visibilidad que tiene un conductor para reaccionar en una intersección. El diseñador debe proporcionar una distancia suficiente para que los conductores puedan controlar el funcionamiento de sus vehículos y evitar golpear a otro actor vial durante la maniobra de giro en esquinas. De igual manera el diseñador deberá tener en cuenta los puntos ciegos del vehículo, la distancia mínima de frenado y las trayectorias propias de cada uno de los actores viales, para garantizar una maniobra segura.

3. CRITERIOS Y LINEAMIENTOS:

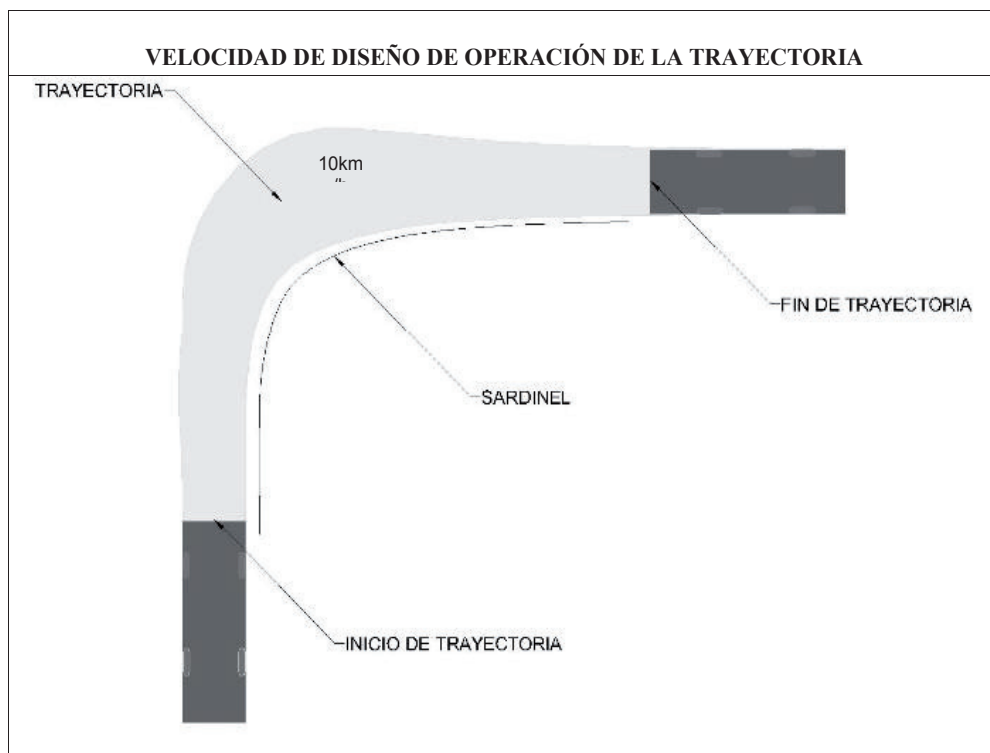
- 3.1. Actores** Priorizar a los actores viales según el criterio de calles completas.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP



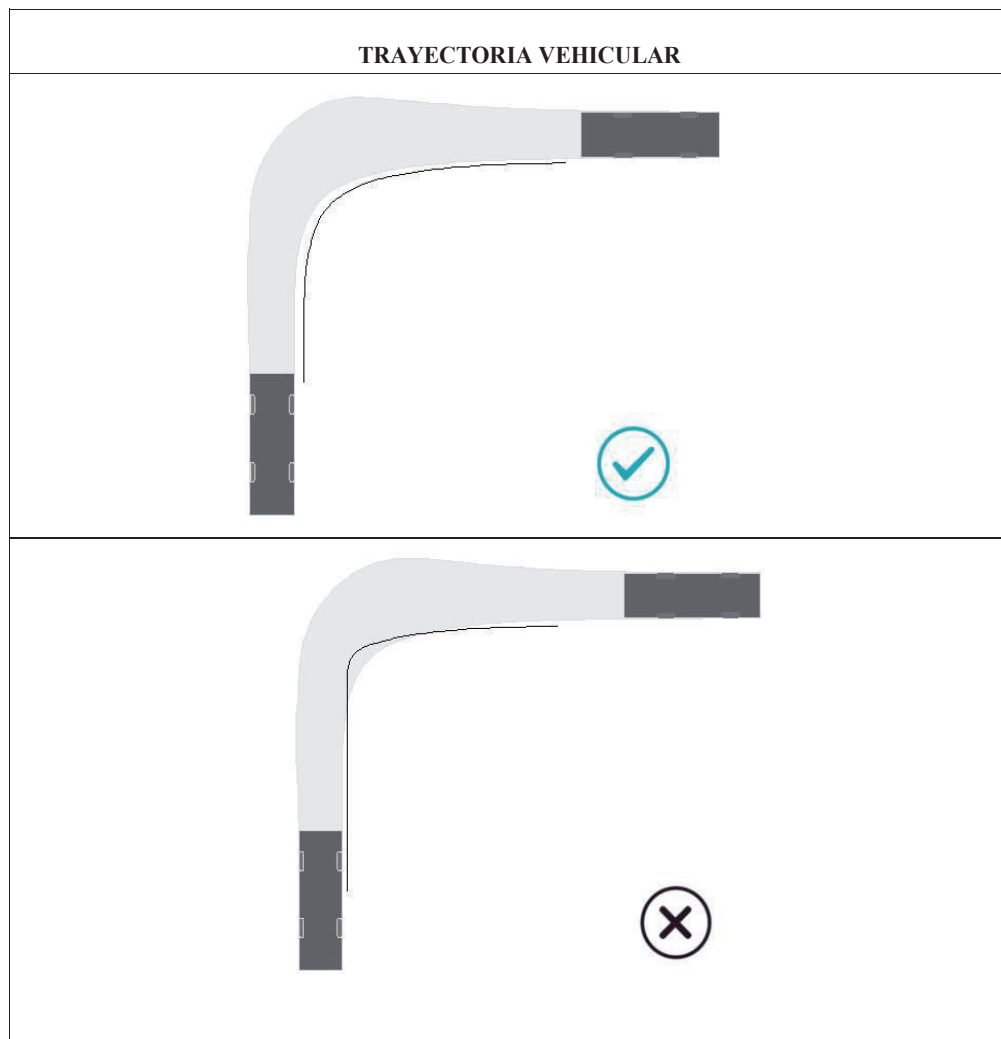
- 3.2. **Velocidad de diseño de operación.** La velocidad de diseño de operación sirve para marcar la trayectoria de un vehículo en una esquina y no debe superar los 10 Km/h



