“REALIZAR ADECUACIONES A LAS OFICINAS UBICADAS EN LA CALLE 15 CON CARRERA 4a B, PARA LA ATENCIÓN, ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN DE LA POBLACIÓN EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD DEL MUNICIPIO DE TUNJA – BOYACÁ.”

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA No. 2061 de 2023

INFORME MENSUAL DE PMT No. 2

PERIODO 29 DE DICIEMBRE 2023 AL 28 DE ENERO DE 2024

CONTRATISTA: CAIPRO CONSTRUCTORES S.A.S R.L. ELIZABETH CAINA

ENTIDAD CONTRATANTE ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA

SUPERVISIÓN: SECRETARÍA DEL INTERIOR Y SEGURIDAD TERRITORIAL-SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL

TUNJA, ENERO 2024

CAIPRO CONSTRUCTORES S.A.S

“REALIZAR ADECUACIONES A LAS OFICINAS UBICADAS EN LA CALLE 15 CON CARRERA 4a B, PARA LA ATENCIÓN, ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN DE LA POBLACIÓN EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD DEL MUNICIPIO DE TUNJA – BOYACÁ.”

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA No. 2061 DE 2023

INFORME MENSUAL DE PMT No. 02

ELABORO:	REVISO:
ING. SERVULO ANDRÉS MACÍAS	**ING. JAVIER HERNANDO PERILLA VACCA**
FIRMA	FIRMA
	
CARGO	CARGO
RESIDENTE SST DE OBRA	**DIRECTOR DE OBRA**

TABLA DE CONTENIDO

1.INTRODUCCIÓN 5
2.DATOS GENERALES DEL PROYECTO.....6
2.1. LOCALIZACIÓN GENERAL DE LA OBRA 6
3.CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO EN EL ÁREA DEL PROYECTO.....6
3.1. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.....6
3.2. CARACTERISTICAS DEL TRÁNSITO DE LAS VÍAS A AINTERVENIR....7
4.CARACTERISTICAS GENERALES DE LA OBRA 7
4.2. DURACIÓN Y HORARIO DE LA OBRA 7
5.PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO 8
5.1. MANEJO DE TRÁNSITO PARTICULAR 8
5.2. MANEJO DE TRANSPORTE DE VEHÍCULOS DE CARGA.....8
5.3. MANEJO DE TRÁNSITO PÚBLICO 8
5.4. MANEJO DE PEATONES Y CICLOUSUARIOS.....8
5.5. ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE MATERIALES 9
5.6. ENTRADA Y SALIDA DE VEHÍCULOS DE CARGA.....9
5.7. SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DEL CONTROL DEL TRÁNSITO. 9
5.8 SEÑALES PREVENTIVAS. 10
5.8.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS 11
5.8.2. SEÑALES INFORMATIVAS.....12
6.DIVULGACIÓN.....14
7.PROCESO PARA LA PUESTA EN MARCHA 14
8.APOYO DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO.....15
ANEXO 1.....16

FOTOGRAFÍAS

Figura 1. Detalle De Vía A Intervenir 6

Figura 2. Señalización De Prohibido El Paso Y Señalización De Vehículos De Carga Pesada.....11
Figura 3. Velocidad Máxima.....11
Figura 4. Señalización Informativa. 12
Figura 5. Señalización De Inicio Y Fin De Obra.....12
Figura 6. Señalización De PARE Y SIGA.....14

1.INTRODUCCIÓN

Como parte de la estrategia planteada de CAIPRO busca garantizar la movilidad de los principales corredores de la ciudad, se contempló el proyecto con el objeto del proyecto de "**REALIZAR ADECUACIONES A LAS OFICINAS UBICADAS EN LA CALLE 15 CON CR 4 B, PARA LA ATENCIÓN, ACCESIBILIDA E INCLUSIÓN DE LA POBLACIÓN EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD DEL MUNICIPIO DE TUNJA -BOYACA"** entre la calle 15 con carrera 4 B, no obstante a fin de avalar la movilidad y accesibilidad de todos los actores que confluyen en este sector de la ciudad0. Se elabora el presente informe del Plan de manejo de tránsito, para adecuar la señalización correspondiente en el cual busca establecer y optimizar los procedimientos que minimicen el impacto de las obras que se ejecutarán sobre el área de influencia directa del proyecto.

Durante el desarrollo del presente documento, se abordarán cada uno de los componentes que pueden verse afectados con la obra de remodelación del centro de discapacitados de la dirección ya nombrada, por tanto, a partir del estudio minucioso de lo mismo se plantea propuestas para el manejo de los actores viales que confluyen, así como estrategias para mitigar el impacto en el tránsito vehicular, peatonal y de bicicletas.

De igual forma se pretende garantizar la protección de los peatones, bicicletas, vehículos y trabajadores, así como asegurar la mitigación del impacto que las obras tienen sobre los diferentes flujos de la Avenida Oriental en el tramo de intervención.

2.DATOS GENERALES DEL PROYECTO

2.1. LOCALIZACIÓN GENERAL DE LA OBRA

Las zonas de obra se encuentran ubicadas en el municipio de Tunja departamento de Boyacá en el sector conocido entre el barrio patriotas y canchas San Antonio sobre la carrera 4 B, entre avenida patriotas y la calle 15, en la siguiente ilustración se muestra la ubicación a intervenir.

