



Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

Ibagué - Tolima, 20 de Julio de 2023

El presente concepto es realizado con el fin de ilustrar al solicitante, los resultados de las actividades de verificación y análisis de la señalización vial ubicada en el sector kilómetro 76+740 de la vía Neiva - Castilla, a fin de establecer las circunstancias de legibilidad de la vía, así como las condiciones de Seguridad Vial Activa o Primaria presentes en este tramo de vía.

Destinatario

Abogado

ROBINSON JAVIER HERRERA PEÑALOZA

javierherrera200@gmail.com

NUNC: 734836000470202100108



Origen de la verificación preliminar

La agremiación de peritos especializados en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito, solicita al suscrito la realización del **Informe Técnico u Análisis Vial** (Señalización Vial), sobre el kilómetro 76+740 de la vía Neiva – Castilla, caso radicado bajo el consecutivo NUNC 734836000470202100108 de la fiscalía 67 Local de Natagaima – Tolima.

En el desarrollo de las actividades se hizo una VERIFICACIÓN TÉCNICA AL LUGAR DE LOS HECHOS el día jueves 22 de Junio del año 2023, en el sector ubicado en el tramo Neiva - Castilla Km 76+740 cuyas coordenadas son Latitud: 3°33'55" - Longitud: - 75°07'65", dejando registrada la actividad a través de tomas fotográficas.

La actividad se realiza teniendo como punto de partida la información contenida en el Informe Policial de Accidente de Tránsito **IPAT, C-sin numero**, correspondiente al Organismo de Tránsito No. 73585000 (Secretaría Municipal de tránsito de Purificación) elaborado por el Patrullero JEFERSON GIRALDO MEJIA con C.C. 1.053.828.046 perteneciente a la Seccional de Tránsito y Transporte Tolima, quien firma este documento.



Descripción de los elementos materiales probatorio y evidencia física examinados

Copias del Expediente aportado por el Abogado ROBINSON JAVIER HERRERA PEÑALOZA, los cuales se tendrán en cuenta para el presente informe técnico son los siguientes:





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Paginas:

1. Informe Policial de accidente de Tránsito C-sin numero, firmado por el Patrullero JEFERSON GIRALDO MEJIA con C.C. 1.053.828.046 perteneciente a la Seccional de Tránsito y Transporte Tolima.
2. Análisis de fotografías tomadas en visita de campo al lugar de los hechos por parte del suscrito.
3. Consulta permanente en bibliografía referente a la seguridad vial



Descripción de la Vía

Características	Descripción
Lugar	Vía Neiva – Castilla Km 76 + 740 metros, cuyas coordenadas son Latitud: 3°33'55" - Longitud: -75°07'65", vereda Guasimal.
Diseño	Puente
Geométricas	Recta con berma.
Utilización	Doble sentido Neiva - Castilla.
Calzadas	Una
Carriles	Dos
Material	Asfalto
Estado de la vía	Buena, seca.
Bermas	Si
Visibilidad	Normal
Condiciones de tiempo	Seco



Instrumentos empleados para el informe

Para la diligencia se utilizó una cámara fotográfica la cual se encuentra en excelente estado de funcionamiento, así como Aeronave no tripulada DJI PHANTOM 4, de igual manera se utilizan imágenes de lugar objeto de verificación aportadas por el solicitante.



Fotografías de la vía y verificación de sistemas

Dentro de la verificación a los sistemas de seguridad activa del tramo de vía en donde se encuentra





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

el kilómetro 76+740 de la vía Neiva – Castilla donde se puede evidenciar lo siguiente:



PANORAMICA AÉREA. Fotografía aérea mediante la cual se logra identificar la zona de conflicto (carril superior de la imagen) y la señalización vial del lugar inspeccionado, así mismo las características del lugar así: (1) Carril vial sentido Neiva – Castilla, (2) Carril vial sentido Castilla - Neiva, (3) Berma y (4) lugar del siniestro vial.