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP



3.3 Trayectoria de giro. La maniobra de giro debe garantizar que el vehículo no invada el andén o sardinel.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

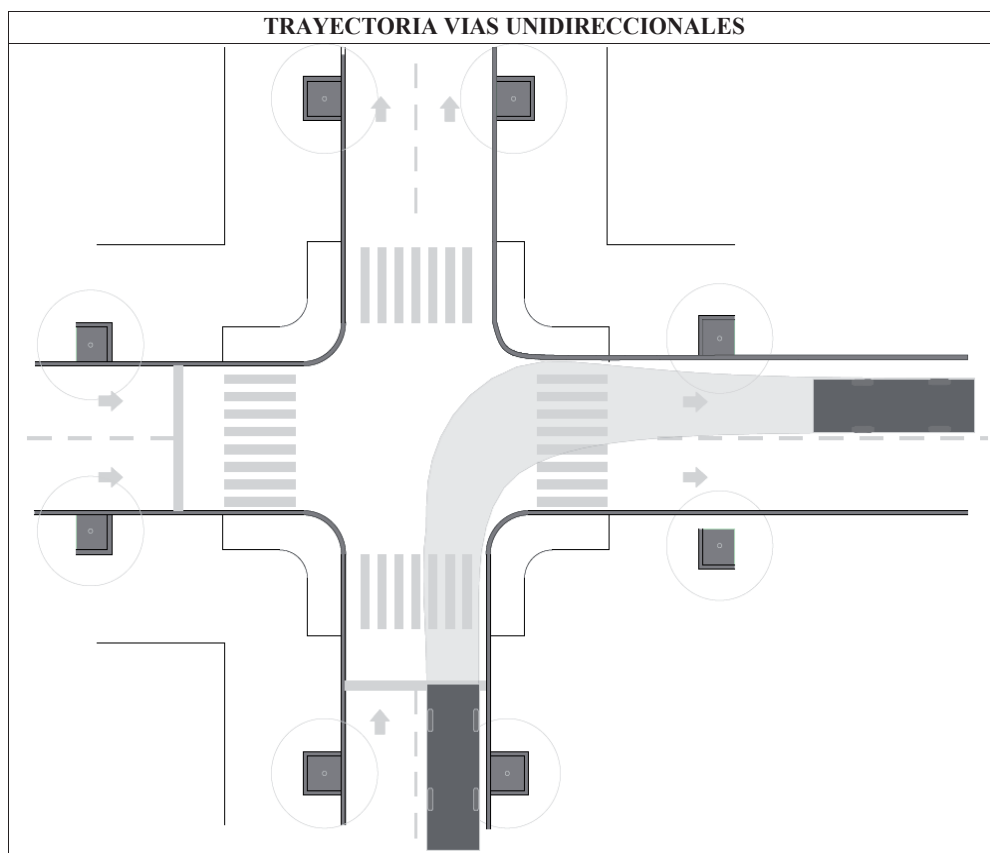
Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

2310460-FT-078 Versión 01



3.4 Trayectoria en vías unidireccionales. Para vías unidireccionales, el diseño puede incluir trayectorias donde el vehículo entra al carril externo.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