Figura 1. Detalle De Vía A Intervenir



3.CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO EN EL ÁREA DEL PROYECTO

3.1. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

De acuerdo a los lineamientos establecidos por el manual de señalización vial para la regulación de Tránsito en calles, carreteras y ciclo de rutas de Colombia está en el (Decreto 1050 de 2004); la zona de influencia seguimos esta normatividad para la ejecución de este proyecto.

3.2. CARACTERISTICAS DEL TRÁNSITO DE LAS VÍAS A AINTERVENIR

Las vías a intervenir presentan bajos volúmenes vehiculares, pues son vías de carácter local y vías colectoras; las vías de carácter local son las que transitan en su mayoría los residentes del sector, las vías colectoras son las que no están semaforizadas como en este caso la variante de Tunja.

4.CARACTERISTICAS GENERALES DE LA OBRA

En términos generales se puede decir que en la obra se va hizo demoliciones de enchape para baños, pasillos y otras remodelaciones, ingresaron de vehículos de carga como volqueta a recoger escombros y también a descargar material como la arena. Entre las actividades a ejecutar se encuentran:

- Señalización y delimitación del área a intervenir para el ingreso de vehículos.
- Retiro de escombros a escombreras autorizadas.

4.1. MÁQUINARIA Y EQUIPOS A UTILIZAR

La máquinaria y el equipo que se utilizaron en el transcurso de este tiempo durante las actividades constructivas en la obra son:

- Volquetas.
- Rana compactadora.
- Mezcladora.
- Herramienta menor.

4.2. DURACIÓN Y HORARIO DE LA OBRA

El plazo de la ejecución del contrato es de 2 meses y prorroga 2 meses. Se aclara que la jornada laboral será entre las 7:00 am y las 17:00 pm horas lunes a viernes y sábados de7:00 am a 12:00 horas.

5.PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

El presente Plan de Manejo de Tráfico, señalización y desvíos, tiene como fin de establecer las condiciones generales para el control de tránsito peatonal y vehicular durante el desarrollo de las obras de construcción, de acuerdo con los establecido del contrato.

5.1. MANEJO DE TRÁNSITO PARTICULAR

En la calle 15 con carrera 4 B.

para los vehículos que se transiten de sur a norte por la carrera 5 y calle 15 deberán tomar desvíos en sentido oeste de la calle 15 tomándola sentido norte -sur hasta llegando a su destino.

Estas vías poseen un flujo vehicular medio, sin embargo, para realizar el cierre total el manejo que se dará a los pocos usuarios de estas vías se refleja en los planos anexo 1.

5.2. MANEJO DE TRANSPORTE DE VEHÍCULOS DE CARGA

Para los vehículos de carga; ingresarán por las vías adyacentes a la zona de obra, sin embargo, se aclara que sobre estas vías no transitan vehículos de carga toda vez que sirven para el ingreso de los residentes del sector y no hay presencia de establecimientos comerciales en las vías a intervenir.

5.3. MANEJO DE TRÁNSITO PÚBLICO

En consideración a la posible dificultad que podría encontrarse para ir por la calle 15 es localizada cerca al acceso principal de la obra del centro de discapacitados.

5.4. MANEJO DE PEATONES Y CICLOUSUARIOS

Durante la intervención de la vía, se afectó el espacio público, por lo cual los peatones podrán continuar con su recorrido habitual una vez se haya culminado la intervención del espacio público de acuerdo a la etapa de la obra. Los peatones deben utilizar los andenes existentes que no se encuentren en intervención, y cumplir con la normatividad establecida en el código de Tránsito vigente, en la cual se solicita:

- Nunca colocarse delante o detrás de un vehículo con el motor encendido.
- No invadir zonas de tránsito de vehículos con patines, patinetas o monopatines.
- No subirse ni bajarse de un vehículo en movimiento y tomar el transporte público.

5.5. ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE MATERIALES

El cargue y descargue de material se realizó dentro del cerramiento de obra; en el horario comprendido entre las 7:00 am y las 17:00 pm.

5.6. ENTRADA Y SALIDA DE VEHÍCULOS DE CARGA

El ingreso y salida de volquetas se realizará por las vías alternas a la zona de obra en el horario comprendido entre las 7:00 am y las 17:00 pm.

La maquinaria y el equipo utilizado durante las actividades constructivas, se ubicó dentro del cerramiento de obra y se mantendrán debidamente señalizados y acordonados con colombinas y cinta de peligro. Evitando inconvenientes a los usuarios habituales de la vía a intervenir y las vías adyacentes. Estos deben cumplir con lo establecido en el Decreto 034/2009.

Las volquetas que transportan material de desecho hacia las escombreras y las miasmas que traigan material para la obra, cumplirá lo establecido en el Decreto 112/94 y la norma vigente de pico y placa.

5.7. SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DEL CONTROL DEL TRÁNSITO.

La función de la señalización durante la intervención de la vía es la de guiar en forma segura al tránsito vehicular y peatonal, el cual será orientado para prevención de

riesgos, tanto para los usuarios de esta vía como para el personal que se ejecuta esta actividad.