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:



Imagen No. 1 . Se inicia el análisis en el kilómetro 76+000 (740 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Neiva – Castilla donde podemos evidenciar la señalización horizontal que posee el tramo de vía en sus dos carriles como lo son las líneas centrales, línea de borde y berma; de igual manera se puede identificar la **Señal informativa SI-04 poste de referencia** para este caso la ubicación geográfica del km 76, en su parte superior se encuentra la **Señal Reglamentaria SR-35 circulación con luces bajas** informando al conductor la obligación de las luces bajas a fin de evitar obstruir la visual de los vehículos que viajan en el sentido contrario.(*fotografía propia*).



Imagen No. 2. Kilómetro 76+080 del sentido vial Neiva – Castilla (660 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto), en el costado derecho de la calzada se puede identificar la **Señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida**, indicando al conductor la velocidad máxima de





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

desplazamiento en ese tramo de vía (80 km/h), igualmente se evidencia la señalización horizontal en perfecto estado de mantenimiento y visibilidad. *(fotografía propia)*.

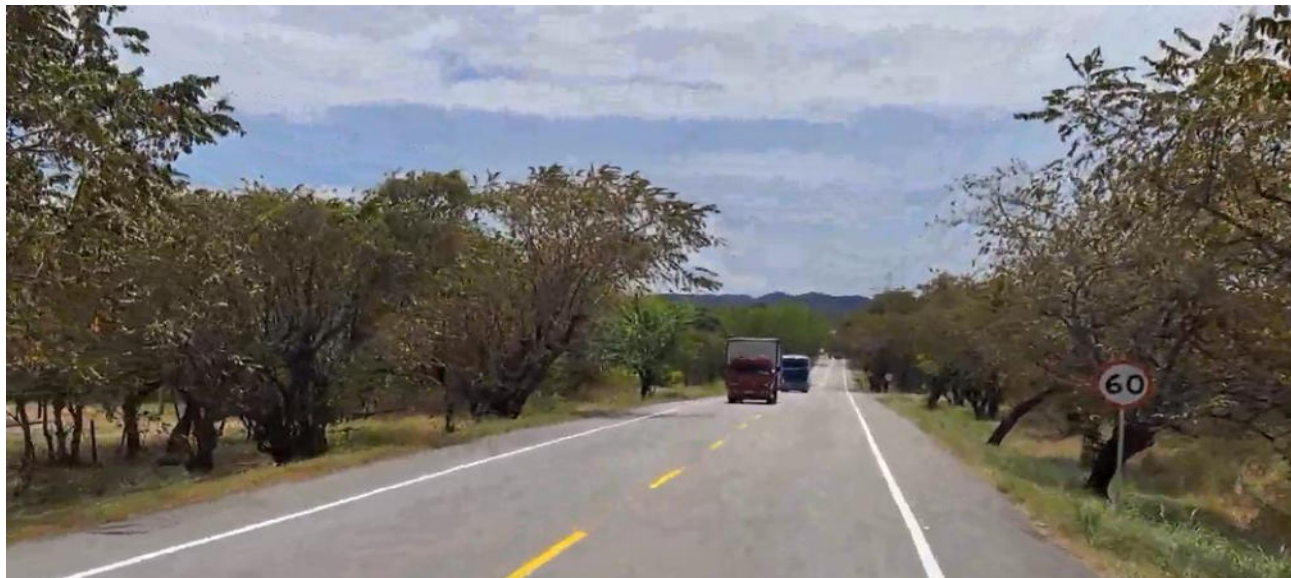


Imagen No. 3.– Kilometro 76+220 del sentido vial Neiva – Castilla (520 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto), en el costado derecho de la calzada se puede identificar la **Señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida**, indicando al conductor la velocidad máxima de desplazamiento en ese tramo de vía (60 km/h), igualmente se evidencia la señalización horizontal en perfecto estado de mantenimiento y visibilidad. *(fotografía propia)*.



Imagen No. 4. Kilometro 76+360 del sentido vial Neiva – Castilla (380 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto), en el costado derecho de la calzada se puede identificar la **Señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida**, indicando al conductor la velocidad máxima de



Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

desplazamiento en ese tramo de vía (40 km/h), igualmente se evidencia la señalización horizontal en perfecto estado de mantenimiento y visibilidad. (*fotografía propia*).



