



RESOLUCIÓN 0006 DE 2021

“POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLANTA PROYECTO PILOTO QUE MODIFICA Y REGLAMENTA TEMPORALMENTE TRES CAMBIOS DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL EN EL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA”

LA SUSCRITA SECRETARIA DISTRITAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES Y EN ESPECIAL LAS CONFERIDAS POR LA LEY 769 DE 2002 Y SUS MODIFICACIONES, DECRETO ACORDAL No 0801 DE 2020

**Y
CONSIDERANDO**

Que de conformidad con la Constitución Política de 1991, son fines esenciales del Estado servir a la comunidad y proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes y demás derechos y libertades, para asegurar el cumplimiento de sus deberes.

Que en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, se dispone que todo ciudadano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y las personas en condiciones de discapacidad, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Que el artículo 7° de la Ley 769 de 2002 consagra que las autoridades de tránsito deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público; que sus funciones deben ser de carácter regulatorio y sancionatorio, sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Que el artículo 119 de la Ley 769 de 2002 establece que: “Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito, estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.

Que de acuerdo con el artículo 94 del Decreto Acordal No.0801 de 2020, “*Por el cual se adopta la Estructura Orgánica de la Administración Central del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla*”, le corresponde a la Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial, formular, ejecutar y evaluar políticas, programas y proyectos para el mejoramiento del tránsito y la seguridad vial en el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, en el marco de los objetivos y metas establecidas en el Plan de Desarrollo Distrital.

Que el incremento del parque automotor general en la ciudad tiene efectos en las capacidades de las vías, lo cual hace necesario implementar medidas tales como únicos sentidos de circulación, aplicación de pares viales para mitigar los impactos negativos generados en la movilidad vehicular, lo anterior garantizando la accesibilidad en la zona de influencia.



RESOLUCIÓN 0006 DE 2021

“POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLANTA PROYECTO PILOTO QUE MODIFICA Y REGLAMENTA TEMPORALMENTE TRES CAMBIOS DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL EN EL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA”

Que la Oficina de Gestión de Tránsito de la Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial realizó la evaluación de los antecedentes de la petición presentada por el Puerto de Barranquilla, junto con las características actuales del tránsito de las vías en el sector comprendido entre las carreras 30 y 38 y calles 4 (Av. Hamburgo) y calle 6 (Corredor Portuario), en el cual se dejó evidencia de la necesidad de realizar un proyecto piloto que evalúe los efectos de los cambios de sentidos propuestos, lo cual quedó registrado en el Concepto Técnico N° 0002 del 03 de febrero de 2021.

Que a través de la implementación de un proyecto piloto, la Oficina de Gestión de Tránsito de la Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial busca recopilar información primaria y verificar las condiciones de dicha vía, a través del análisis de tránsito de la zona, volúmenes vehiculares y conectividad con otras vías aledañas, tomar las medidas necesarias para mejorar la movilidad, y realizar la evaluación técnica correspondiente para determinar la viabilidad de los cambios de sentido de circulación de en el sector comprendido entre las carreras 30 y 38 y calles 4 (Av. Hamburgo) y calle 6 (Corredor Portuario).

Que con dicho proyecto piloto se implementarán los siguientes cambios sentido de circulación vial:

- La carrera 30 pasará de DOBLE SENTIDO VIAL DE CIRCULACIÓN a ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL OCCIDENTE – ORIENTE desde la calle 6 (Corredor Portuario) hasta calle 4 (Av. Hamburgo).
- La calle 4 (Av. Hamburgo) pasará de ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL NORTE – SUR a ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL SUR – NORTE desde la carrera 30 hasta la carrera 38
- La carrera 38 pasará de ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL OCCIDENTE – ORIENTE a ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL ORIENTE – OCCIDENTE desde la calle 4 (Av. Hamburgo) hasta calle 6 (Corredor Portuario).

Que dicho proyecto piloto se implementará durante tres semanas, desde el inicio de operación de los mencionados cambios sentido de circulación vial.

Que la implementación de los cambios de sentido de circulación vial estará acompañada de señalización vertical y horizontal correspondiente.

Que la Secretaría de Distrital de Tránsito y Seguridad Vial, ha establecido un cronograma de socialización e información de las medidas que se llevará a cabo antes, durante y después de su aplicación.



RESOLUCIÓN 0006 DE 2021

“POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLANTA PROYECTO PILOTO QUE MODIFICA Y REGLAMENTA TEMPORALMENTE TRES CAMBIOS DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL EN EL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA”

En mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- Implantar proyecto piloto que modifica y reglamenta temporalmente tres (03) sentidos de circulación vial para el tráfico vehicular del siguiente tramo de vía (VEASE PLANO 1):

Corredor	Desde	Hasta	Longitud (m)	Sentido de Circulación Vial
Carrera 30	Calle 6	Calle 4	430	Único OCCIDENTE-ORIENTE
Calle 4 (Av. Hamburgo)	Carrera 30	Carrera 38	470	Único SUR-NORTE
Carrera 38	Calle 4	Calle 6	580	Único ORIENTE - OCCIDENTE

(VEASE PLANO 1)

ARTÍCULO 2º.- Fijese como fecha en que inicia el proyecto piloto de la operación de los nuevos sentidos de circulación vial, el jueves veinticinco (25) de febrero de 2021.

ARTICULO 3º.- Fijese como período de socialización del proyecto piloto de los nuevos sentidos de circulación vial, establecida en el artículo primero, el siguiente:

- Inicio Socialización: jueves dieciocho (18) de febrero de 2021.
- Inicio de la medida: jueves veinticinco (25) de febrero de 2021.
- Fin Socialización: miércoles tres (03) de marzo de 2021.

Parágrafo: Durante los siete (07) días calendario siguiente al inicio del proyecto piloto de la operación de los nuevos sentidos de circulación vial, deberá brindarse acompañamiento a los distintos actores viales, a través de las Oficinas de Educación y Cultura para la Seguridad Vial y la Oficina de Control Operativo de Tránsito.

ARTÍCULO 4º.- Fijese como fecha en que finaliza el proyecto piloto de la operación de los nuevos sentidos de circulación vial, el jueves dieciocho (18) de marzo de 2021.

ARTICULO 5º.- La Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial deberá implementar las estrategias pedagógicas y de socialización de las medidas adoptadas en el presente acto administrativo.



NIT 890.1012.018-1

RESOLUCIÓN 0006 DE 2021

“POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLANTA PROYECTO PILOTO QUE MODIFICA Y REGLAMENTA TEMPORALMENTE TRES CAMBIOS DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL EN EL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA”

ARTICULO 6º.- La Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial, a través de la Oficina de Control Operativo de Tránsito, y las distintas autoridades de tránsito en nuestra jurisdicción velaran por la vigilancia y cumplimiento de las medidas adoptadas en el presente acto administrativo.

ARTICULO 7º.- La presente Resolución rige a partir de su publicación.

Dado en el D. E. I. P. de Barranquilla a los diez (10) días del mes de febrero de 2021.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

ANGÉLICA MARÍA RODRÍGUEZ ANDRADE
Secretaria Distrital de Tránsito y Seguridad Vial