La señalización temporal se instaló con anterioridad a la iniciación del proceso de intervenciones integrales de las vías urbanas y de espacio público, permanecerá el tiempo que duren los trabajos y se retirará cuando se finalice las actividades de rehabilitación.

Las señales para el cierre total se clasifican en:

- Señales preventivas.
- Señales reglamentarias.
- Señales informativas.

La señalización a utilizar cumplirá con lo establecido en el Manual de Señalización para Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado mediante la Resolución 1050 de 5 mayo de 2004 del Ministerio de Transporte.

5.8 SEÑALES PREVENTIVAS.

Tienen por objeto advertir a los usuarios de las vías objeto del contrato, sobre la existencia de una situación de obra. Estás señales se identifican por el código de SPO, se utilizarán señales de 0.75 m, con fondo naranja, orla negra, símbolo. Dentro de las señales a utilizar se encuentra SPO-02 (Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un sector por el que habitualmente circula equipo pesado para el desarrollo de obras.

En el transcurso de 29 enero ingreso vehículos como volqueta de la empresa a cargar los escombros.

Figura 2. Señalización De Prohibido El Paso Y Señalización De Vehículos De Carga Pesada.



Fuente: Propia.

5.8.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias tienen por objeto advertir a los usuarios de las vías objeto del contrato, sobre las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. Estas señales se identifican por el código SRO. Se utilizaron señales de 0.75 m de tamaño, con fondo blanco, orla roja, símbolo y letras en color negro. Dentro de las señales a utilizar se encuentran las siguiente:SR-30 (VELOCIDADA MÁXIMA), la cual se presenta en la siguiente figura.

Figura 3. Velocidad Máxima.



5.8.2. SEÑALES INFORMATIVAS

Se utilizo señales en la ejecución de obra, para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulte importante destacar. Se identifica con el código SIO-01, SIO-02, SIO-03.

Las señales de información deberán ser uniformes y tendrán fondo naranja reflectivo, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm.

Las señales informativas en la ejecución de obras que afectan el tránsito por las vías son:

SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA

Figura 4. Señalización Informativa.



Esta señal se empleará para advertir conductores y peatones la aproximación de la distancia a la cual se encuentra la obra.

Figura 5. Señalización De Inicio Y Fin De Obra



Fuente: Propia.

SIO-02 Y SIO-03 INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA.

Esta señal indicó a los trabajos en las vía o zona adyacente a ella, con el mensaje “INICIO DE OBRA”, igualmente se instalará otra señal con las mismas características, pero indicando el sitio de finalización de obra con la leyenda “FIN DE OBRA”.

5.8.4. DISPOSITIVOS MANUALES BANDERAS Y PALETAS.

Son franjas de tela de color rojo, de 60 por 60 cm, sujetas; Son dispositivos que se usan comúnmente en las horas del día para efectos de regulación del tránsito en vías afectadas por la ejecución de la obra. Las paletas son elementos fabricados en madera, plástico u otros materiales semirrígidos livianos, que tienen la misma forma y características de la señal SR-01 Pare y que contiene los mensajes de “PARE” por una cara y de “SIGA” o “LENTO” en la otra cara. El tamaño mínimo de la paleta corresponderá a la inscripción de un octágono dentro de un círculo mínimo de 45 cm de diámetro. El fondo de la cara de “PARE”, será de color rojo con letras y bordes blanco y el fondo de la cara “SIGA”, será de color verde con letras y bordes blancos, todos ellos fabricados en lámina reflectiva Tipo I. El soporte de la paleta tendrá como mínimo 1,20 m de longitud y será de color blanco. Es necesario escoger personal capacitado para las funciones de bandereo, ya que son los responsables de la seguridad de conductores y empleados y tienen el mayor contacto con el público.

Por tales razones un bandereo deberá cumplir con los siguientes requisitos: buenas condiciones físicas, incluidas visión, audición y estatura. Tener buenos modales, buena presentación personal, Sentido de responsabilidad, particularmente para la prevención de riesgos de accidentes al público y trabajadores.

En el transcurso de enero entro una volqueta a cargar escombros se utilizó las paletas para dar aviso.

Figura 6. Señalización De PARE Y SIGA.



Fuente: Propia.

6.DIVULGACIÓN

Se realizará la divulgación de la información mediante perifoneo, además se dispondrá de un punto de oficina en el cual se atenderá a la ciudadanía los días lunes de 10 am a 11 am.