Imagen No. 5. Kilometro 76+420 del sentido vial Neiva – Castilla (320 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto), en el costado derecho de la calzada se puede identificar la **Señal preventiva SP-47A proximidad a cruce escolar**, seguida de la **Señal Reglamentaria SR-26 prohibido adelantar** (ambos costados), indicando al conductor la prohibición de efectuar maniobras de adelantamiento, igualmente se evidencia la señalización horizontal en perfecto estado de mantenimiento y visibilidad. (*fotografía propia*).



Imagen No. 6. Kilómetro 76+740 (lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Neiva – Castilla donde podemos evidenciar la señalización horizontal que posee el tramo de vía en sus dos carriles como lo son las líneas centrales, línea de borde y berma.



Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

SENTIDO VIAL CASTILLA – NEIVA



Imagen No. 7 . Se inicia el análisis en el kilómetro 77+460 (720 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos evidenciar la señalización horizontal que posee el tramo de vía en sus dos carriles como lo son las líneas centrales, línea de borde y berma; de igual manera se puede identificar la **Señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida**, indicando al conductor la velocidad máxima de desplazamiento en ese tramo de vía (40 km/h).(fotografía propia).

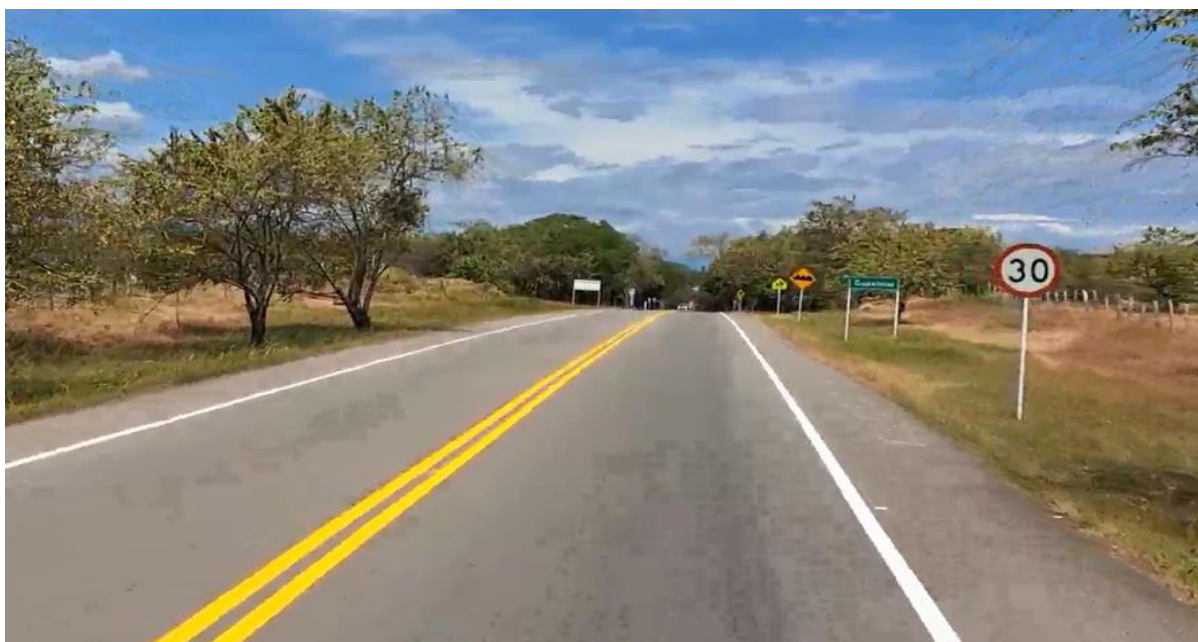


Imagen No. 8 . Kilómetro 77+360 (620 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos identificar la **Señal reglamentaria SR-30 velocidad**





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

máxima permitida, indicando al conductor la velocidad máxima de desplazamiento en ese tramo de vía (30 km/h). *(fotografía propia)*.



Imagen No. 9. Kilómetro 77+320 (580 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos identificar la **Señal Informativa "De referencia de localización"**. *(fotografía propia)*.



Imagen No. 10. Kilómetro 77+290 (550 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos identificar la **Señal preventiva SP-24 superficie**





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

rizada, informando al usuario vial la proximidad de irregularidades sucesivas en la capa asfáltica.(*fotografía propia*).