Página 4 de 5

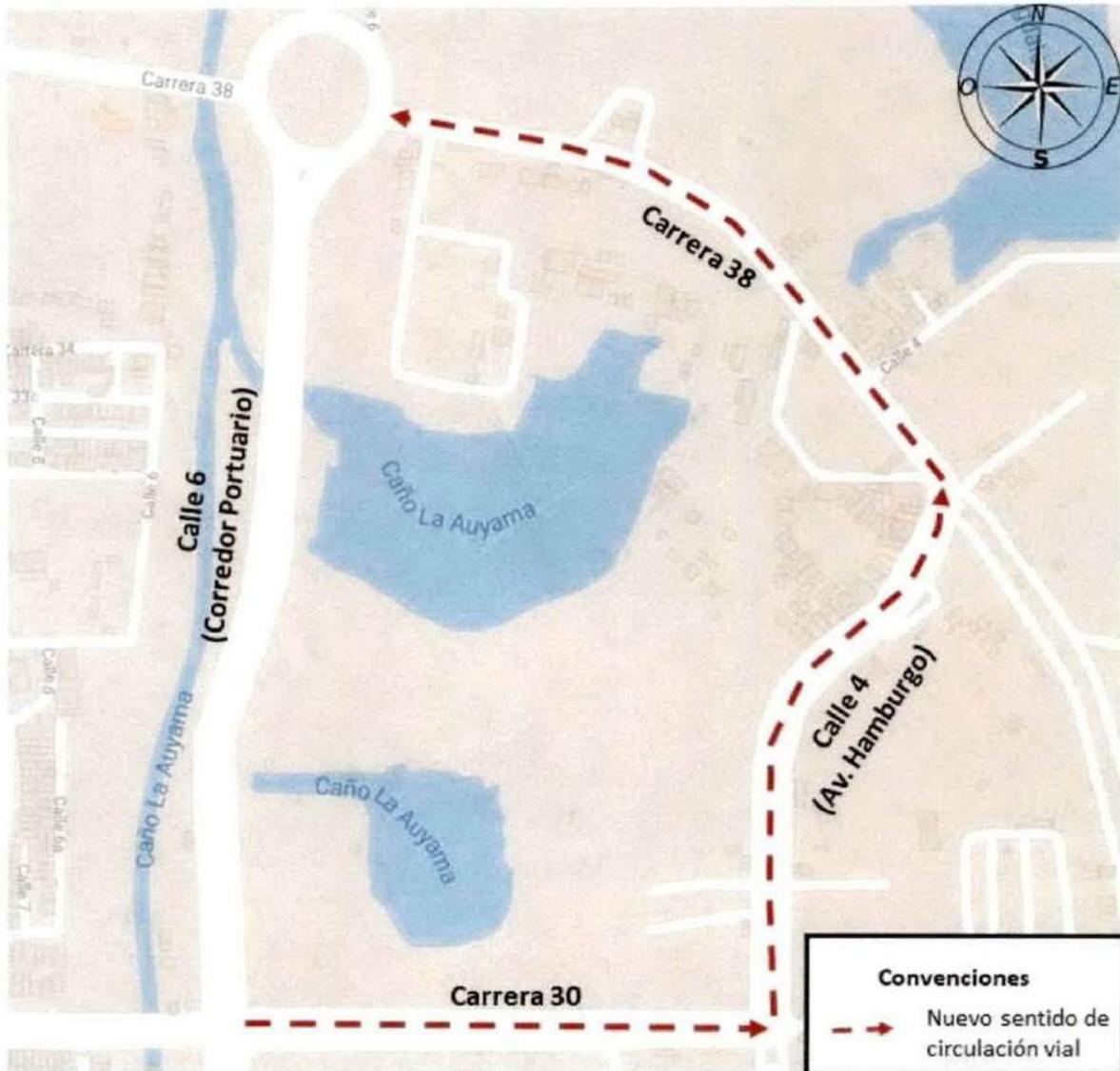
Proyectó: Andrea Martínez – Profesional Especializado – SDTSV. *Au*
Revisó: Marlowyn Alcaraz – Jefe de Oficina de Gestión del Tránsito – SDTSV.
Edgar Polo – Asesor Gestión del Tránsito – SDTSV. *EP*
Eucaris Navarro – Asesora – SDTSV. *EN*
Ernesto Camargo – Asesor – SDTSV. *EC*



RESOLUCIÓN 0006 DE 2021

“POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLANTA PROYECTO PILOTO QUE MODIFICA Y REGLAMENTA TEMPORALMENTE TRES CAMBIOS DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL EN EL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA”

PLANO 1. NUEVO SENTIDO DE CIRCULACIÓN VIAL





ALCALDÍA DE
BARRANQUILLA / Soy **BARRANQUILLA**

NIT 890.1012.018-1



CONCEPTO TÉCNICO No. 0002 DEL 03 DE FEBRERO DE 2021

**IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTO PILOTO PARA EL CAMBIO DE SENTIDO
DE LA CARRERA 38 ENTRE CORREDOR PORTUARIO Y AVENIDA
HAMBURGO, AVENIDA HAMBURGO ENTRE CARRERAS 38 Y 30, Y
CARRERA 30 ENTRE AVENIDA HAMBURGO Y CORREDOR PORTUARIO**

**OFICINA DE GESTIÓN DE TRÁNSITO
SECRETARÍA DISTRITAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

BARRANQUILLA, COLOMBIA

FEBRERO

2021



CONTENIDO

1. Introducción	5
2. Antecedentes	6
2.1. Situación sin proyecto	6
2.2. Situación con proyecto	10
3. Metodología del proyecto piloto	17
3.1. Cronograma propuesto para la ejecución	18
3.2. Metodología para la toma de información	19
3.2.1. Aforos vehiculares	19
4. Condiciones actuales del tránsito	22
4.1. Área de influencia	22
4.2. Caracterización del sistema vial	23
4.2.1. Avenida Hamburgo (Calle 4)	24
4.2.2. Carrera 38	24
4.2.3. Carrera 30	25
4.2.4. Corredor Portuario (Calle 6)	26
4.3. Control en las intersecciones	27
4.4. Operación del transporte público colectivo	30
5. Conclusiones y recomendaciones	31



LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Esquema de la red vial actual en la zona de influencia	6
Ilustración 2 Esquema de la red vial con proyecto	11
Ilustración 3 Vista en planta del pre-puerto.....	12
Ilustración 4. Área de influencia del laboratorio de tránsito	17
Ilustración 5. Puntos para aforos vehiculares	20
Ilustración 6. Formato para aforos vehiculares.....	21
Ilustración 7. Área de influencia del laboratorio de tránsito	22
Ilustración 8. Uso de suelo en el área de influencia	23
Ilustración 9. Sección transversal de la Avenida Hamburgo entre carreras 30 y 38	24
Ilustración 10. Sección transversal de la Carrera 38 entre Corredor Portuario y Avenida Hamburgo	25
Ilustración 11. Sección transversal de la Carrera 30 entre Corredor Portuario y Avenida Hamburgo	26
Ilustración 12. Sección transversal de la Avenida Hamburgo entre carreras 30 y 38	26
Ilustración 13. Esquema general del planeamiento semafórico del Corredor Portuario con carrera 30	28
Ilustración 14. Plan semafórico tipo 1	28
Ilustración 15. Plan semafórico tipo 2	29
Ilustración 16. Plan semafórico tipo 3	29
Ilustración 17. Plan semafórico tipo 4	29
Ilustración 18. Rutas de transporte público colectivo en el corredor de estudio	30





LISTADO DE TABLAS

Tabla 1 Resultados modelo situación actual.....	7
Tabla 2 Resultados modelo sin proyecto a 5 años	7
Tabla 3 Resultados modelo sin proyecto a 10 años	8
Tabla 4 Resultados modelo sin proyecto a 15 años	9
Tabla 5 Resultados modelo sin proyecto a 20 años	10
Tabla 6 Resultados modelo situación proyecto año 0	13
Tabla 7 Resultados modelo situación proyecto a 5 años	13
Tabla 8 Resultados modelo situación proyecto a 10 años	14
Tabla 9 Resultados modelo situación proyecto a 15 años	15
Tabla 10 Resultados modelo situación proyecto a 20 años	15
Tabla 11. Cronograma de trabajo propuesto para la implementación del proyecto piloto...	18
Tabla 12. Características de las intersecciones en el área de influencia.....	27





I. INTRODUCCIÓN

Los crecientes flujos vehiculares en la ciudad de Barranquilla, la dinámica social y económica y los desarrollos urbanísticos de uso comercial, empresarial y residencial, entre otros, han generado la necesidad de tener una mayor cantidad de infraestructura orientada a la fluidez vehicular entre orígenes y destinos según el sistema de actividades, lo que ha derivado en medidas como pares viales y vías que priorizan la movilidad a la accesibilidad, ocasionando una importante reorganización de recorridos en algunas zonas.

La zona de la Sociedad Portuaria de Barranquilla es estratégica para la economía del distrito, por lo cual se deben garantizar condiciones aceptables para la movilidad y accesibilidad del sector. No obstante, han sido varias las peticiones que la Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial ha recibido, mediante las cuales se ha solicitado el cambio de sentido del circuito formado por la carrera 38, Avenida Hamburgo (calle 4) y carrera 30.

Así, la Oficina de Gestión de Tránsito de la Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial presenta un análisis técnico de la implementación de proyecto piloto para el cambio de sentido de la carrera 38 entre Corredor Portuario y Avenida Hamburgo, Avenida Hamburgo entre carreras 38 y 30, y carrera 30 entre Avenida Hamburgo y Corredor Portuario, con el fin de evaluar la pertinencia de las solicitudes para el cambio de sentido realizadas por las diferentes entidades ubicadas en la zona de influencia.

En el presente informe se describen de manera inicial los antecedentes que generaron la necesidad de realizar el proyecto piloto; posteriormente la metodología construida para el levantamiento de la información antes y durante el laboratorio, así como las medidas adicionales a tomar para la correcta implementación del laboratorio; consecuente se realiza la descripción de las características actuales del tránsito en las vías objeto de la intervención; y finalmente las respectivas conclusiones del análisis llevado a cabo.



2. ANTECEDENTES

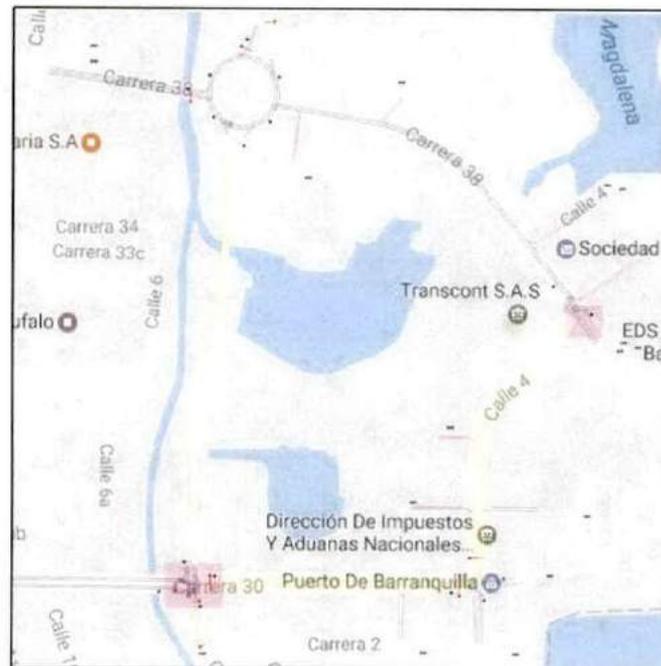
En el 2016, el Puerto de Barranquilla contrató a la firma INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S. para que realizara la evaluación de los cambios de sentido solicitados. A continuación, se presentan los resultados obtenidos por el consultor.