7.PROCESO PARA LA PUESTA EN MARCHA

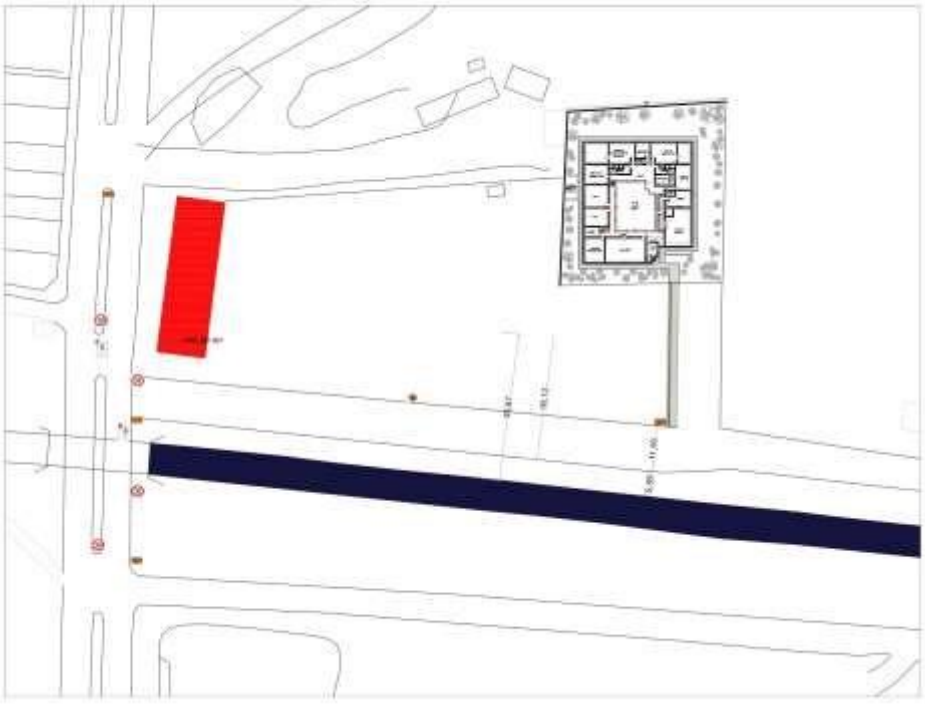
Una vez se haya aprobado el PMT por parte de la SDM se procederá a señalizar de acuerdo a lo indicado en los planos, es decir se instalarán todas las señales informativas, preventivas y reglamentarias que requiera su adecuado funcionamiento, se cerrará los tramos de obra a intervenir, se realizará el confinamiento de la zona de obra con ayuda de cinta de seguridad y colombinas o conos y se empezara las remodelaciones de la construcción.

8.APOYO DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO

El seguimiento al Plan de Manejo de Tránsito, no requiere colaboración permanente de la policía Metropolitana de Tránsito ya que se trata de unas vías locales con bajos volúmenes vehiculares, se anexa radicado **(ANEXO 2)**

ANEXO 1

PLANOS QUE INDICAN LOS PMTS A IMPLEMENTAR



ATU2024ER033844
FC: 09/07/2024
FV: 30/07/2024
ASU:Aprobación
Plan de Manejo
DEP:SECRETARIA

ATU2024ER033844
FC: 09/07/2024
FV: 30/07/2024
ASU:Aprobación
Plan de Manejo
DEP:SECRETARIA

Andres

CAIPRO
CONSTRUCTORES S.A.S

Tunja, 9 de julio de 20234

OFCAI-CD-015

Señores
SECRETARIA DE MOVILIDAD Y VIDA TERRITORIAL DE TRÁNSITO
ALCALDÍA MUNICIPAL
Tunja (Boy.)

Ref.: "Fortalecimiento a la atención integral de la población con discapacidad, garantizando su inclusión social de Tunja, Boyacá"

Asunto: Aprobación Plan de Manejo de Tránsito.

Cordial saludo:

Adjuntamos el Plan de Manejo de Tránsito – PMT del contrato de la referencia para su revisión y aprobación.

Cordialmente,

JAVIER HERNANDO PERILLA VACCA
DIRECTOR DE OBRA – COP 2061 DE 2023

Anexo: Lo Anunciado

Calle 73 No 20A - 66 PBX: 8052595 Móvil: 300 7978856 Bogotá D.C
info@caipro.com.co www.caipro.com.co

Su proyecto,
nuestro
compromiso

Powered by CamScanner

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO PARA "CENTRO INTEGRAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD"

CONTRATO N°2061 Del2023

ELABORO: CAIPRO CONSTRUCTORES

TUNJA ,13 DE DICIEMBRE 2023

Powered by CamScanner

CAIPRO
CONSTRUCTORES S.A.S

TABLA DE CONTENIDO

1.INTRODUCCIÓN 2

2.DATOS GENERALES DEL PROYECTO..... 3

2.1. LOCALIZACIÓN GENERAL DE LA OBRA 3

3.CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO EN EL ÁREA DEL PROYECTO 4