Imagen No. 11. Kilómetro 77+265 (525 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos identificar la **Señal preventiva SP-47A proximidad a zona escolar**, por otra parte se identifican marcaciones viales en el carril correspondiente a regulaciones de velocidad para el tramo vial (30 km/h) y la palabra “DESPACIO” previniendo al usuario la proximidad de cambios en la capa asfáltica.(*fotografía propia*).



Imagen No. 12. Kilómetro 77+140 (400 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos identificar la **Señal preventiva SP-47B ubicación**



Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

cruce escolar, por otra parte se identifican marcaciones viales en el carril correspondiente a la Zona Escolar, acompañada de marcas viales complementarias a la señal SP-47 Zona Escolar, las palabras ZONA ESCOLAR y la cebrada de delimitación de cruce escolar, así como las flechas de sentido vehicular. *(fotografía propia)*.



Imagen No. 13. Kilómetro 77+040 (300 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos identificar la **Señal reglamentaria SR-35 circulación con luces bajas**, informando al conductor la obligación de las luces bajas a fin de evitar obstruir la visual de los vehículos que viajan en el sentido contrario. *(fotografía propia)*.



Imagen No. 14. Kilómetro 77+000 (260 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos identificar la **Señal informativa SI-04 poste de**





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

referencia para este caso la ubicación geográfica del km 77.(*fotografía propia*).



Imagen No. 15. Kilómetro 76+850 (110 mts antes del lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla – Neiva donde podemos identificar la **Señal informativa SI-06 señales de confirmación** informando al usuario que el destino elegido se encuentra en la ruta.(*fotografía propia*).



Imagen No. 16. Kilómetro 76+740 (lugar de los hechos o zona de conflicto) en el sentido vial Castilla - Neiva donde podemos evidenciar la señalización horizontal que posee el tramo de vía en sus dos carriles como lo son las líneas centrales, línea de borde y berma.





Análisis de los Sistemas de Seguridad Activa o Primaria

Una vez analizados los sistemas de seguridad activa (Señales de Tránsito verticales y horizontales), se puede evidenciar que la vía cuenta con una regulación en cuanto a las precauciones que debe tener un conductor en especial con relación a la geografía y la geometría vial, alertas y regulación necesaria para transitar a lo largo del tramo objeto de estudio, esto representado mediante una adecuada señalización horizontal y vertical, para el presente análisis se analizaron ambos sentidos del tramo vial, iniciando en primer instancia desde el kilometro 76 en el sentido Neiva – Castilla y desde el kilometro 77+460 en el sentido vial Castilla – Neiva.

Análisis vial sentido vehicular Neiva – Castilla.

Dentro de la estructura de la malla vial encontramos que la vía en el sentido **Neiva – Castilla** consta de una calzada con dos carriles, y bermas.

En el kilometro 76 encontramos la **Señal Reglamentaria SR-35 circulación con luces bajas**, ubicada al costado derecho de la calzada para indicar al conductor la obligación de las luces bajas a fin de evitar obstruir la visual de los vehículos que viajan en el sentido contrario, de igual manera se encuentra la **Señal informativa SI-04 poste de referencia** para este caso la ubicación geográfica del km 76, la visibilidad de tramo de vía analizado es óptimo toda vez que no se evidencian obstrucciones visuales para señalización horizontal o vertical, esto en cumplimiento a lo establecido para este tipo de señales verticales dentro de la Resolución 1885 de 2015 “Por la cual se adopta el manual de señalización vial – dispositivos uniformes para la regulación en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia”.

Posteriormente se encuentran las **Señales reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida**, reglamentando la velocidad en 80km, 60km y 40km entre los kilómetros 76+080 y 76+360

60 metros adelante y continuando con el recorrido hacia el punto de conflicto o lugar de los hechos, se evidencia la **Señal preventiva SP-47A proximidad a cruce escolar**, seguida de la **Señal Reglamentaria SR-26 prohibido adelantar** (ambos costados), indicando al conductor la prohibición de efectuar maniobras de adelantamiento, así mismo se evidencia la señalización horizontal (doble línea continua) de no adelantamiento por ambos sentidos viales, el cual se mantiene hasta el lugar de los hechos.

