LICITACIÓN PÚBLICA No.
FDLBOSA_LIC 003-2024 (119538)

FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE BOSA

ANEXO 3.
PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

"REALIZAR LAS OBRAS PARA LA CONSERVACIÓN DE MALLA VIAL Y ESPACIO PUBLICO ASOCIADO DE LA LOCALIDAD DE BOSA - BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE, DE ACUERDO CON LA DESCRIPCIÓN, ESPECIFICACIONES Y DEMÁS CONDICIONES ESTABLECIDAS EN EL ANEXO TÉCNICO"

BOGOTÁ, D.C.,

OCTUBRE DE 2024

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA

ANEXO 2 – PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

1. INTRODUCCIÓN

El Apéndice constituye en los términos de referencia para la elaboración e Implementación del Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos. La señalización a la cual se refiere este Apéndice es de carácter provisional durante la **Etapa de Construcción**. El **Contratista** debe presentar a la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM- el Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos, para aprobación de dicha entidad, del cual será responsable y por tanto no podrá en ninguna circunstancia desconocer los criterios, condiciones, metodologías, parámetros y en general el contenido y estrategias del Plan de Manejo que se le apruebe.

El contratista deberá elaborar el Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos detallado para cada frente de obra y para la intervención de los cruces que sean necesarios para la realización de las obras, en la Localidad de Bosa en BOGOTÁ D.C.

Los documentos disponibles y existentes para consulta, deben ser complementados y ajustados al presente Apéndice, a las necesidades que surjan de la programación de obras y a la integridad del objeto y alcance de esta licitación. De igual manera, deberá elaborar el PMT detallado para cada frente de obra y obtener su aprobación previa por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

2. ALCANCE

El presente Apéndice, correspondiente a las especificaciones para el Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos para el Distrito a cargo, EN BOGOTÁ D.C., contiene los lineamientos mínimos de obligatorio cumplimiento para el Contratista al momento de la elaboración o ajuste, implementación y seguimiento a los Planes de Manejo de Tráfico que se refiere el contrato de obra. Por lo tanto, se entenderá que el contenido de este documento es de obligatorio cumplimiento para el Contratista y en ningún caso se considerará como un documento guía oun conjunto de sugerencias.

En este marco, es responsabilidad del Contratista presentar para aprobación a la Secretaría Distrital de Movilidad un Plan de Manejo de Tránsito acorde con la normatividad vigente, previamente aprobado por la Interventoría.

El incumplimiento o la inobservancia de los lineamientos aquí contenidos al momento de la elaboración y diseño de cada Plan de Manejo de Tráfico, o durante su ejecución, será causal de multas a cargo del Contratista en los términos del contrato de obra, e incluso puede constituirse en motivo para la declaratoria de caducidad del contrato.

El documento a elaborar, corresponde al Plan de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, para los diferentes segmentos de vía priorizados a cargo del contratista, el cual implementará al momento de iniciar cada intervención, entendiendo que cada PMT elaborado no se considerará como costos adicionales y por tal razón no causarán reclamaciones por lo que el Fondo de Desarrollo Local de Bosa (FDAT) no reconocerá ningún valor por estos Planes de Manejo de Tránsito.

Carrera. 80 I No. 61 - 05 Sur
Código Postal: 110731
Teléfono: 7750434
Información Línea: 195
www.bosa.gov.co

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA

ANEXO 2 – PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

3. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN Y/O AJUSTE DEL PMT.

Cada plan de manejo de tráfico, señalización y desvíos (PMT) se elaborará o ajustará conforme al procedimiento establecido en el Manual de Señalización, Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo rutas de Colombia del Ministerio de Transporte, adoptado mediante resolución 1050 de mayo de 2004.

4. OBJETIVO

El objetivo del PMT, es el de mitigar el impacto al tránsito peatonal y vehicular causado por la ejecución de las Obras de Rehabilitación y Mantenimiento buscando la protección y seguridad de los usuarios de la vía, de los obreros, de los residentes y comerciantes del sector.

Particularmente y de acuerdo con el objeto de este proceso, se deberá tener especial cuidado con el tránsito peatonal, el cual se verá afectado directamente por la ejecución de las obras.

5. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS OBRAS A EJECUTAR

Las obras a ejecutar pueden ser de alto, mediano o bajo impacto de acuerdo con el tipo de intervención y el volumen de la obra a acometer, definido por EL CONTRATISTA en la etapa de diagnóstico aprobado por la Interventoría.

6. ÁREA DE INFLUENCIA

El área de influencia general para cada PMT está definida por la zona inscrita en las vías que serán afectadas por la implementación del PMT. Esta zona estará definida durante el proceso de evaluación técnica elaborado en el PMT, en donde se identificarán las vías que serán afectadas por la intervención en cada frente de obra.

7. NORMAS APLICABLES

La elaboración del PMT, debe cumplir puntualmente con los requerimientos contenidos en los documentos que se listan a continuación y que hacen parte del presente apéndice:

- ✓ Código Nacional de Tránsito Terrestre. Ley 769 de 2002.
- ✓ POT de Bogotá. Decreto 190 de 2004.
- ✓ Decreto 034 de 2009.
- ✓ Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte de Bogotá, 2005, que se puede adquirir en la Secretaría Distrital de Movilidad.
- ✓ Manual de señalización, dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia del Ministerio de Transporte. Resolución 1050 de Mayo de 2004.

- ✓ Manual de respeto al ciudadano, que se puede adquirir en el IDU
- ✓ Manual de Identidad Visual de las Obras, que se puede adquirir en el IDU.
- ✓ Decreto Distrital 112 de 1994.
- ✓ Resolución 00087 de 2006 expedida por la Secretaría de Tránsito de Bogotá. Protocolo de movilización de Maquinaria y Carga Indivisible, Extra pesada y Extra dimensionada.

Adicionalmente, el Contratista al momento de la elaboración del Plan de Manejo de Tráfico, así como durante su ejecución, deberá cumplir con todas y cada una de las obligaciones que en cuanto a este particular se encuentran contenidas en el Plan de Manejo Ambiental y/o Plan de Manejo Ambiental – Social según corresponda.

Los aspectos no contemplados dentro de este documento, deberán regirse por lo estipulado en los documentos relacionados anteriormente, y en la demás normatividad vigente que se aplique.

8. PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

Teniendo en cuenta que el Plan de Manejo de Tránsito es un elemento facilitador de la ejecución de la obra, el Contratista elaborará el PMT de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente, y teniendo en cuenta las características y sistemas constructivos de las obras a acometer y los tiempos de ejecución previstos. El Contratista presentará el Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos el cual incluirá las observaciones de la Interventoría para la correspondiente aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (SDM), con las especificaciones contenidas en el presente Apéndice y en las normas aplicables al mismo, señaladas en el numeral 7 de este Apéndice.

El contratista deberá presentar a la Interventoría el PMT, por lo menos un mes antes de iniciar los trabajos. La Interventoría tendrá una semana para la revisión y ajuste del PMT, el cual deberá ser radicado con el visto bueno de la Interventoría a la Secretaría de la Movilidad (SDM), por lo menos 15 días antes de iniciar los trabajos. Con el fin de evitar demoras injustificadas, el contratista deberá de manera previa a la radicación en la SDM, informarse sobre los procedimientos vigentes en la entidad, relacionados con el tema. Se debe tener en cuenta que las aprobaciones por parte de la SDM, se realizan un solo día a la semana.

La Interventoría es la encargada de velar por la presentación del plan de manejo de tráfico, verificar la ejecución de los ajustes que se requieran de acuerdo con las observaciones de la Interventoría o de la SDM y realizar el seguimiento hasta obtener la aprobación por parte de la SDM y verificar la realización de las actividades previas a la implementación, tales como la divulgación, adecuación de vías de desvío y señalización requeridas.

los eventuales costos adicionales generados al Contratista por la aceptación de las observaciones efectuadas por la Secretaría Distrital de Movilidad por parte del Contratista serán considerados como parte de las previsiones que éste debió efectuar para que el Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos se ajustara a los requerimientos del Contrato y las normas aplicables a su elaboración.