3.1. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO 4

3.2. CARACTERISTICAS DEL TRÁNSITO DE LAS VIAS A AINTERVENIR 4

4.CARACTERISTICAS GENERALES DE LA OBRA 5

4.2. DURACIÓN Y HORARIO DE LA OBRA 5

5.PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO 6

5.1. MANEJO DE TRÁNSITO PARTICULAR 6

5.2. MANEJO DE TRANSPORTE DE VEHÍCULOS DE CARGA 6

5.3. MANEJO DE TRÁNSITO PÚBLICO 6

5.4. MANEJO DE PEATONES Y CICLOUSUARIOS 7

5.5. ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE MATERIALES..... 7

5.6. ENTRADA Y SALIDA DE VEHÍCULOS DE CARGA..... 7

5.7. SEÑALIZACION Y DISPOSITIVOS DEL CONTROL DEL TRÁNSITO. 8

5.8 SEÑALES PREVENTIVAS. 8

5.8.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS 9

5.8.2. SEÑALES INFORMATIVAS 9

6.DIVULGACIÓN 13

7.PROCESO PARA LA PUESTA EN MARCHA..... 13

8.APOYO DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO 13

ANEXO 1 14

Su proyecto, nuestro compromiso

Powered by CamScanner

1.INTRODUCCIÓN

Como parte de la estrategia planteada de CAIPRO busca garantizar la movilidad de los principales corredores de la ciudad, se contempló el proyecto con el objeto del proyecto de "**REALIZAR ADECUACIONES A LAS OFICINAS UBICADAS EN LA CALLE 15 CON CR 4 B, PARA LA ATENCIÓN, ACCESIBILIDA E INCLUSIÓN DE LA POBLACIÓN EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD DEL MUNICIPIO DE TUNJA -BOYACA"** entre la calle 15 con carrera 4 B, no obstante a fin de avalar la movilidad y accesibilidad de todos los actores que confluyen en este sector de la ciudad0. Se elabora el presente informe del Plan de manejo de tránsito, para adecuar la señalización correspondiente en el cual busca establecer y optimizar los procedimientos que minimicen el impacto de las obras que se ejecutarán sobre el área de influencia directa del proyecto.

Durante el desarrollo del presente documento, se abordarán cada uno de los componentes que pueden verse afectados con la obra de remodelación del centro de discapacitados de la dirección ya nombrada, por tanto, a partir del estudio minucioso de lo mismo se plantea propuestas para el manejo de los actores viales que confluyen, así como estrategias para mitigar el impacto en el tránsito vehicular, peatonal y de bicicletas.

De igual forma se pretende garantizar la protección de los peatones, bicicletas, vehículos y trabajadores, así como asegurar la mitigación del impacto que las obras tienen sobre los diferentes flujos de la Avenida Oriental en el tramo de intervención.

Powered by CamScanner

2.DATOS GENERALES DEL PROYECTO

2.1. LOCALIZACIÓN GENERAL DE LA OBRA

Las zonas de obra se encuentran ubicadas en el municipio de Tunja departamento de Boyacá en el sector conocido entre el barrio patriotas y canchas San Antonio sobre la carrera 4 B, entre avenida patriotas y la calle 15, en la siguiente ilustración se muestra la ubicación a intervenir.

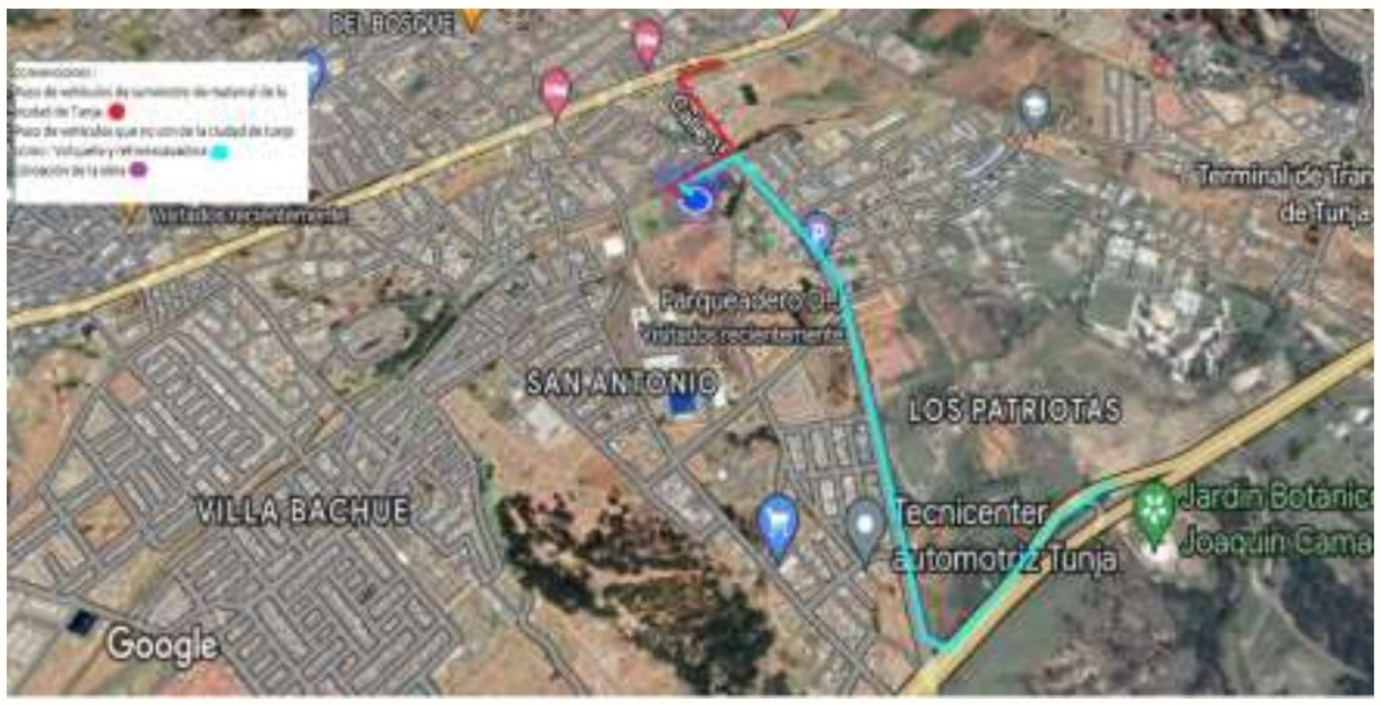


ILUSTRACIÓN 1 DETALLE VÍA A INTERVENIR

Powered by CamScanner

3.CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO EN EL ÁREA DEL PROYECTO