2.1. Situación sin proyecto

Se realizó una modelación de las condiciones actuales del corredor con los flujos obtenidos en la hora pico y se tiene en cuenta el sentido en el cual se desarrollan los mismos. Para la Avenida Hamburgo, la carrera 30 y la carrera 38 se modelan, además, los accesos de las empresas e industrias que contribuyen al flujo vehicular sobre las vías.

En la Figura 4.3 se presenta la red vial actual modelada en Dynasim. La carrera 38 se modeló con tres carriles exclusivamente en sentido oeste-este entre la calle 5 y la calle 4, la Avenida Hamburgo con cuatro carriles en sentido norte-sur, y la calle 5 (Corredor portuario) y la carrera 30 en dos sentidos con dos carriles para cada sentido.

Ilustración 1 Esquema de la red vial actual en la zona de influencia



Fuente: INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S.

La Tabla 1 muestra los resultados de la situación actual en el año 0 y se puede evidenciar fácilmente que los niveles de servicio son altos y la demora promedio de los accesos de la



red en general son menores a 10 segundos. Se tiene un caso específico en el que la demora promedio es de hasta 35 segundos y es la calle Hamburgo, la cual tiene demoras de 38 segundos por el norte en la carrera 38 y el flujo que sale de esta para la carrera 30 tiene demoras de hasta 26 segundos aproximadamente.

Tabla 1 Resultados modelo situación actual

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	208	160	10,6	1,3	A
	Sur	1248	240	15,8	5,2	A
	Este	480	80	9,2	6	A
	Oeste	6408	240	220,3	26,7	D
Acceso Calle Hamburgo Entrada Al Puerto	Oeste	6800	200	130,5	34	D
Carrera 38 Corredor Portuario	Norte Origen	5424	480	10,3	11,3	B
	Norte Destino	320	640	5,6	0,5	A
	Oeste Origen	448	160	8,9	2,8	A

Fuente: INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S.

La Tabla 2 muestra los resultados de la modelación de la situación actual con una proyección a cinco años. Es notable la desmejora en los niveles de servicio de la mayoría de los accesos de la zona de influencia, más específicamente los de la calle Hamburgo, donde las demoras promedio pasan de ser 34 y 25,9 segundos a 37,2 y 44,3 en las intersecciones de la carrera 38 y la carrera 30 respectivamente.

Para los sentidos norte y sur de la carrera 30 con intersección de la calle 5 (Corredor portuario) los niveles de servicio pasan de ser A a ser C, lo que significa que las demoras aumentan en promedio 25 segundos. Para la carrera 38 se tiene que los niveles de servicio son C en el Oeste en la intersección con el corredor portuario. Las demoras en este punto son de menos de 25 segundos.

Tabla 2 Resultados modelo sin proyecto a 5 años

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
	Norte	2124	120	11,13	17,7	C



Carrera 30 Corredor Portuario	Sur	3360	200	16,59	16,8	C
	Este	14240	160	9,66	89	A
	Oeste	8904	280	231,315	31,8	D
Acceso Calle Hamburgo Entrada Al Puerto	Oeste	19492	440	160,2	44,3	E
Carrera 38 Corredor Portuario	Norte Origen	10260	600	10,815	17,1	C
	Norte Destino	1104	480	5,88	2,3	A
	Oeste Origen	2604	120	9,345	21,7	C

Fuente: INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S.

Se hizo una evaluación de la situación actual a los 10 años y los resultados se muestran en la Tabla 3. Los resultados de la modelación muestran que los niveles de servicio van desde B hasta F, siendo en aproximadamente la mitad de los accesos de la red C. Esto significa que las demoras promedio serían de 25 segundos máximo en intersecciones a prioridad y de 35 segundos en las intersecciones semaforizadas, que en este caso es la de la carrera 30 con la calle 5 (Corredor portuario). La Avenida Hamburgo, por otra parte, mantiene el nivel de servicio en E y el corredor portuario disminuye el nivel de servicio en el acceso norte de A hasta D. En el acceso sur el nivel de servicio es F, lo cual indica que las demoras promedio son mayores a 80 segundos.

Tabla 3 Resultados modelo sin proyecto a 10 años

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	3900	200	11,69	19,5	C
	Sur	7476	280	17,42	26,7	D
	Este	2244	120	10,14	18,7	C
	Oeste	13284	360	242,88	36,9	E
Acceso Calle Hamburgo Entrada Al Puerto	Norte	11640	240	190,80	48,5	E
	Norte Origen	11592	720	11,36	16,1	C



Carrera 38 Corredor Portuario	Norte Destino	2244	120	6,17	18,7	C
	Oeste Origen	7280	200	9,81	36,4	E

Fuente: INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S.

La Tabla 4 muestra los resultados de los niveles de servicio del área de influencia a los 15 años sin ninguna intervención. Se evidencia una gran desmejora en los niveles de servicio de la red en general, siendo el tiempo de demora promedio menor de 25 segundos. En tres de los accesos el nivel de servicio es F, las cuales corresponden al corredor portuario, la Avenida Hamburgo y la carrera 30 en la intersección de la Avenida Hamburgo.

En general los niveles de servicio de todas las intersecciones y sus accesos disminuyen y por tanto los tiempos de demora aumentan para los vehículos.

Tabla 4 Resultados modelo sin proyecto a 15 años

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	3156	120	12,27	26,3	D
	Sur	4880	80	18,29	61	F
	Este	2472	240	10,65	24,3	D
	Oeste	7588	280	255,02	44,6	E
Acceso Calle Hamburgo Entrada Al Puerto	Oeste	22880	440	200,34	52,6	F
Carrera 38 Corredor Portuario	Norte Origen	13296	480	11,92	27,7	D
	Norte Destino	6804	280	6,48	24,3	C
	Oeste Origen	13356	360	10,30	37,1	E

Fuente: INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S.

La Tabla 5 muestra los resultados de la situación actual con una proyección de 20 años. Se evidencia que la red de estudio presentaría una inestabilidad en todos sus accesos, dado que los niveles de servicio son en su mayoría E y F, siendo estos los peores. Teniendo en cuenta estos resultados sería necesaria la intervención de los arcos de estudio en aras de disminuir los tiempos de demora promedio y la longitud de las colas que forman los autos, buses y camiones en las intersecciones principalmente.



Tabla 5 Resultados modelo sin proyecto a 20 años

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	6608	160	12,884	41,3	E
	Sur	6240	120	19,205	52	F
	Este	3528	280	11,183	39,8	E
	Oeste	5352	240	267,776	48,6	E
Acceso Calle Hamburgo Entrada Al Puerto	Oeste	81840	1240	210,357	66	F
Carrera 38 Corredor Portuario	Norte Origen	14160	400	12,520	35,4	E
	Norte Destino	15456	480	6,807	32,2	D
	Oeste Origen	16072	280	10,818	57,4	F

Fuente: INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S.