Ya en el lugar, donde se presentó el siniestro vial (Km 76+760), encontramos la señalización horizontal que posee el tramo de vía en sus dos carriles como lo son las líneas centrales amarillas continuas (indicando la prohibición de adelantar para ambos sentidos, línea de borde blanca (delimitando la finalización del carril y la zona de berma).





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

Ahora bien es importante constatar la señalización vial en el sentido vial opuesto es decir **Castilla – Neiva** para lo cual se inicia el análisis en el Km 77 + 460 lugar en donde se encuentra la **Señal reglamentaria SR-30 velocidad máxima permitida**, indicando al conductor la velocidad máxima de desplazamiento en ese tramo de vía (40 km/h), disminuyéndola a 30 km 100 metros mas adelante (km 77+360).

En el kilometro 77+320 se encuentra una **Señal Informativa “De referencia de localización”**, ubicándonos en “Guasimal”, posteriormente se encuentra la **Señal preventiva SP-24 superficie rizada**, informando al usuario vial la proximidad de irregularidades sucesivas en la capa asfáltica.

Acto seguido a 55 metros se inician la señalización y demarcación de proximidad de una zona escolar, encontrando la **Señal preventiva SP-47A proximidad a zona escolar**, así como señalización horizontal referente a la velocidad (30 km/h), encontrando en el kilometro 77+140 la **Señal preventiva SP-47B ubicación cruce escolar**, acompañada de su respectiva señalización horizontal, compuesto por marcas viales (señal pintada en la capa asfáltica), flechas de dirección de carril, las palabras “ZONA ESCOLAR” y el cruce peatonal (cebra).

En el kilometro 77+040 (a 300 metros del lugar de los hechos) se encuentra la regulación de circular con luces bajas, reglamentada mediante la **Señal reglamentaria SR-35 circulación con luces bajas**, seguida a 40 mts por la **Señal informativa SI-04 poste de referencia, indicando el inicio del kilometro 77** (el kilometraje en este sentido vial disminuye).

Unos metros adelante en el costado derecho se ubica la **Señal informativa SI-06**, informando la distancia a unas cabeceras municipales, para luego encontrar el lugar de los hecho (km 76+740).

Dentro del recorrido realizado durante el tramo analizado (ambos sentidos viales) encontramos que este se encuentra debidamente señalizado con líneas centrales de color amarillo (zona central) delineando el flujo contrario o diferente dirección de la vía y líneas de borde en color blanco (zona derecha e izquierda) delimitando el área carretable o de desplazamiento de los automotores, mencionada señalización se mantiene hasta el kilómetro 76+740 metros donde se presentó el accidente y posterior, tal y como lo establece para este tipo de demarcación dentro de la Resolución 1885 de 2015 “*Por la cual se adopta el manual de señalización vial – dispositivos uniformes para la regulación en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia*”.

Una vez evaluado el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT, C-sin numero, correspondiente al Organismo de Tránsito No. 73585000 (Secretaria Municipal de tránsito de Purificación) elaborado por el Patrullero JEFERSON GIRALDO MEJIA con C.C. 1.053.828.046 perteneciente a la Seccional de Tránsito y Transporte Tolima, y realizando una verificación física del lugar donde se presentó el accidente se puede establecer que el sitio contaba con señalización vertical y horizontal, con buen estado, con un ambiente despejado para que los conductores pudieran observar y tomar una decisión de acuerdo a las necesidades de desplazamiento.





Fundamento Normativo

Ley 769 del 06 de agosto de 2002 (Código Nacional de Tránsito)

Título I Disposiciones Generales

Capítulo I Principios

Artículo 1. *Ámbito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Artículo 5o. *Demarcación Y Señalización Vial.* El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.

PARÁGRAFO 2o. La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material retrorreflectante.

Título III Normas de comportamiento.

Capítulo I Reglas generales y educación en el tránsito

Artículo 55. *Comportamientos del conductor, pasajero o Peatón:* Toda persona que haga parte en el tránsito como conductor pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice o perjudique o ponga en riesgo a los demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

Capítulo III. Conducción de vehículos.

Artículo 60. *Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados:* Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

Parágrafo 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Artículo 61. Vehículo en movimiento: Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras este se encuentre en movimiento.