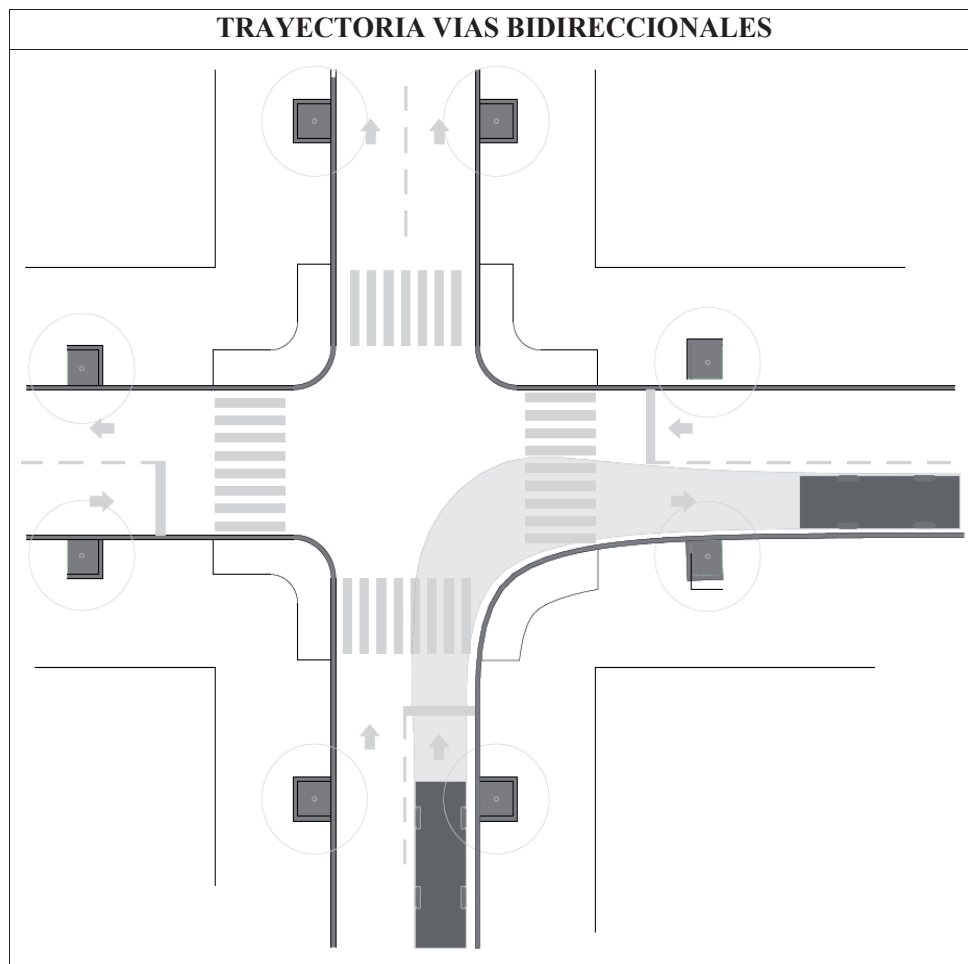
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Pág. 7 de 18

3.5 Trayectoria en vías bidireccionales. Para el caso de vías bidireccionales, el giro no deberá invadir el carril contrario.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

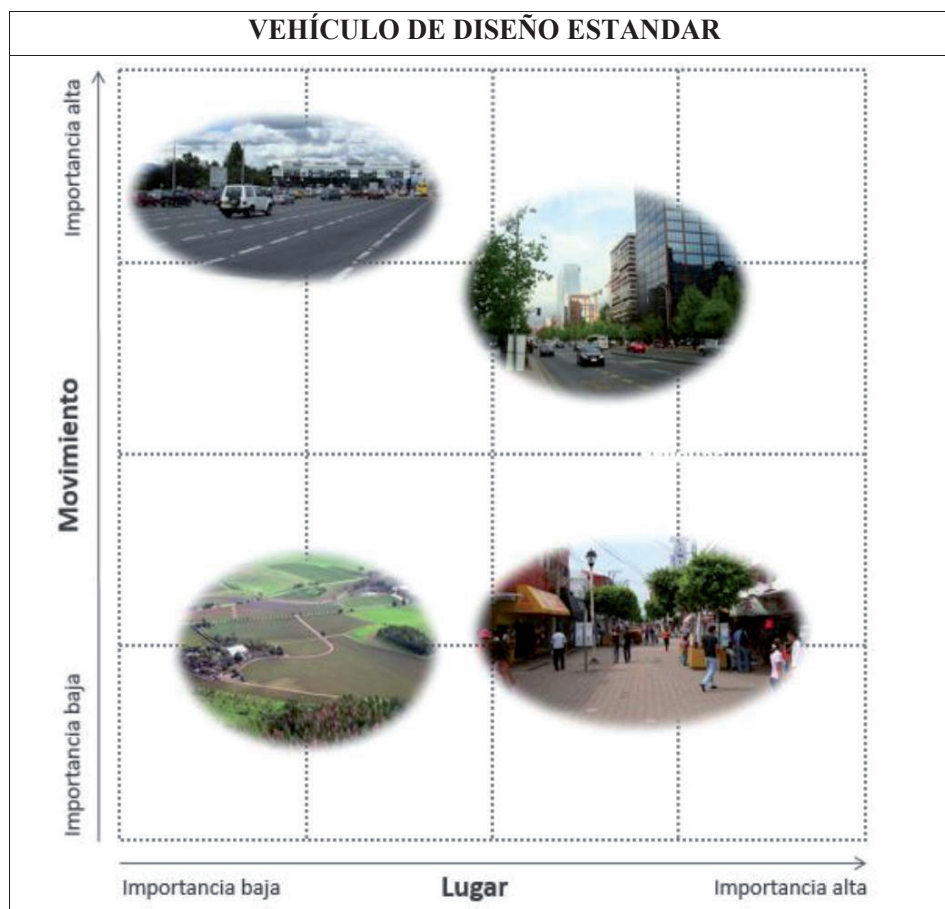
Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

2310460-FT-078 Versión 01



- 3.6 Vehículo estándar de diseño.** La selección del vehículo estándar de diseño, debe corresponder al análisis del contexto, lugar, función y movimiento de la zona de análisis.