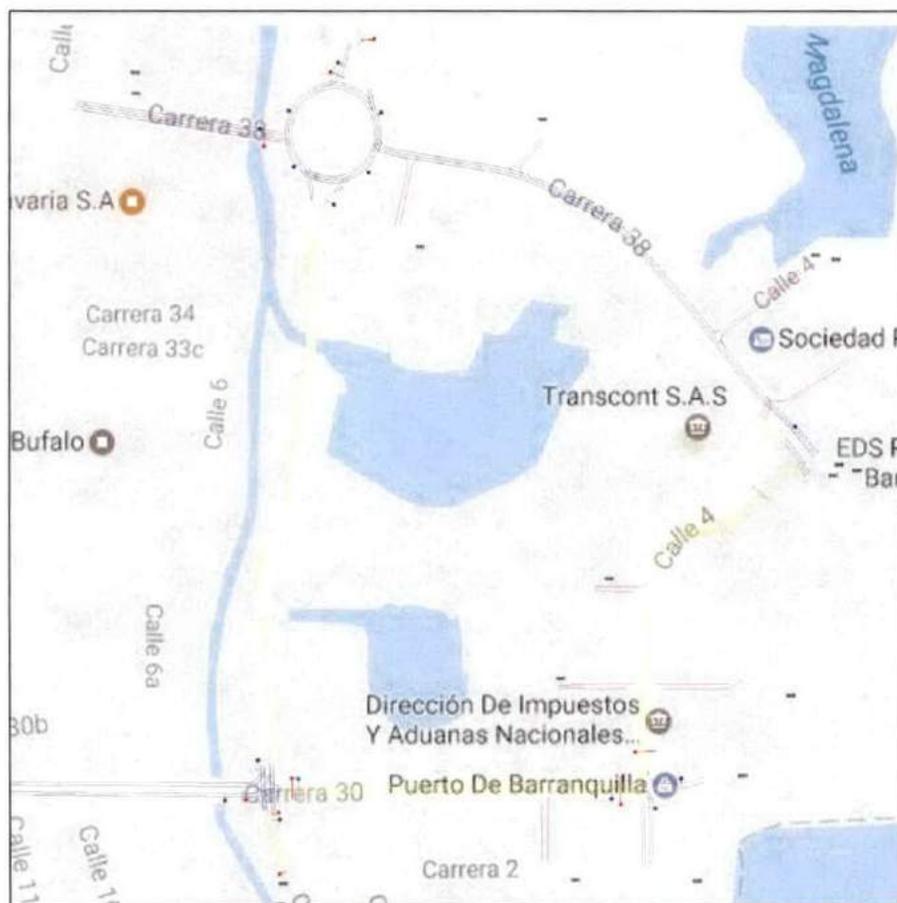
2.2. Situación con proyecto

Una vez analizada toda la información y resultados recopilados, se llega a la conclusión que en general, el principal problema dentro de la zona en estudio corresponde a las colas generadas dentro del acceso al puerto. Dado lo anterior, se evalúa la implementación de un pre-puerto de acceso al Puerto de Barranquilla, el cual a su vez trae como necesidad el cambio de sentido vial de la Avenida Hamburgo s sentido sur – norte, con el objetivo de facilitar el acceso de los vehículos pesados al puerto. De esta forma la red con proyecto queda definida de la manera que se observa en la Ilustración 2.





Ilustración 2 Esquema de la red vial con proyecto



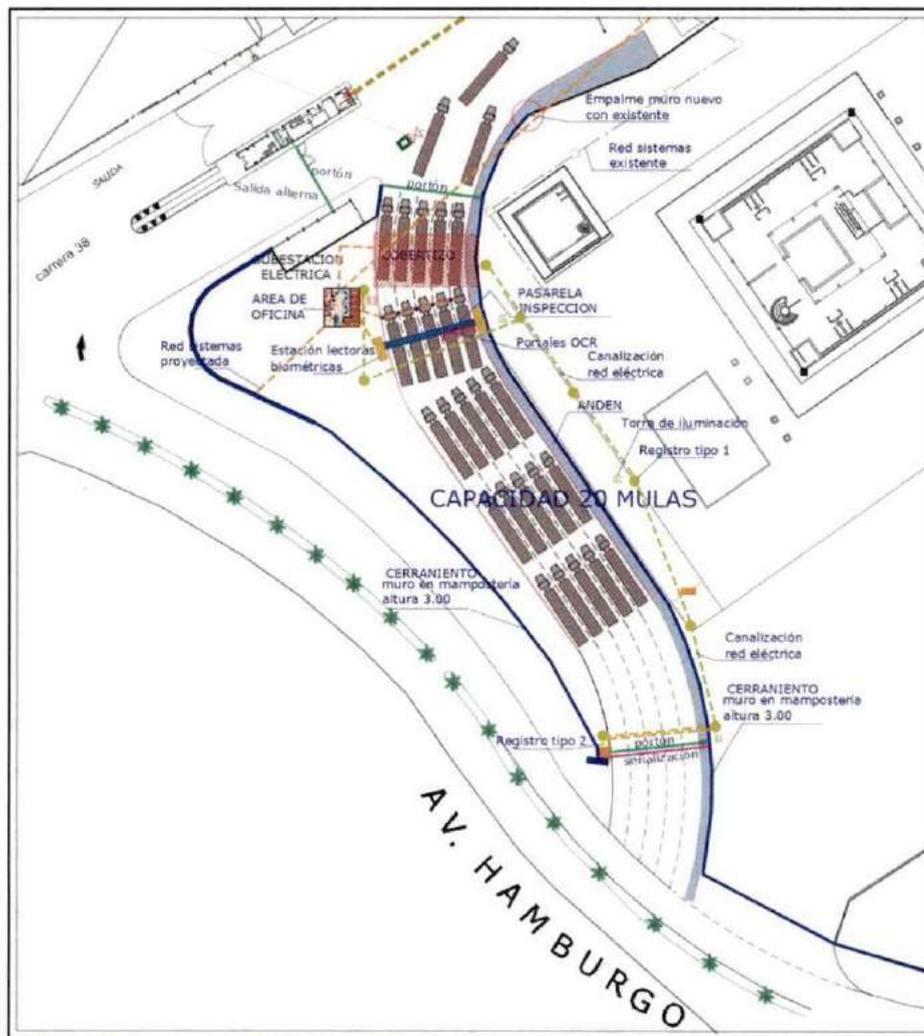
Fuente: INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S.

El acceso al puerto para los vehículos pesados se realizará únicamente por el pre-puerto, donde se contará con una calzada de 5 carriles con dos casetas de atención de capacidad de 5 vehículos cada una. Dentro de la operación establecida, la segunda caseta solo atenderá a los vehículos que pasen la inspección en la caseta 1 y únicamente si la caseta dos se encuentra vacía. En la Ilustración 3, se observa el diseño en planta del pre-puerto, el cual cuenta con una capacidad de 20 camiones de configuración C6.

Adicionalmente, se tuvo en cuenta en la modelación la implementación de una zona de pesaje a los camiones que ingresan al puerto la cual dispondrá de cuatro carriles y las garitas suficientes para la demanda de vehículos. Dicha estación de pesaje se ubicará metros antes de la entrada actual del Puerto de Barranquilla y se conectará interiormente con el mismo. Esto con el fin de disminuir los tiempos en cola de los vehículos tanto particulares como pesados en la avenida Hamburgo y con esto los tiempos de demora de la red en general.



Ilustración 3 Vista en planta del pre-puerto



Fuente: INGENIERÍA Y CONSULTORÍA FARO S.A.S.

La Tabla 6 muestra los resultados de la modelación de la alternativa planteada en el año 0. Los niveles de servicio de los accesos de las intersecciones evaluadas son considerablemente buenos, siendo el mejor de estos A con tiempos de espera promedio menores a 10 segundos. Se tienen, adicionalmente, accesos con nivel de servicio C donde la espera promedio de un vehículo puede ser hasta de 25 segundos.





NIT 890.1012.018-1

Se tiene que para el sentido este de la carrera 30 en la intersección con el corredor portuario el nivel de servicio pasa de ser A a B con respecto a la situación actual sin proyecto. Para el acceso sur, el nivel de servicio disminuye de A a C, lo cual se evidencia en los tiempos de demora promedio que aumentan en 15 segundos en promedio. En general, los niveles de servicio se mantienen o mejoran con la intervención, a excepción de los casos mencionados anteriormente.

Tabla 6 Resultados modelo situación proyecto año 0

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	1952	320	32,5	12,5	B
	Sur	1680	120	28,6	14	B
	Oeste	2016	320	11,2	6,3	A
Acceso Puerto De Barranquilla	Acceso al Puerto	2800	200	37,8	14	B
Carrera 38 Corredor Portuario	Oeste	4992	480	14,8	10,4	B
	Sur	4788	360	21,3	13,3	B
	Norte	2016	320	9,6	6,3	A
	Este	13560	600	45,8	22,6	C

Fuente: Elaboración propia

A los cinco años de implementada la alternativa los niveles de servicio no muestran una variación considerable. En la Tabla 7 se evidencia que las demoras promedio son máximo de 25 segundos, así como se muestra también en los resultados de la Tabla 6 donde se muestran los resultados de la situación proyecto en el primer año de implementación.

Tabla 7 Resultados modelo situación proyecto a 5 años

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	4944	480	34,6	15,2	B
	Sur	8976	680	30,5	16,8	B
	Oeste	3120	520	11,9	10,2	B
Acceso Puerto De Barranquilla	Acceso al Puerto	4992	480	40,3	10,4	B
	Oeste	7552	640	15,8	11,8	B



Carrera 38 Corredor Portuario	Sur	4788	360	22,7	13,3	B
	Norte	3080	440	10,2	7	A
	Este	13524	840	48,8	16,1	C

Fuente: Elaboración propia

La Tabla 8 muestra los niveles de servicio a los 10 años de la implementación de la alternativa propuesta. En esta ocasión los niveles de servicio disminuyen hasta llegar a ser C en la mitad de los accesos de la red. En el caso del corredor portuario los dos accesos tienen demoras promedio máximas de 35 segundos y la avenida Hamburgo en sentido sur – norte en la intersección con la carrera 38 tiene también un nivel de servicio C con demoras promedio de 25 segundos dado que esta intersección no es semaforizada.

Tabla 8 Resultados modelo situación proyecto a 10 años

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	5432	280	38,8	24,8	C
	Sur	12080	800	34,1	21,6	C
	Oeste	9316	680	13,4	16,8	B
Acceso Puerto De Barranquilla	Acceso al Puerto	10140	520	45,1	19,5	C
Carrera 38 Corredor Portuario	Oeste	9720	600	17,7	16,2	C
	Sur	4788	360	25,4	13,3	B
	Norte	6784	640	11,5	10,6	B
	Este	18200	1000	54,6	18,2	C

Fuente: Elaboración propia

En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se evidencia una desmejora considerable en los niveles de servicio con respecto a los presentados en el año 10 de la implementación de la propuesta. Se ven accesos a intersecciones que presentan niveles de servicio D, lo cual significa que un vehículo que haga uso de esta puede demorar en la intersección en promedio 55 segundos para el caso de la carrera 30 y el corredor portuario o 35 segundos para la avenida Hamburgo.