3.1. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

De acuerdo a los lineamientos establecidos por el manual de señalización vial para la regulación de Tránsito en calles, carreteras y ciclo de rutas de Colombia está en el (Decreto 1050 de 2004); la zona de influencia seguimos esta normatividad para la ejecución de este proyecto.

3.2. CARACTERISTICAS DEL TRÁNSITO DE LAS VÍAS A AINTERVENIR

Las vías a intervenir presentan bajos volúmenes vehiculares, pues son vías de carácter local y vías colectoras; las vías de carácter local son las que transitan en su mayoría los residentes del sector, las vías colectoras son las que no están semaforizadas como en este caso la variante de Tunja.

Powered by CamScanner

4.CARACTERISTICAS GENERALES DE LA OBRA

En términos generales se puede decir que en la obra se va hacer demoliciones de enchape para baños, pasillos y otras remodelaciones, van ingresar vehículos de carga pesada y vehículos particulares para dejar material en obra. Entre las actividades a ejecutar se encuentran:

- Socialización del proyecto.
- Señalización y delimitación del área a intervenir.
- Excavación Manual
- Retiro de escombros a escombreras autorizadas.
- Apertura de tránsito

4.1. MÁQUINARIA Y EQUIPOS A UTILIZAR

La máquinaria y el equipo que se va a utilizar durante las actividades constructivas en la obra son:

- Retroexcavadora.
- Volquetas.
- Rana compactadora.
- Mezcladora.
- Herramienta menor.

4.2. DURACIÓN Y HORARIO DE LA OBRA

El plazo de la ejecución del contrato es de 2 meses y prorroga 2 meses.

Se aclara que la jornada laboral será entre las 7:00 am y las 17:00 pm horas lunes a viernes y sábados de7:00 am a 12:00 horas.

Powered by CamScanner

5.PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

El presente Plan de Manejo de Tráfico, señalización y desvíos, tiene como fin de establecer las condiciones generales para el control de tránsito peatonal y vehicular durante el desarrollo de las obras de construcción, de acuerdo con los establecido del contrato.

5.1. MANEJO DE TRÁNSITO PARTICULAR

En la calle 15 con carrera 4 B.

Para los vehículos que se transiten de sur a norte por la carrera 5 y calle 15 deberán tomar desvíos en sentido oeste de la calle 15 tomándola sentido norte -sur hasta llegando a su destino.

Estas vías poseen un flujo vehicular medio, sin embargo, para realizar el cierre total el manejo que se dará a los pocos usuarios de estas vías se refleja en los planos anexo 1.

5.2. MANEJO DE TRANSPORTE DE VEHÍCULOS DE CARGA

Para los vehículos de carga; ingresarán por las vías adyacentes a la zona de obra, sin embargo, se aclara que sobre estas vías no transitan vehículos de carga toda vez que sirven para el ingreso de los residentes del sector y no hay presencia de establecimientos comerciales en las vías a intervenir.

5.3. MANEJO DE TRÁNSITO PÚBLICO

En consideración a la posible dificultad que podría encontrarse para ir por la calle 15 es localizada cerca al acceso principal de la obra del centro de discapacitados.

5.4. MANEJO DE PEATONES Y CICLOUSUARIOS

Durante la intervención de la vía, se afectará el espacio público, por lo cual los peatones podrán continuar con su recorrido habitual una vez se halla culminado la intervención del espacio público de acuerdo a la etapa de la obra. Los peatones deben utilizar los andenes existentes que no se encuentren en intervención, y cumplir con la normatividad establecida en el código de Tránsito vigente, en la cual se solicita:

- Nunca colocarse delante o detrás de un vehículo con el motor encendido.
- No invadir zonas de tránsito de vehículos con patines, patinetas o monopatines.
- No subirse ni bajarse de un vehículo en movimiento y tomar el transporte público.

5.5. ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE MATERIALES

El cargue y descargue de material se realiza dentro del cerramiento de obra de la vía que se va a intervenir; en el horario comprendido entre las 7:00 am y las 17:00 pm. La máquinaria a utilizar llegará al frente de obra en cama bajas y debidamente escoltada en su parte delantera y trasera por vehículos, los cuales llevaran mensajes informativos de peligro carga larga o peligro de carga ancha, de 1.0 metro de largo por 0.5 metro de ancho, en fondo amarillo, letras negras en papel grado de ingeniería, lo anterior se sigue con lo establecido en la Resolución 004959 de noviembre 8 de 2006.