Fuente: SDP-DVTSP-SDG

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

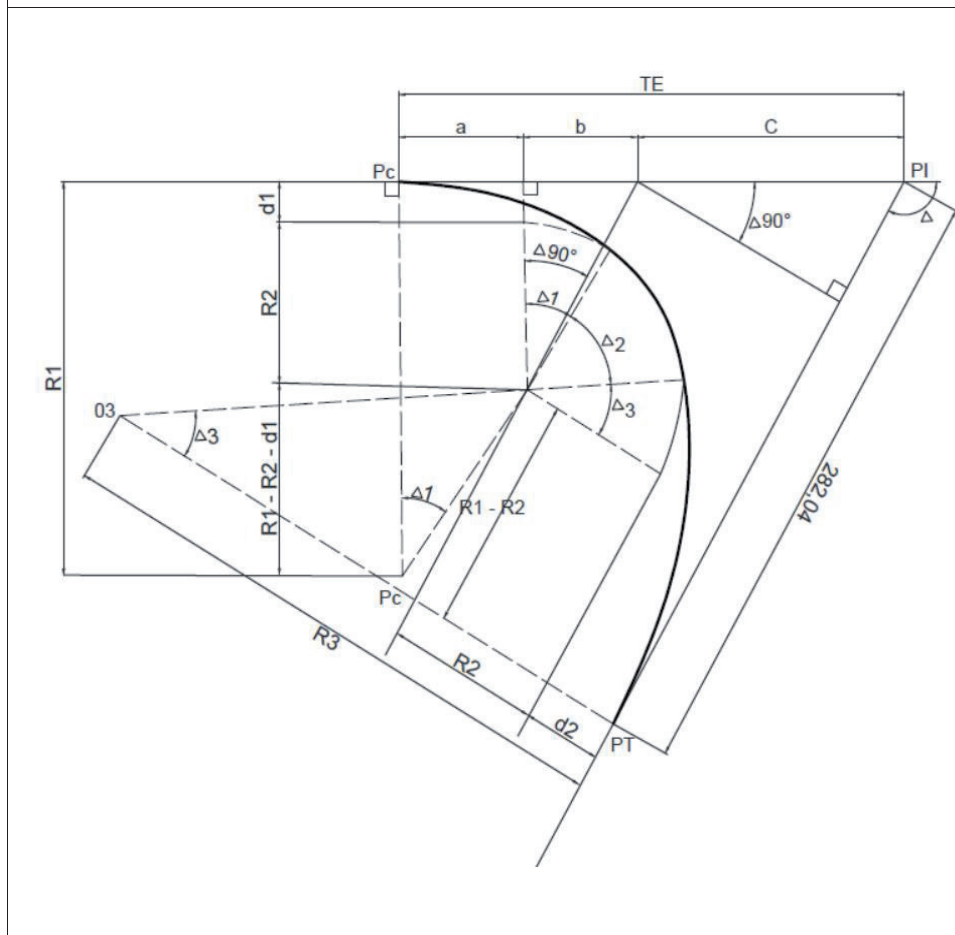
BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

2310460-FT-078 Versión 01



- 4 **CURVAS CIRCULARES COMPUESTAS.** Se recomienda diseñar con curvas compuestas de dos y tres radios, con el fin de dibujar una trayectoria acorde a las condiciones de los actores del espacio público.

DIAGRAMAS CURVAS CIRCULARES COMPUESTAS ASIMETRICAS



Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

2310460-FT-078 Versión 01



Se debe tener en cuenta la diferencia entre el sardinel y la trayectoria del vehículo. El radio del sardinel usualmente se diseña basado únicamente en la geometría de la intersección y pasa por alto la trayectoria.

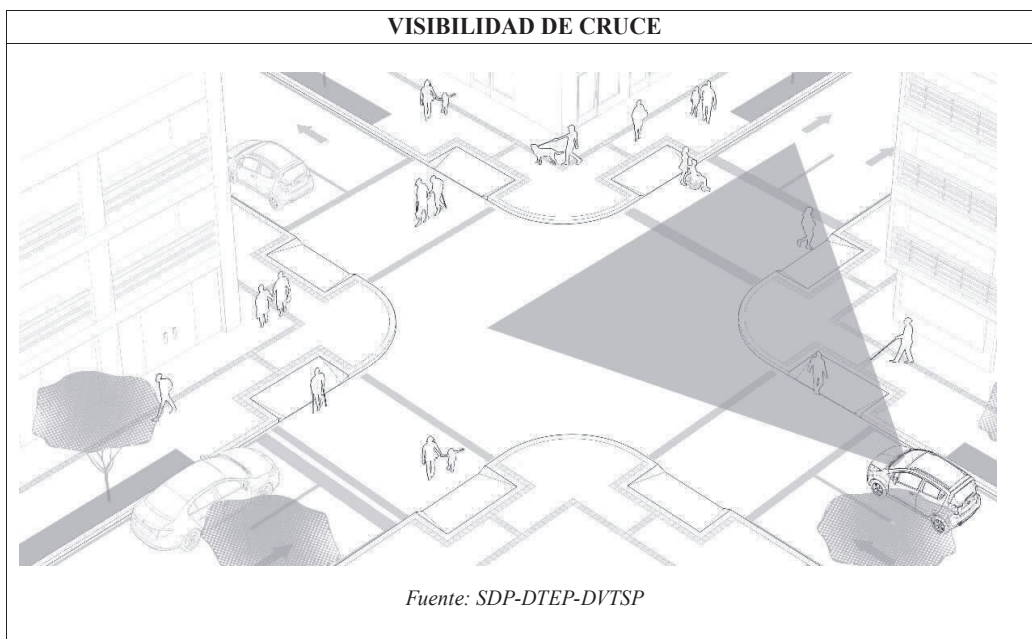
Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 51 • NÚMERO 6226 • PP. 1-83 • 2017 • DICIEMBRE • 29