Dicho esto, es notable la mejora que se produciría con respecto a la situación actual si se implementa la alternativa, dado que para la situación actual sin proyecto se presentan niveles de servicio E y F los cuales datan de una demora promedio de más de 80 segundos en el peor de los casos.



Tabla 9 Resultados modelo situación proyecto a 15 años

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	9020	440	50,4	36,8	D
	Sur	19456	640	44,4	34,2	C
	Oeste	12900	600	17,4	27,6	C
Acceso Puerto De Barranquilla	Acceso al Puerto	16064	640	58,6	25,1	D
Carrera 38 Corredor Portuario	Oeste	9024	480	23,0	18,8	C
	Sur	7436	520	33,0	14,3	B
	Norte	14592	760	14,9	19,2	C
	Este	18200	1000	71,0	18,2	C

Fuente: Elaboración propia

En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se evidencia la desmejora de los accesos de las intersecciones las cuales tienen niveles de servicio C, D y E con demoras que pueden ser de 15 hasta más de 80 segundos. Comparando estos resultados con los obtenidos a partir de los parámetros tenidos en cuenta en la situación actual evaluada a 20 años se tiene que los niveles de servicio son mejores con la implementación de la alternativa.

Tabla 10 Resultados modelo situación proyecto a 20 años

ACCESO	SENTIDO	DEMORA (MAX)	FLUJO	COLAS	DEMORA PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
Carrera 30 Corredor Portuario	Norte	13272	840	59,5	55,8	E
	Sur	31592	880	52,3	44,8	D
	Oeste	18576	720	20,5	38,7	D
Acceso Puerto De Barranquilla	Acceso al Puerto	21672	840	69,2	25,8	D
Carrera 38 Corredor Portuario	Oeste	16380	600	27,1	27,3	D
	Sur	15800	1000	39,0	15,8	C
	Norte	28044	760	17,6	36,9	E
	Este	35328	1280	83,8	27,6	D

Fuente: Elaboración propia



ALCALDÍA DE
BARRANQUILLA / Soy **BARRANQUILLA**

NIT 890.1012.018-1





3. METODOLOGÍA DEL PROYECTO PILOTO

El laboratorio de tránsito propuesto sobre la Carrera 38, Avenida Hamburgo (Calle 4) y Carrera 30, consiste en implementar un cambio en el sentido de circulación del circuito, pasando de circulación en sentido horario a sentido antihorario como se muestran en la siguiente figura, de la siguiente manera:

- La carrera 38 entre Corredor Portuario (calle 6) y Avenida Hamburgo (calle 4) pasará de único sentido de circulación occidente-oriente a único sentido de circulación oriente-occidente.
- La Avenida Hamburgo (calle 4) entre carreras 30 y 38 pasará de único sentido de circulación sur-norte a único sentido de circulación sur-norte.
- La carrera 30 entre Corredor Portuario (calle 6) y Avenida Hamburgo (calle 4) pasará de doble sentido de circulación a único sentido de circulación occidente-oriente.

Ilustración 4. Área de influencia del laboratorio de tránsito



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial con base en Catastro Barranquilla (2021).



3.1. Cronograma propuesto para la ejecución

Las actividades necesarias para la correcta ejecución del proyecto piloto tienen una duración aproximada de 73 días según cronograma diseñado y presentado en la Tabla 11. Se distinguen cuatro etapas para la implementación

- **Actividades preliminares:** corresponden a actividades preparativas para la implementación del proyecto piloto como reuniones con empresas del sector y la toma de información del tránsito en condiciones actuales, es decir, sin cambios de sentido de circulación.
- **Socialización:** son las actividades necesarias para informarles a los trabajadores del sector y usuarios de las vías sobre los cambios de sentido temporales que se realizarán, entre estas se incluyen el diseño y reparto de volantes, y el diseño y la instalación de publi posters y pasacalles.
- **Implementación del piloto:** es la implementación de los cambios de sentido en la carrera 38, Avenida Hamburgo y carrera 30 durante un periodo de tres (3) semanas. En esta etapa se levantará información del tránsito que servirá para comparar con la situación sin los cambios de sentido.
- **Elaboración del informe técnico:** a partir de los resultados obtenidos y los análisis a realizar, se construirá un informe técnico en el cual reposarán todas las conclusiones y observaciones sobre la factibilidad del cambio de sentido evaluado mediante el proyecto piloto.

Tabla 11. Cronograma de trabajo propuesto para la implementación del proyecto piloto

No.	Actividades	Duración (días)	Fecha inicio	Fecha final
1	Actividades preliminares	39	4-ene-21	12-feb-21
1.1	Aforos vehiculares	31	12-ene-21	12-feb-21
1.2	Medición de colas	31	12-ene-21	12-feb-21
1.3	Videos aéreos	31	12-ene-21	12-feb-21
1.4	Reuniones con empresas	19	25-ene-21	12-feb-21
1.5	Toma de información en accesos a empresas	31	12-ene-21	12-feb-21
1.6	Elaboración y aprobación de resolución	8	3-feb-21	10-feb-21
1.7	Diseño de señalización	15	4-ene-21	18-ene-21



2	Socialización	14	18-feb-21	3-mar-21
2.1	Distribución de volantes	14	18-feb-21	3-mar-21
2.2	Instalación publiposters	1	17-feb-21	18-feb-21
2.3	Instalación señalización	2	23-feb-21	25-feb-21
3	Implementación del piloto	21	25-feb-21	18-mar-21
3.1	Aforos vehiculares	16	1-mar-21	16-mar-21
3.2	Medición de colas	16	1-mar-21	16-mar-21
3.3	Videos aéreos	16	1-mar-21	16-mar-21
3.4	Toma de información en accesos a empresas	16	1-mar-21	16-mar-21
4	Elaboración informe técnico	8	11-mar-21	18-mar-21

Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

3.2. Metodología para la toma de información

En el presente numeral se presenta la metodología diseñada para el levantamiento de la información del tránsito antes y durante la implementación del proyecto piloto. El personal encargado de los distintos procesos fue capacitado previamente a la toma de información, donde se familiarizaron con el material a usar, los formatos diseñados y la dinámica que exige la prueba.

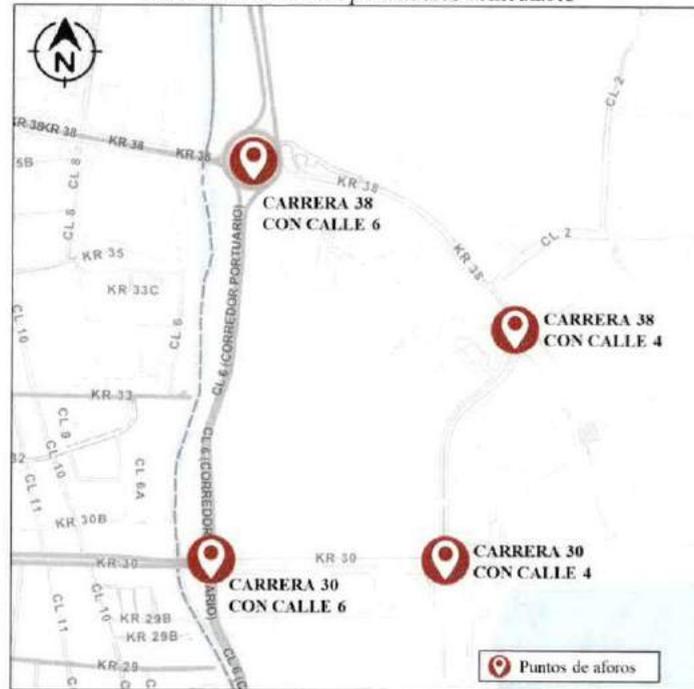
3.2.1. Aforos vehiculares

Con el objetivo de determinar los volúmenes vehiculares actuales, se realizaron aforos vehiculares en las intersecciones que se encuentran dentro de la zona de influencia definida previamente. Los aforos vehiculares serán realizados en días típicos antes de la implementación del proyecto piloto (de febrero 8 de 2021 a febrero 12 de 2021) y durante la implementación del piloto (de marzo 8 de 2021 a marzo 12 de 2021). El horario para los aforos estará comprendido entre las 7:00 y 17:00.

En la siguiente figura se presentan los cuatro puntos en los cuales se levantarán volúmenes vehiculares, estos corresponden a las cuatro intersecciones dentro del área de influencia: carrera 38 con calle 6, carrera 38 con calle 4, carrera 30 con calle 4 y carrera 30 con calle 6.