Artículo 68. Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

Capítulo X. Clasificación y uso de las vías.

Artículo 109. De la obligatoriedad. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código.

Artículo 110. Clasificación Y Definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

PARÁGRAFO 1o. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse

Artículo 111. Prelación de las señales. La prelación entre las distintas señales de tránsito será la siguiente:

Señales y órdenes emitidas por los agentes de tránsito.

Señales transitorias.





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

Semáforos.

Señales verticales.

Señales horizontales o demarcadas sobre la vía.

Artículo 115. Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.



Consideraciones finales

Teniendo en cuenta las apreciaciones, realizadas en cuanto a la verificación de los sistemas de seguridad activa (señales de tránsito) en el sitio del accidente de tránsito se puede dilucidar lo siguiente:

- El siniestro se presentó en el tramo Neiva – Castilla jurisdicción del municipio de Natagaima – Tolima, en el Km 76+740 vereda Guasimal, el cual es un tramo de vía tipo PUENTE, recto, sin pendientes, cuenta con bermas y barandas de protección de la estructura tipo puente.
- Como características viales de lugar de los hechos se puede relacionar que corresponde un Puente el cual de acuerdo a lo dispuesto en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del 2008, y la Norma Técnica para los proyectos de la Red Vial Nacional, mediante la Resolución número 0744 del 4 de marzo del 2009, cumple con lo normado y donde el material corresponde a Asfalto en buen estado
- El tramo de vía donde tuvo desarrollo el accidente de tránsito entre el vehículo tractocamión de placas SPS-852 y el bus de placas UFT-991, cuenta con señalización vertical y horizontal suficiente para advertir a los usuarios de la vía, los riesgos y normas a cumplir al transitar por este tramo.



Inventario de señales

N° Imagen	Orientación	Numero	Significado
1	HORIZONTAL	Línea Central continua con segmentación	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la segmentación permite el adelantamiento en el carril adyacente
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
	VERTICAL	SI-04	Poste de referencia - Indica la posición relativa del usuario para este caso el kilometraje (Km 77)





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

			
	VERTICAL	SR-35 	Obligación de circulación con luces bajas
2	VERTICAL	SR-30 	Velocidad máxima de desplazamiento 80 km/h
	HORIZONTAL	Línea Central continua con segmentación	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la segmentación permite el adelantamiento en el carril adyacente
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
3	VERTICAL	SR-30 	Velocidad máxima de desplazamiento 60 km/h
	HORIZONTAL	Línea Central segmentada	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la segmentación permite el adelantamiento en el carril adyacente
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
4	VERTICAL	SR-30 	Velocidad máxima de desplazamiento 40 km/h
	HORIZONTAL	Línea Central segmentada	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la segmentación permite el adelantamiento en el carril adyacente
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
5	VERTICAL	SP-47A 	Proximidad a un cruce escolar
	VERTICAL	SR-26	Prohíbe la maniobra de adelantamiento, se complementa con la línea central continua





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

			
	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
6	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
7	VERTICAL	SR-30 	Velocidad máxima de desplazamiento 40 km/h
	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
8	VERTICAL	SR-30 	Velocidad máxima de desplazamiento 30 km/h
	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
9	VERTICAL	SI 	Referencia de localización y/o ubicación
	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
10	VERTICAL	SP-24 	Proximidad de irregularidades en la vía.





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
11	VERTICAL	SP-47A 	Proximidad a un cruce escolar
	HORIZONTAL	Leyenda "DESPACIO"	Advierte al usuario de la vía, una regulación de la circulación para vehículos y peatones
	HORIZONTAL	Leyenda "30"	
12	VERTICAL	SP-47B 	Ubicación de un cruce escolar
	HORIZONTAL	Leyenda "ZONA ESCOLAR"	Advierte al usuario de la vía, una regulación de la circulación para vehículos y peatones
	HORIZONTAL	Demarcación "CRUCE ESCOLAR" 	Advierte la probable presencia de escolares en la vía. Puede complementar la señal vertical SP-47. ZONA ESCOLAR
	HORIZONTAL	Demarcación "PASO PEATONAL"	Senda demarcada en la calzada donde los peatones tienen prioridad sobre los vehículos.
13	VERTICAL	SR-35 	Obligación de circulación con luces bajas
	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
14	VERTICAL	SI-04	Poste de referencia - Indica la posición relativa del usuario para este caso el kilometraje (Km 77)