- 4.1. Visibilidad de Cruce.** El diseño debe garantizar la visibilidad de cruce, manteniendo el ancho de andén en la esquina. La maniobra de giro que se debe ajustar según la trayectoria del vehículo para favorecer al peatón y permitir conservar mayor área de andén, obligando a los vehículos a reducir su velocidad y que los cruces peatonales sean más cortos, seguros y directos, acercándose a las líneas de deseo¹ de este actor.



¹ Las Líneas de deseo o caminos del deseo (Desire Lines) son aquellas líneas imaginarias que pasan sobre el trayecto más eficiente o más utilizado por un peatón o un ciclista. Este término fue enunciado por primera vez en francés por el filósofo Gaston Bachelard. Estas líneas pueden interrumpirse por barreras urbanas si el diseño no está centrado en el usuario del espacio. Estos caminos usualmente representan el camino más corto o de más fácil acceso entre un origen y un destino determinados. El ancho de uno de estos caminos representa la cantidad de demanda del mismo.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

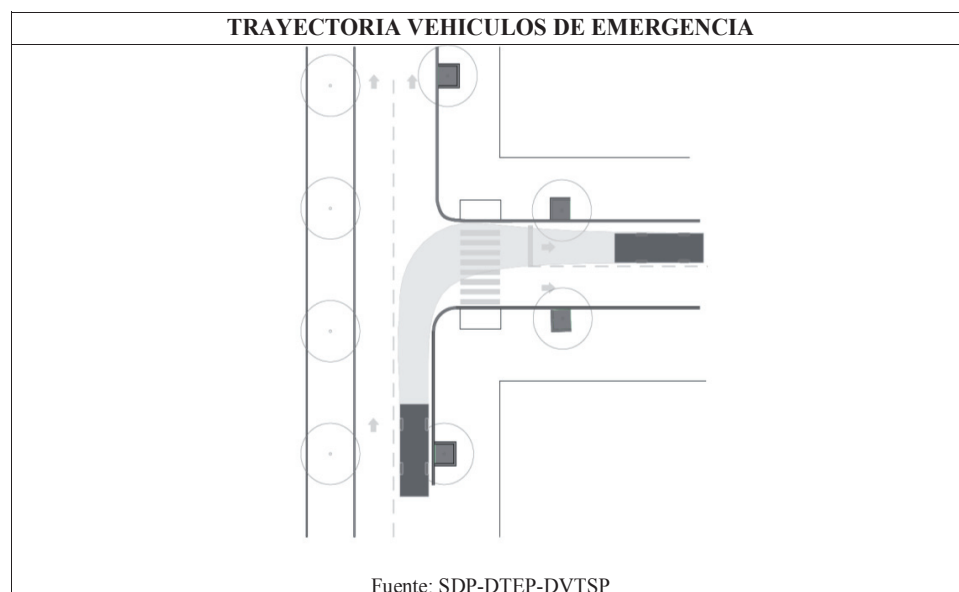
**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



La maniobra de giro se debe diseñar teniendo en cuenta la trayectoria del vehículo de diseño estándar. Sin embargo, en función del análisis de tránsito se deberá tener en cuenta factores como: la presencia de rutas de transporte público, corredores de transporte de carga, accesibilidad y conectividad, equipamientos y zonas comerciales. Todo lo anterior basado en un análisis detallado de tránsito a partir de información recolectada en campo, información secundaria y características del entorno.

Para el diseño se deberá tener en cuenta la demanda de todos los actores que actuarán sobre el elemento geométrico, realizando un análisis sistemático de los mismos que deberá servir a las necesidades encontradas.

- 4.2. Vehículos de emergencia.** Se debe garantizar el giro de vehículos de emergencia, teniendo en cuenta que su presencia es ocasional y que pueden utilizar toda el área de la intersección para el giro.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