Ilustración 5. Puntos para aforos vehiculares



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Para el registro de la información producto de los aforos realizados se diseñó el instrumento que se muestra en la siguiente Figura. El formato posee dos secciones, en la primera se registra la información pertinente del proyecto, del aforador y de la estación en el que se encuentra. Los datos en esta sección se diligencian de la siguiente manera:

- **Fecha: (D.M.A):** Registro de la fecha en que se realizó el aforo, día, el mes y luego el año.
- **Estación de aforo:** Hace referencia al punto en que se realizó el aforo, para lo cual se debe especificar la calle y la carrera en que se ubica el aforador.
- **Condición climática:** Se especifica las condiciones de clima del periodo de aforo.
- **Movimientos aforados:** Se especifica los movimientos que estarán consignados en el formato.
- **Aforador:** Se consigna el nombre completo de la persona que está aforando.
- **Hoja, de:** Se coloca un número consecutivo para llevar el orden en que se fueron utilizando los formatos y en el segundo espacio se coloca el total de formatos con que se aforo en esa jornada.
- **Coordinador:** Se escribe el nombre de la persona que está supervisando o coordinando la toma de datos.



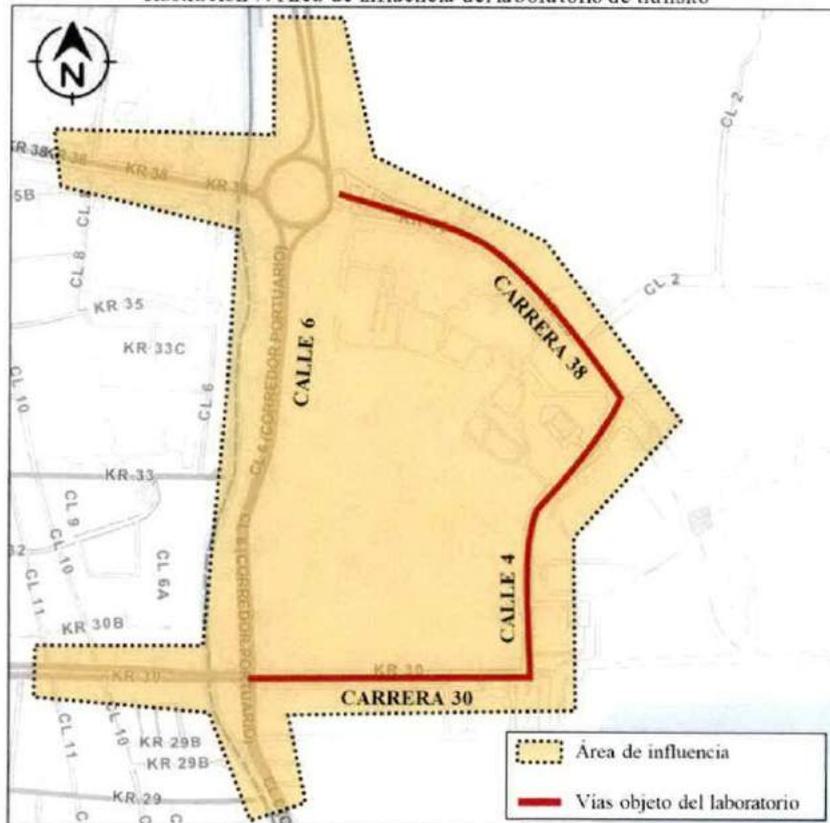
4. CONDICIONES ACTUALES DEL TRÁNSITO

En el presente capítulo se esbozan las condiciones actuales del tránsito en la zona de influencia del laboratorio de tránsito a realizar.

4.1. Área de influencia

La implementación del laboratorio para el cambio de sentido en la Carrera 38, Avenida Hamburgo y Carrera 30 generará impactos en el tránsito y una reorganización en las rutas de los usuarios. Por esta razón, el análisis a realizar se debe hacer sobre el área de influencia del laboratorio planteado, la cual se encuentra delimitada por el cuadrante formado entre el Corredor Portuario (Calle 6), la Carrera 38, la Avenida Hamburgo (Calle 4) y la Carrera 30, tal como se evidencia en la siguiente figura.

Ilustración 7. Área de influencia del laboratorio de tránsito



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial con base en Catastro Barranquilla (2021).

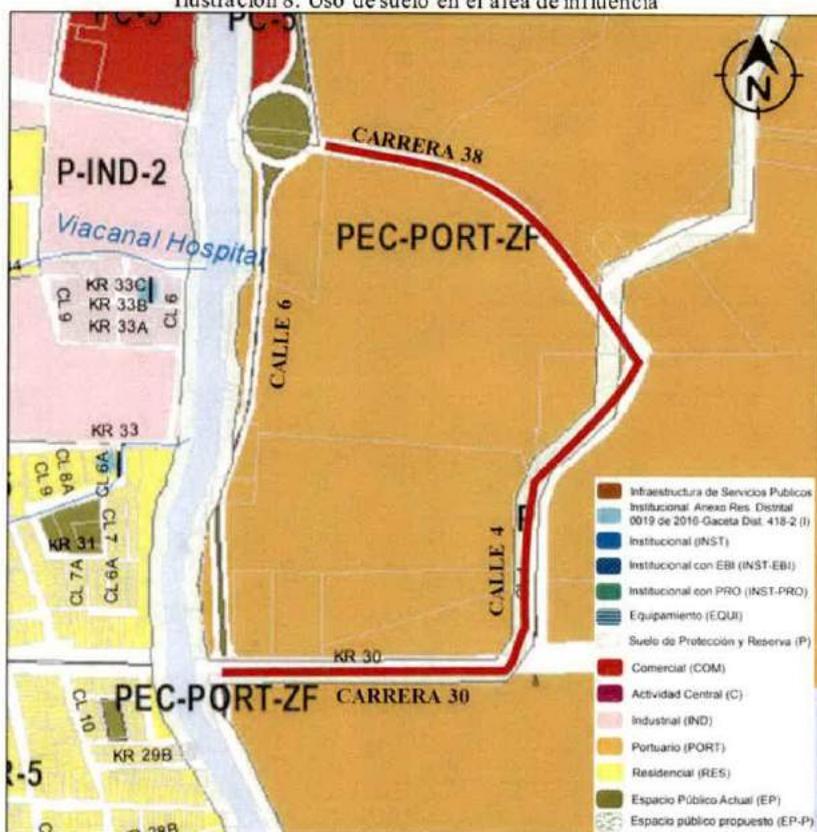


NIT 890.1012.018-1

El uso de suelo en el área de influencia está destinado a actividades portuarias según lo establecido en las bases cartográficas del Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla. Así, las vías objeto del laboratorio manejan altos volúmenes de vehículos de carga que tienen como destino las diferentes empresas y sociedades, y generalmente, llegan a realizar actividades de cargue, descargue y abastecimiento.

Algunas de estas sociedades son: Puerto de Barranquilla S.A.S., Zona Franca S.A., Grupo Alimentario del Atlántico Gralco S.A., Sociedad Portuaria Río Grande S.A., Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, Pizano S.A., entre otras.

Ilustración 8. Uso de suelo en el área de influencia



Fuente: POT - Alcaldía de Barranquilla (2017).

4.2. Caracterización del sistema vial

Aspectos como las características geométricas y operativas del sector son de vital importancia a tener en cuenta cuando se desea realizar un inventario en las cuales se recopilan todos lo aspecto de carácter físico, es decir, estado del pavimento, número de carriles, ancho



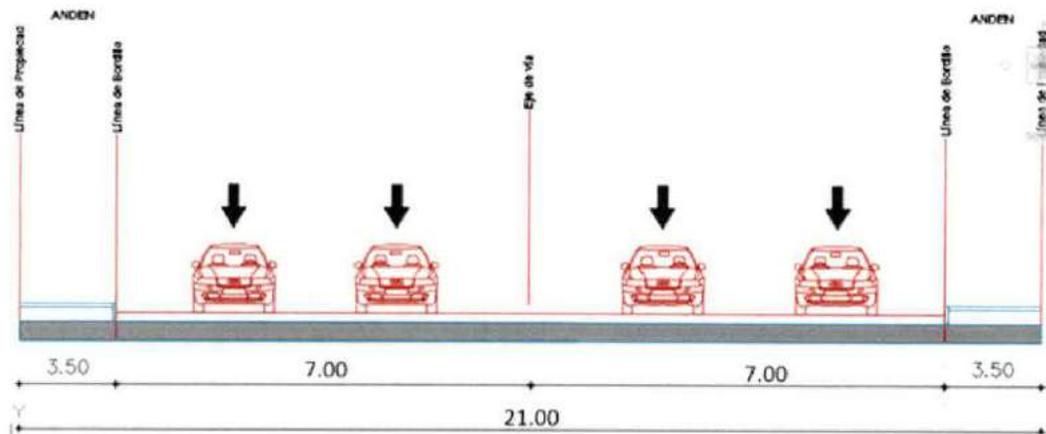
NIT 890.1012.018-1

de calzada, condiciones del espacio público, sentidos de circulación vial, señalización, entre otros.

4.2.1. Avenida Hamburgo (Calle 4)

El tramo de estudio cuenta con aproximadamente 400 metros de extensión y fue intervenido para ajustar su perfil vial, contando con un total de cuatro (4) carriles que permiten circulación de norte a sur. Esta vía se encuentra clasificada dentro de la Categoría III según Decreto No. 0949 de 2013.

Ilustración 9. Sección transversal de la Avenida Hamburgo entre carreras 30 y 38



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial con base en StreetMix (2021).