5.6. ENTRADA Y SALIDA DE VEHÍCULOS DE CARGA

El ingreso y salida de volquetas se realizará por las vías alternas a la zona de obra en el horario comprendido entre las 7:00 am y las 17:00 pm.

Se proyecto, nuestro compromiso

Powered by CamScanner

La maquinaria y el equipo utilizado durante las actividades constructivas, se ubicarán dentro del cerramiento de obra y se mantendrán debidamente señalizados y acordonados con colombinas y cinta de peligro. Evitando inconvenientes a los usuarios habituales de la vía a intervenir y las vías adyacentes. Estos deben cumplir con lo establecido en el Decreto 034/2009.

Las volquetas que transportan material de desecho hacia las escombreras y las miasmas que traigan material para la obra, cumplirá lo establecido en el Decreto 112/94 y la norma vigente de pico y placa.

5.7. SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DEL CONTROL DEL TRÁNSITO.

La función de la señalización durante la intervención de la vía es la de guiar en forma segura al tránsito vehicular y peatonal, el cual será orientado para prevención de riesgos, tanto para los usuarios de esta vía como para el personal que se ejecuta esta actividad.

La señalización temporal se instalará con anterioridad a la iniciación del proceso de intervenciones integrales de las vías urbanas y de espacio público, permanecerá el tiempo que duren los trabajos y se retirará cuando se finalice las actividades de rehabilitación.

Las señales para el cierre total se clasifican en:

- Señales preventivas.
- Señales reglamentarias.
- Señales informativas.

La señalización a utilizar cumplirá con lo establecido en el Manual de Señalización para Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado mediante la Resolución 1050 de 5 mayo de 2004 del Ministerio de Transporte.

5.8 SEÑALES PREVENTIVAS.

Tienen por objeto advertir a los usuarios de las vías objeto del contrato, sobre la existencia de una situación de obra. Estás señales se identifican por el código de SPO, se utilizarán señales de 0.75 m, con fondo naranja, orla negra, símbolo. Dentro de las señales a utilizar se encuentra SPO-02 (Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un

sector por el que habitualmente circula equipo pesado para el desarrollo de obras.



ILUSTRACIÓN 2 SEÑALIZACIÓN DE MÁQUINARIA PESADA

5.8.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias tienen por objeto advertir a los usuarios de las vías objeto del contrato, sobre las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. Estas señales se identifican por el código SRO. Se utilizarán señales de 0.75 m de tamaño, con fondo blanco, orla roja, símbolo y letras en color negro. Dentro de las señales a utilizar se encuentran las siguiente:SR-30 (VELOCIDADA MÁXIMA), la cual se presenta en la siguiente figura.



ILUSTRACIÓN 3 VELOCIDAD MÁXIMA

5.8.2. SEÑALES INFORMATIVAS

Se utilizarán señales en la ejecución de obra, para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros

aspectos que resulte importante destacar. Se identifica con el código SIO-01, SIO-02, SIO-03.

Las señales de información deberán ser uniformes y tendrán fondo naranja reflectivo, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm.

Las señales informativas en la ejecución de obras que afectan el tránsito por las vías son:

SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA



ILUSTRACIÓN 4 SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA

Esta señal se empleará para advertir conductores y peatones la aproximación de la distancia a la cual se encuentra la obra.

SIO-02 Y SIO-03 INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA.



ILUSTRACIÓN 4 SEÑALIZACIÓN DE INICIO Y FIN DE OBRA

Esta señal se indicará de los trabajos en las vía o zona adyacente a ella, con el mensaje “INICIO DE OBRA”, igualmente se instalará otra señal con las mismas características, pero indicando el sitio de finalización de obra con la leyenda “FIN DE OBRA”.

5.8.4. DISPOSITIVOS MANUALES BANDERAS Y PALETAS.

Son franjas de tela de color rojo, de 60 por 60 cm, sujetas; Son dispositivos que se usan comúnmente en las horas del

Su proyecto nuestro compromiso

Powered by CamScanner

día para efectos de regulación del tránsito en vías afectadas por la ejecución de la obra. Las paletas son elementos fabricados en madera, plástico u otros materiales semirrígidos livianos, que tienen la misma forma y características de la señal SR-01 Pare y que contiene los mensajes de “PARE” por una cara y de “SIGA” o “LENTO” en la otra cara. El tamaño mínimo de la paleta corresponderá a la inscripción de un octágono dentro de un círculo mínimo de 45 cm de diámetro. El fondo de la cara de “PARE”, será de color rojo con letras y bordes blanco y el fondo de la cara “SIGA”, será de color verde con letras y bordes blancos, todos ellos fabricados en lámina reflectiva Tipo I. El soporte de la paleta tendrá como mínimo 1,20 m de longitud y será de color blanco. Es necesario escoger personal capacitado para las funciones de bandereo, ya que son los responsables de la seguridad de conductores y empleados y tienen el mayor contacto con el público.

Por tales razones un bandereo deberá cumplir con los siguientes requisitos: buenas condiciones físicas, incluidas visión, audición y estatura. Tener buenos modales, buena presentación personal, Sentido de responsabilidad, particularmente para la prevención de riesgos de accidentes al público y trabajadores.