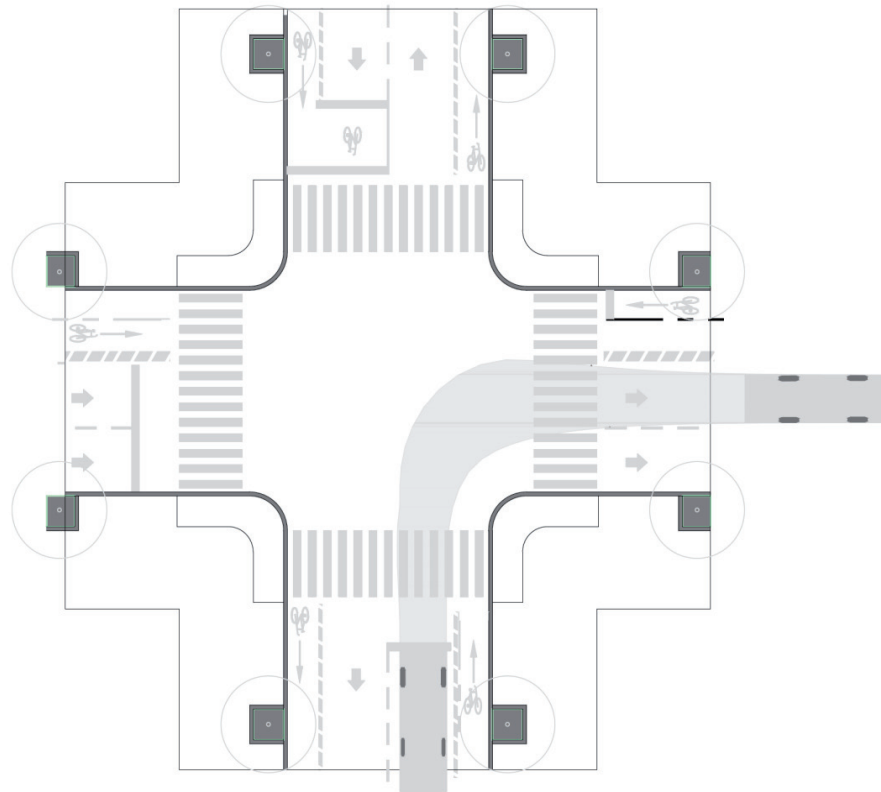
BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

2310460-FT-078 Versión 01



5. EJEMPLOS

5.1. Radio de Giro con Bicicarril – un solo sentido de circulación.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

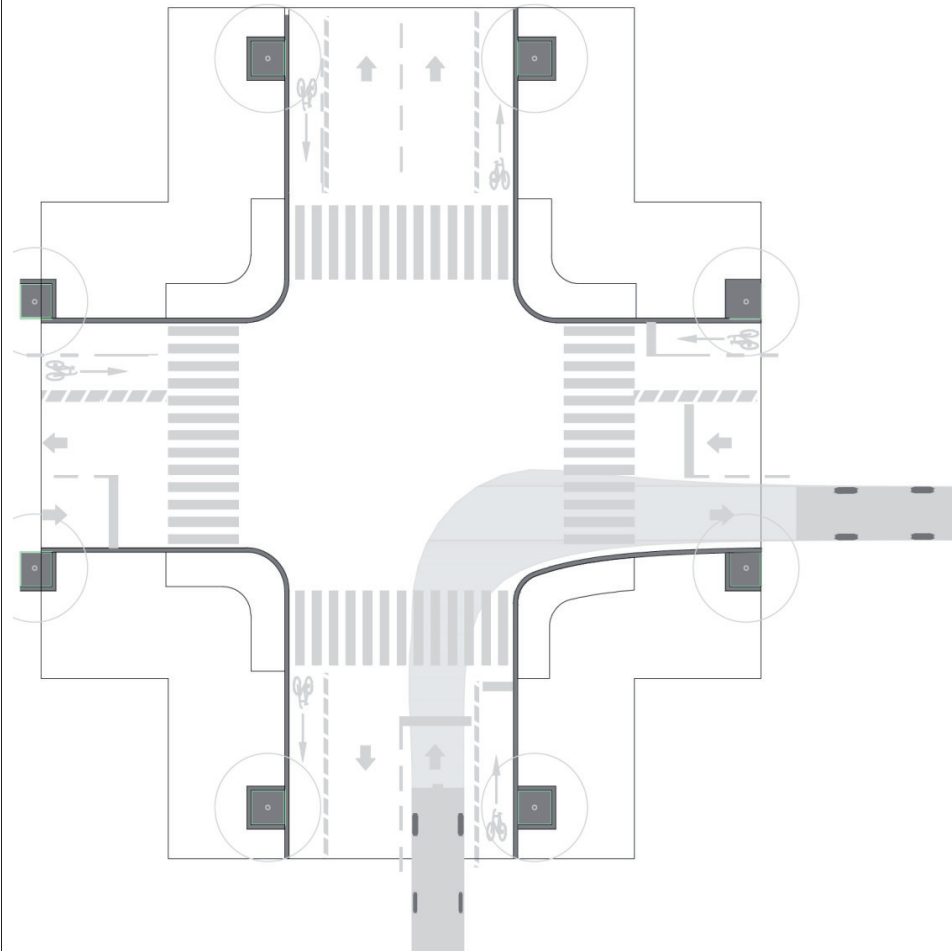
Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