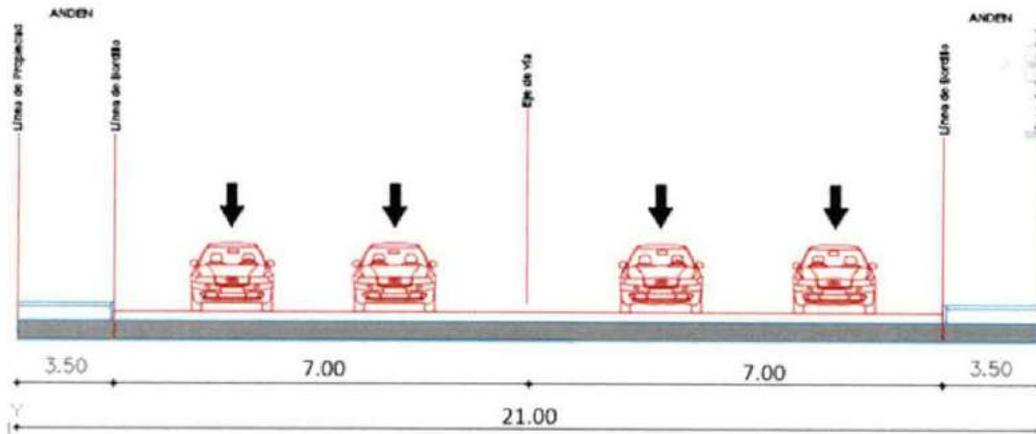
A pesar de contar con arborización, esta no impide o disminuye la franja destinada para el paso peatonal. En sentido sur-norte se presenta discontinuidad en el andén, teniendo tramos no pavimentados y con obstrucciones como postes de energía y árboles. Adicionalmente, en la intersección con la carrera 38 la zona para el tránsito peatonal se encuentra por el comercio informal, lo cual dificulta el paso de los transeúntes en esta concurrida intersección.

4.2.2. Carrera 38

Esta vía cuenta con aproximadamente 500 metros desde la intersección con el Corredor Portuario y la Avenida Hamburgo. La sección transversal es de 10.90m con tres carriles vehiculares que permiten la circulación en único sentido occidente-oriente. El pavimento se encuentra en excelentes condiciones, pero actualmente no presenta señalización horizontal que brinde información al conductor acerca de la separación de los carriles. Esta vía se encuentra clasificada dentro de la Categoría I según Decreto No. 0949 de 2013.



Ilustración 10. Sección transversal de la Carrera 38 entre Corredor Portuario y Avenida Hamburgo



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial con base en StreetMix (2021).

La vía cuenta además con andenes destinados al flujo peatonal de 1.80m de ancho y estos presentan rampas y vados que facilitan el tránsito de personas con movilidad reducida por este espacio. Los andenes, además, tienen 1.80m de separación entre la zona destinada para el paso peatonal y la vía; 0.50m de estos se destinaron para los postes de electricidad y 1.30m para arborización. Dado que la intersección con la calle 4 o Avenida Hamburgo no se encuentra semaforizada, se tiene como única señalización vertical un PARE en dicho punto de conflicto de flujo vehicular.

4.2.3. Carrera 30

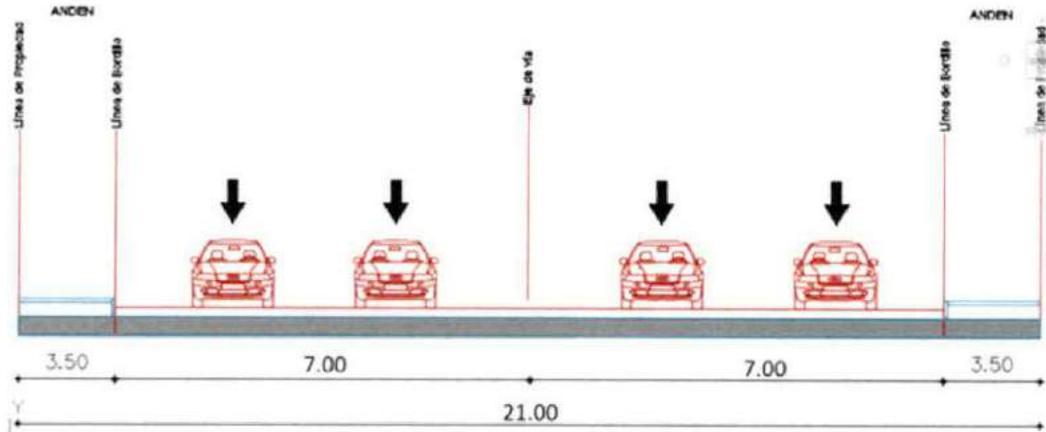
Este tramo de vía cuenta con 450 metros de longitud aproximadamente y desarrolla tráfico mayormente pesado en ambos sentidos, teniendo dos carriles por sentido y un separador de flujo de un metro de ancho. Esta vía se encuentra clasificada dentro de la Categoría III según Decreto No. 0949 de 2013.

En el costado norte los andenes están en regulares condiciones puesto que del lado izquierdo de la calzada se presentan discontinuidades en los mismos además de vegetación considerable en las zonas que no se encuentran pavimentadas. Del costado sur si bien está pavimentado el andén en su totalidad se presentan resaltos en las placas, situación que puede ser generadora de accidentes a los peatones. Adicionalmente, se evidencia la falta de rampas de acceso para las personas con movilidad reducida y la presencia de obstrucciones en los andenes tales como postes y escombros.



NIT 890.1012.018-1

Ilustración 11. Sección transversal de la Carrera 30 entre Corredor Portuario y Avenida Hamburgo

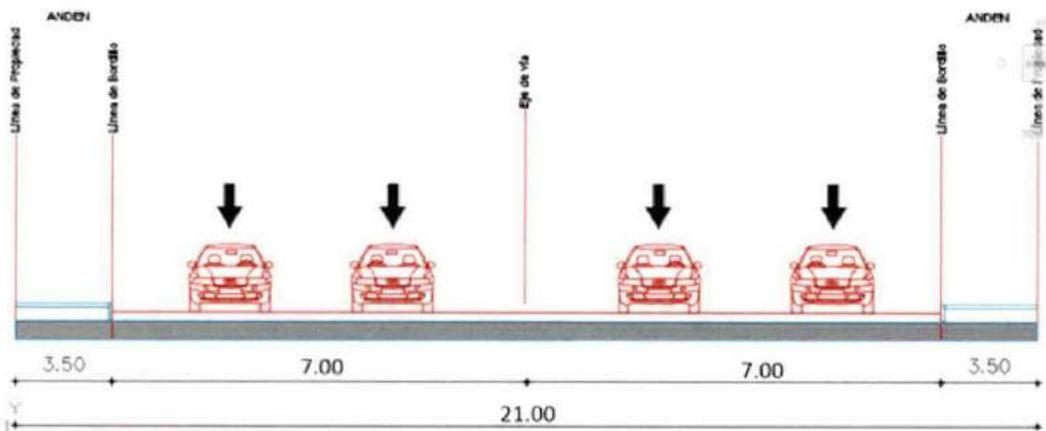


Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial con base en StreetMix (2021).

4.2.4. Corredor Portuario (Calle 6)

El Corredor Portuario es un corredor vial de gran importancia para el transporte de carga en la ciudad de Barranquilla. Esta vía se encuentra clasificada dentro de la Categoría III según Decreto No. 0949 de 2013.

Ilustración 12. Sección transversal de la Avenida Hamburgo entre carreras 30 y 38



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial con base en StreetMix (2021).





Con una longitud de 5 kilómetros, esta vía conecta el Puente Pumarejo con la Vía 40 en doble calzada de dos sentidos con carriles de 3,5 m y un separador central de 50 cm en promedio. La señalización y el estado de la capa de rodadura actual de esta vía se encuentra actualmente en buenas condiciones.