Powered by CamScanner





ILUSTRACIÓN 5 SEÑALIZACIÓN DE PARE Y SIGA

Powered by CamScanner

6.DIVULGACIÓN

Se realizará la divulgación de la información mediante perifoneo, además se dispondrá de un punto de oficina en el cual se atenderá a la ciudadanía los días lunes de 10 am a 11 am.

7.PROCESO PARA LA PUESTA EN MARCHA

Una vez se haya aprobado el PMT por parte de la SDM se procederá a señalizar de acuerdo a lo indicado en los planos, es decir se instalarán todas las señales informativas, preventivas y reglamentarias que requiera su adecuado funcionamiento, se cerrará los tramos de obra a intervenir, se realizará el confinamiento de la zona de obra con ayuda de cinta de seguridad y colombinas o conos y se empezara las remodelaciones de la construcción.

8.APOYO DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO

El seguimiento al Plan de Manejo de Tránsito, no requiere colaboración permanente de la policía Metropolitana de Tránsito ya que se trata de unas vías locales con bajos volúmenes vehiculares.

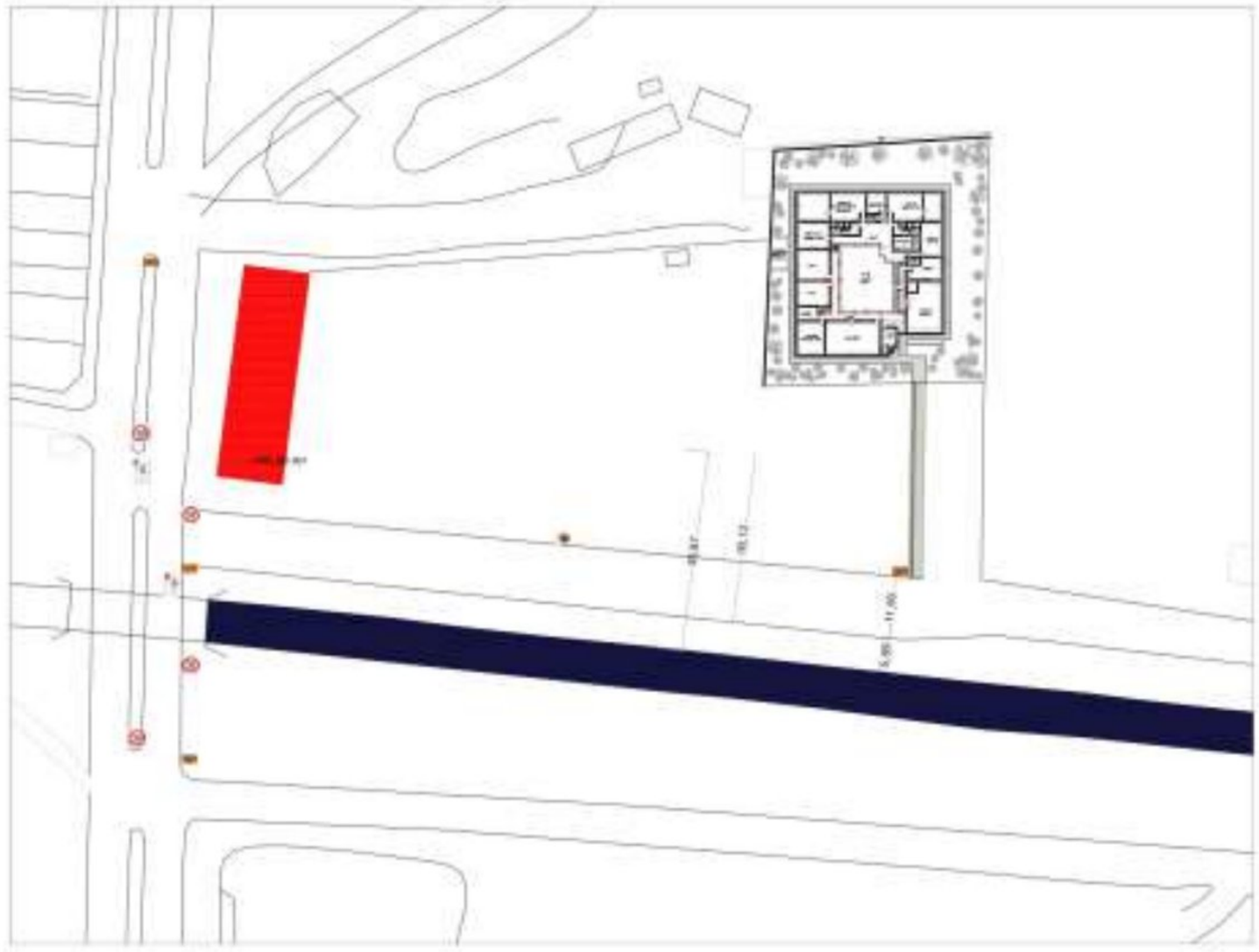
Powered by CamScanner

ANEXO 1

PLANOS QUE INDICAN LOS PMTS A IMPLEMENTAR

Powered by CamScanner

CAIPRO
CONSTRUCTORES S.A.S



Powered by CamScanner