2310460-FT-078 Versión 01



5.2. Radio de Giro con Bicicarril – doble sentido de circulación.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

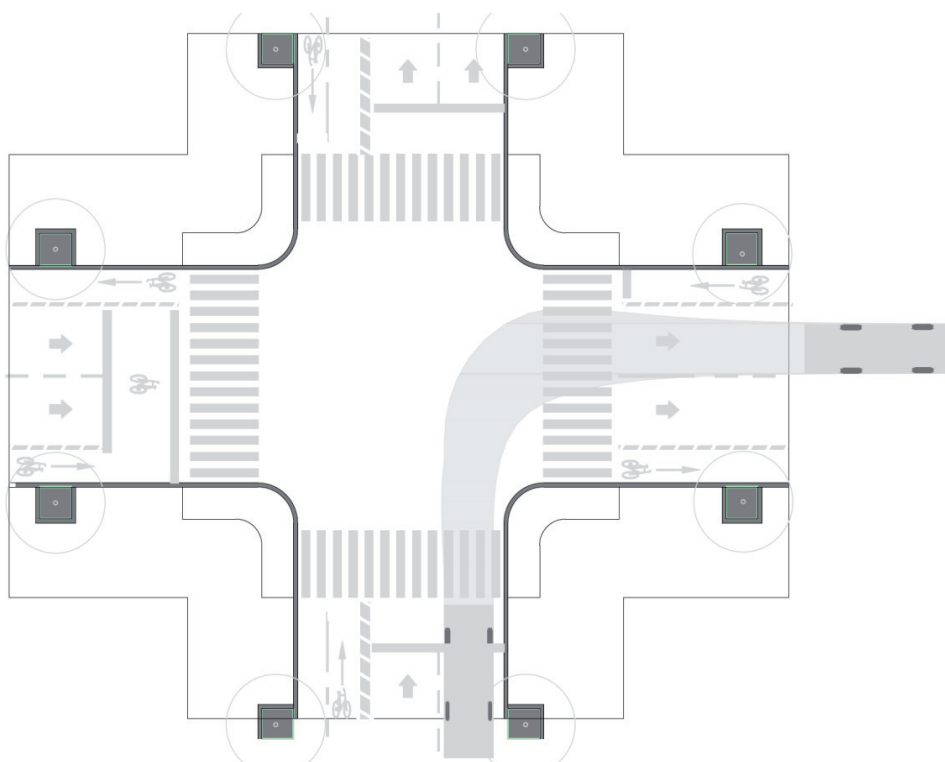
Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

2310460-FT-078 Versión 01



5.3. Radio de Giro con Bicicarril en ambas calzadas – unidireccional ambas calzadas.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

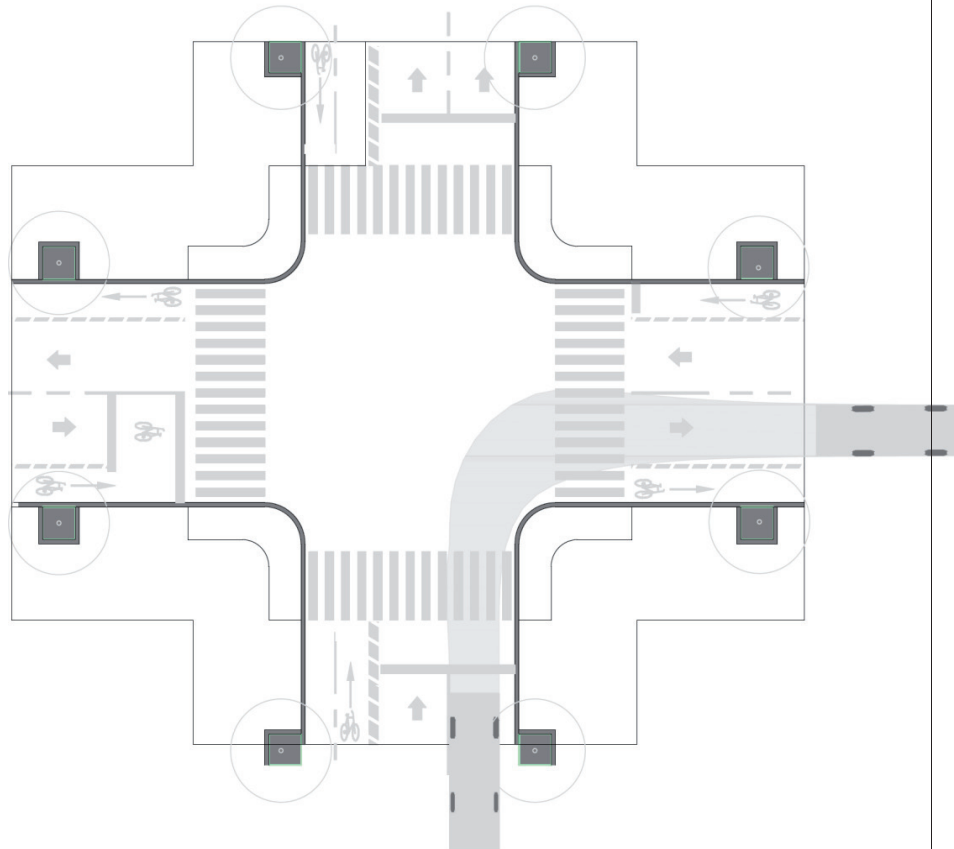
Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