4.3. Control en las intersecciones

Las características de las intersecciones que se encuentran en el área de influencia del laboratorio de tránsito se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 12. Características de las intersecciones en el área de influencia

Intersección	Tipo	Tipo de señal	Vía prioritaria
Calle 6 (Corredor Portuario) con carrera 38	Glorieta	Ceda el paso	-
Calle 4 (Avenida Hamburgo) con carrera 38	Empalme	Pare	Carrera 38
Calle 4 (Avenida Hamburgo) con carrera 30	Empalme	Pare	Carrera 30
Calle 6 (Corredor Portuario) con carrera 30	Cruz	Semáforo	Calle 6

Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

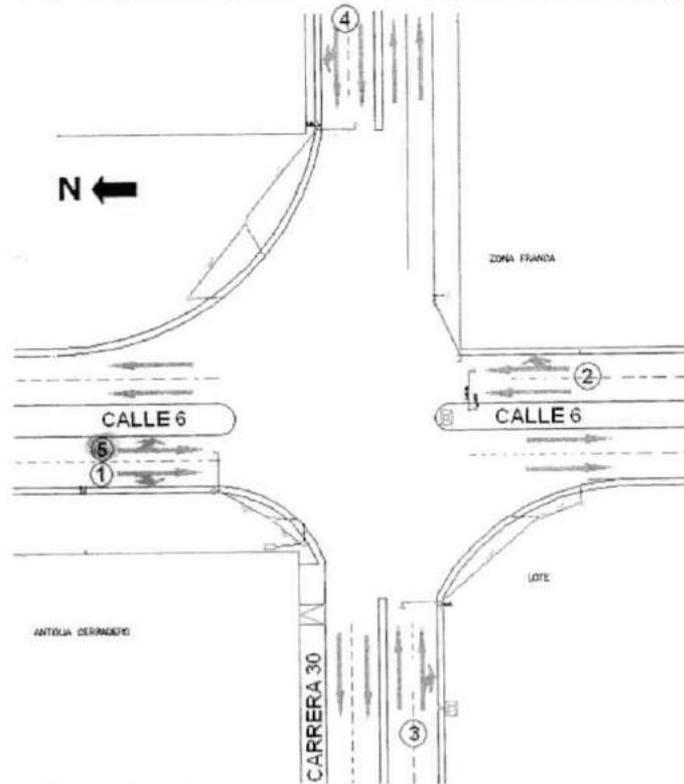
La intersección del Corredor Portuario con la carrera 38 es de tipo glorieta permitiendo el acceso hacia el Puerto de Barranquilla y la conexión al Puente Pumarejo y el occidente de la ciudad. Continuando, las intersecciones de la Avenida Hamburgo con carreras 38 y 30 son empalmes en las cuales, por sus sentidos vehiculares, solo está permitido el movimiento de cruce a la derecha. Se aclara que en estas intersecciones se encuentran en acceso al Puerto de Barranquilla y a la Zona Franca.

Por otro lado, la intersección del Corredor Portuario con carrera 30 cuenta con control semafórico, el cual consiste en un ciclo conformado por cuatro fases, y el cual deberá ser modificado para efectos del laboratorio de tránsito. El dispositivo semafórico permite el giro izquierdo del Corredor hacia la carrera 30, permitiendo el acceso a esta vía que actualmente permite doble sentido de circulación.

En la siguiente figura se muestra el esquema general de la intersección y los cinco grupos de señales que conforman la programación semafórica. El dispositivo cuenta con cuatro planeamientos: primero (1) de lunes a jueves, segundo (2) para los sábados, tercero (3) para los domingos y cuarto (4) para los viernes, los cuales pueden ser observados en la Ilustración 14, Ilustración 15, Ilustración 16 e Ilustración 17.

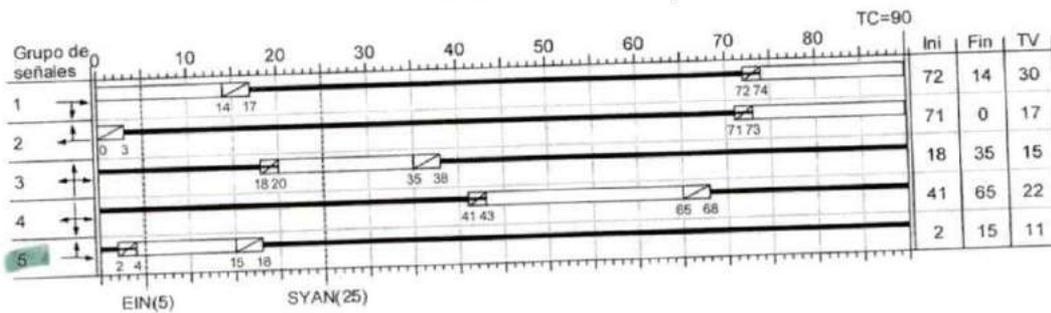


Ilustración 13. Esquema general del planeamiento semafórico del Corredor Portuario con carrera 30



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2019).

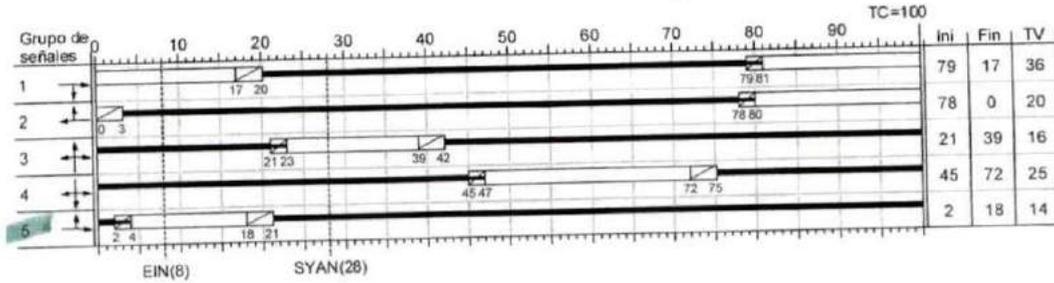
Ilustración 14. Plan semafórico tipo I



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2019).

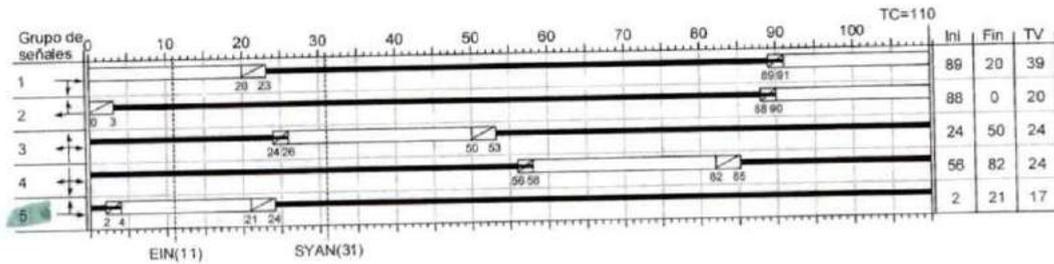


Ilustración 15. Plan semafórico tipo 2



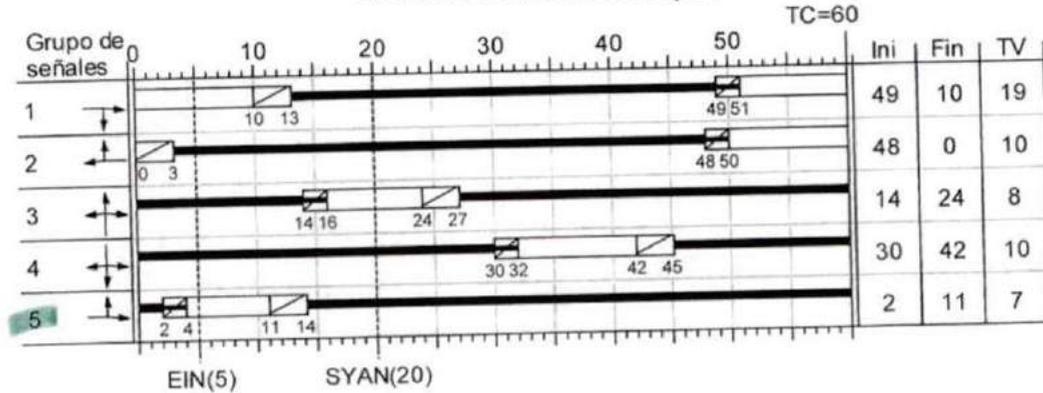
Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2019).

Ilustración 16. Plan semafórico tipo 3



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2019).

Ilustración 17. Plan semafórico tipo 4



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2019).



4.4. Operación del transporte público colectivo

En el corredor del estudio convergen diversas rutas de transporte público, siendo estas, un flujo importante dentro del volumen total que circula en el corredor, las rutas de transporte público son las listas a continuación y su trazado se muestra en la Figura XX.

- Ruta A1-4106, operada por Coolitoral.
- Ruta A2-4107, operada por Coolitoral.
- Ruta B9- 4125, operada por Embusa.
- Ruta B2B- 4118, operada por Trasalfa.

Ilustración 18. Rutas de transporte público colectivo en el corredor de estudio



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Estas rutas generan conectividad del sector con las localidades de Norte-Centro Histórico y Riomar hasta el Corredor Universitario. También conectan la localidad Suroriente por la Carrera 15 y la localidad Metropolitana por la Carrera 8.





5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial como organismo de tránsito del Distrito tiene la función de realizar los estudios y evaluaciones necesarias para garantizar una adecuada movilidad para todos los usuarios viales. Es por esto que considerando las peticiones recibidas para el cambio de sentido de circulación de la carrera 38 entre Corredor Portuario y Avenida Hamburgo, Avenida Hamburgo entre carreras 38 y 30, y carrera 30 entre Avenida Hamburgo y Corredor Portuario, a través de la Oficina de Gestión de Tránsito se estructuró la implementación de un proyecto piloto para evaluar el cambio de sentido en las vías mencionadas.

Así, un cronograma de actividades y plazos fue diseñado para garantizar una correcta implementación del proyecto piloto para los cambios de sentido, en el cual se detalla la fase preparatoria o preliminar, las actividades de socialización de la medida, el levantamiento de información y la elaboración del informe final de resultados. La información de tránsito que se tomará para la evaluación de la medida son volúmenes vehiculares, longitud de cola en intersecciones y la operación en los accesos de las diferentes sociedades, la cual se tomará antes y después de la implementación del proyecto piloto.