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

			
	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada
15	VERTICAL	SI-06 	Confirma al conductor que su destino se encuentra en el sentido vial elegido
	HORIZONTAL	Línea Central continua	Demarca el borde de la calzada y separa el flujo contrario de la vía, la continuidad NO permite el adelantamiento en ninguno de los carriles
	HORIZONTAL	Línea de borde	Demarca el límite de la calzada



Referencias

Instituto Nacional de Vías INVIAS. (2008). Manual de Diseño Geométrico de Carreteras. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Ley 769. (6 de Agosto de 2002). Código Nacional de Tránsito Terrestre. PODER PÚBLICO - RAMA LEGISLATIVA.

Ministerio de Transporte. (06 de Diciembre de 2012). Manual de Diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito. Resolución 0011268. Bogotá, Colombia: Diseños Tremens.

Ministerio de Transporte. (17 de Junio de 2015). Resolución 1885. Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia. Bogotá, Colombia.





Video y sobrevuelo identificación señalización vial

<https://drive.google.com/file/d/1sfXILG37q4cHe-f5at7cGbMN93FqeLeB/view?usp=sharing>



Perfil Académico del Investigador

- Ingeniero Industrial - Fundación Universitaria San José. Bogotá D.C. - Año 2023
- Título Técnico Profesional en Documentología y Grafología, Escuela de Investigación Criminal ESINC. Bogotá D.C. Año 2016
- Título Tecnología en Criminalística, Escuela de Investigación Criminal ESINC, Bogotá D.C. - Año 2013
- Título Técnico Profesional Seguridad Vial, Escuela de Seguridad Vial ESEVI, Bogotá D.C. - Año 2010
- Diplomatura en cálculos y colisiones con CRASH MATH , Resistencia - Argentina - 2022
- Auditor interno del sistema de gestión en control y seguridad BASC – Versión 6, Bogotá – 2022
- Curso de TRIMBLE FORENSISC REVEAL, Bogotá – 2021
- Modelado en 3D con la herramienta SKEPTCHUP, Barranquilla – 2019
- Diplomado investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito, Bogotá – 2018
- Auditor interno del sistema de gestión en control y seguridad BASC – Versión 3 con Énfasis en Transporte, Bogotá – 2011
- Seminario de Estadística Descriptiva y Análisis de la Accidentalidad Vial, Bogotá – 2009
- Curso de investigación de accidentes de tránsito, Santiago de Chile – 2006
- Curso Básico de Policía Judicial, Ibagué – 2006
- Curso de Policía de Carreteras, Ibagué – 2003

Experiencia Laboral

Empresa	Cargo	Fecha
Agremiación de Peritos	Perito	10-Ene-2023 – Actualidad
Seccional de Investigación Criminal DITRA	Perito	17/08/2016 al 10/11/2022
Dirección de Tránsito y Transporte	Investigador Criminal	25/2/2007 al 05/03/2015
Policía de Carreteras	Patrullero Policía de Carreteras	01/04/2003 al 25/02/2007





Informe Técnico – Análisis Vial

Fecha:

Páginas:

Juramento del Perito

Me permito comunicar que bajo la gravedad de juramento no me encuentro en las causales de impedimento para actuar como experto en el respectivo proceso, aceptando el régimen jurídico de responsabilidad como PERITO, que poseo los conocimientos y experiencia para rendir y sustentar el dictamen como puede corroborarse con mi hoja de vida y documentos anexos.

Identificación Auxiliar de la Justicia

Nombre	HUGO STICK
Apellidos	RIOS PUERTO
Identificación	80.743.523
Dirección de notificación	Manzana 14 Casa 8 Praderas de Santa Rita – Etapa 3
Celular	3014275181
Ciudad	Ibagué, Tolima
Correo electrónico	<u>agremiaciondeperitosat@gmail.com</u>

Atentamente,

HUGO STICK RIOS PUERTO
Ingeniero Industrial - Perito
Cel- 3014275181