2310460-FT-078 Versión 01



5.4. Radio de Giro con Bicicarril – unidireccional a bidireccional.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

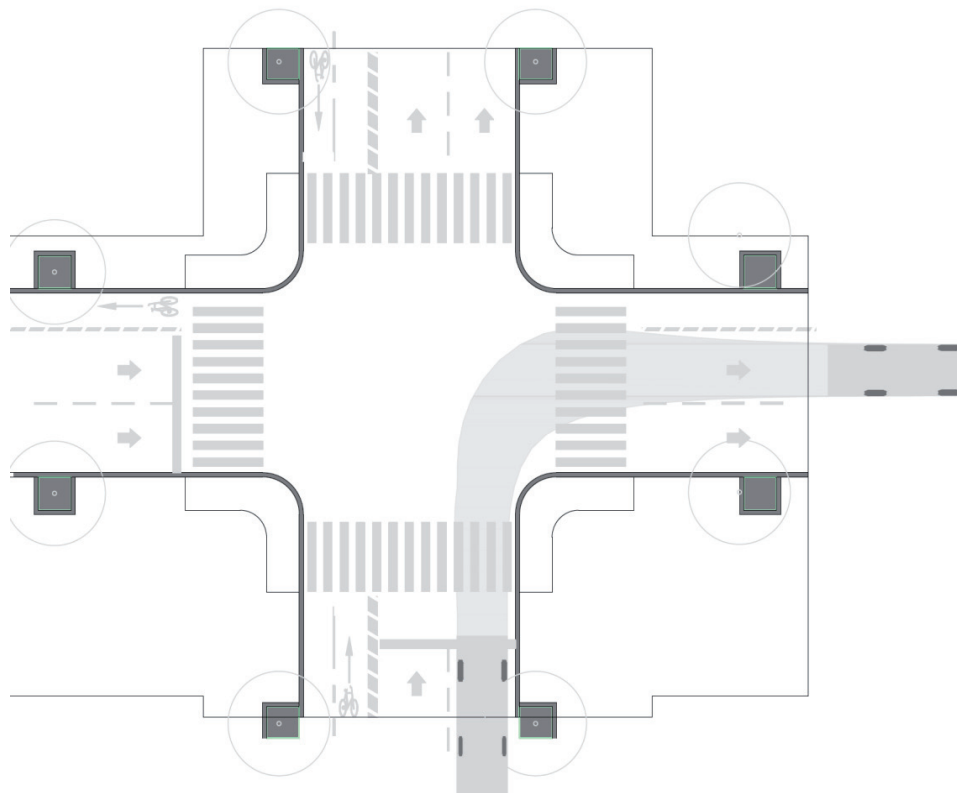
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Pág. 17 de 18

5.5. Radio de Giro con Bicicarril en una calzada – unidireccional ambas calzadas.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

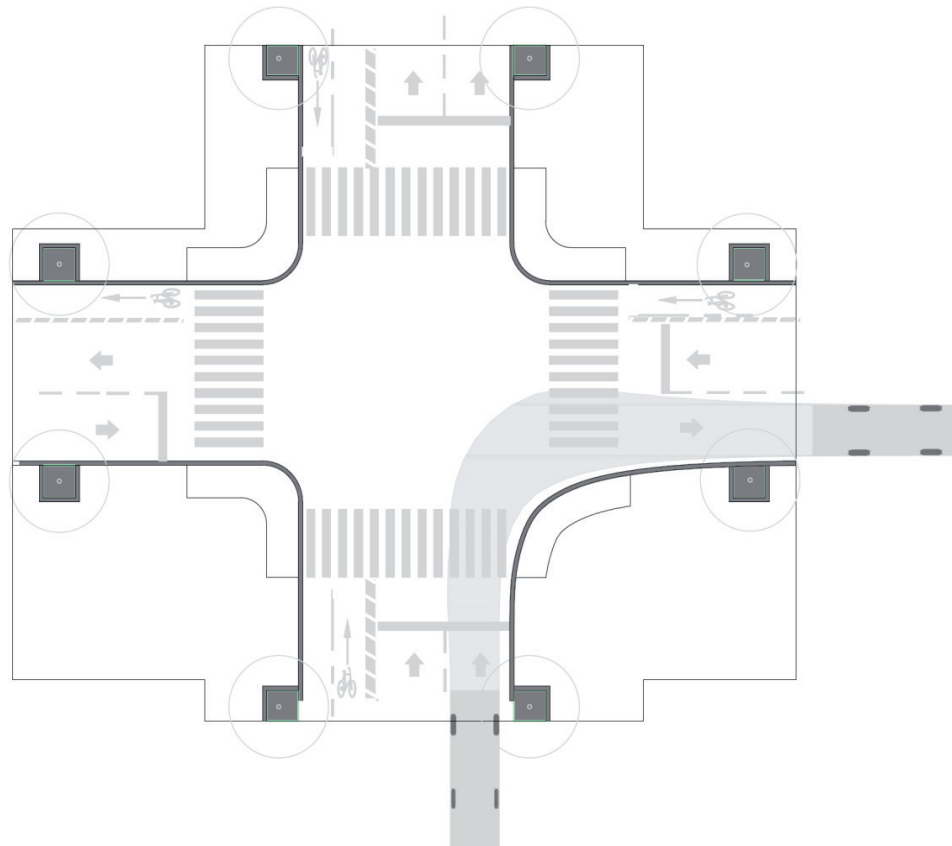
Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

2310460-FT-078 Versión 01



5.6. Radio de Giro con Bicicarril en una calzada – bidireccional ambas calzadas.



Fuente: SDP-DTEP-DVTSP

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

2310460-FT-078 Versión 01