9. ESPECIFICACIONES GENERALES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

Durante la elaboración del Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos el Contratista deberá cumplir cabalmente con los lineamientos que se establecen a continuación.

9.1 TRÁNSITO PEATONAL.

La seguridad del tránsito peatonal, de bicicletas y vehículos debe ser un elemento integral y de alta prioridad. La señalización dispuesta por el Contratista debe permitir la fácil identificación por parte de los peatones y conductores, de los corredores provisionales dispuestos para su tránsito, en especial aquellos que permitirán el cruce seguro de los peatones a través de las intersecciones o el paso longitudinal paralelo al desarrollo de la obra, por lo que se deberán garantizar condiciones de visibilidad, buen estado de la superficie de desplazamiento y espacio para maniobrabilidad de los peatones.

Para la implementación de senderos peatonales provisionales durante obra, se deben tener en cuenta los siguientes lineamientos:

- ✓ Se debe separar el flujo peatonal del flujo vehicular y de las zonas de obra. Adicionalmente deberá calcularse la sección transversal efectiva mínima para adecuar los senderos peatonales.
- ✓ Los senderos peatonales deben conducir al peatón en forma clara de un origen a un destino, manteniendo la conectividad a lo largo de toda la zona de obra.
- ✓ Deben estar claramente señalizados desde las zonas de aproximación y durante su recorrido.
- ✓ A lo largo del sendero se debe contar con iluminación adecuada que brinde seguridad al peatón en horario nocturno.
- ✓ Los senderos deben garantizar superficies duras antideslizantes que permitan el desplazamiento de personas con movilidad reducida, en puntos de quiebre por diferencias de nivel se deben implementar rampas.
- ✓ Cuando el peatón tenga que ser bajado a calzada, adicional al aislamiento o canalización que se tenga se deben ubicar elementos de protección como maletines plásticos.
- ✓ Para los cruces peatonales de vías, que obligan a la concentración de peatones en un punto, se debe evaluar la necesidad de contar con el apoyo de bandereros o semáforos peatonales que garanticen la seguridad peatonal.

Las zonas de paradero deben estar debidamente señalizadas, adecuadas con superficie dura e iluminadas en forma tal que garanticen comodidad y seguridad a los usuarios.

9.2 CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

La seguridad de los peatones y ciclo usuarios es fundamental y por tanto se deben tomar medidas para aislar su tránsito en los diferentes frentes de obra y segregarlos del tráfico vehicular, esto en caso en que las intervenciones tengan impacto en el tránsito peatonal y de ciclo usuarios.

Programar la intervención de forma tal que se permita el acceso a viviendas, comercio y a los predios en general, durante todas las etapas de la misma. Se deberá garantizar una adecuada superficie de desplazamiento sobre las zonas en que se adecuan los andenes y espacio público.

La señalización será implementada de tal forma que tanto los peatones como ciclistas y conductores, tengan la claridad necesaria para su desplazamiento a lo largo de del proyecto. (Incluye el acceso y salida del mismo)

Los criterios de seguridad tanto de los peatones como de los ciclistas y vehículos que circulen por el área de influencia del proyecto, estarán presentes en todas las afectaciones (alteraciones) a realizar, garantizando el normal desenvolvimiento de los habitantes y usuarios del área del proyecto.

Las bocacalles que representan salidas o accesos importantes desde y hacia el corredor de intervención, tales como orejas, conectantes, vías de acceso a barrios y vías que ofrecen permeabilidad al sistema, no podrán ser cerradas durante la intervención correspondiente.

Es decir, que la adecuación de dichas bocacalles deberá realizarse durante los fines de semana, o restringir la capacidad de las mismas a media calzada.

El cierre de vías debe realizarse dentro del tiempo estrictamente necesario, y obliga al Contratista a iniciar la intervención en forma simultánea al cierre.

Las superficies de desplazamiento de los peatones en las zonas adyacentes a la obra o de paso temporal por la realización de las adecuaciones deben ser en materiales tipo piso duro, tabletas o losetas, los cuales deben garantizar firmeza y estabilidad, así como resistencia al agua y no formar "barro" con la presencia de agua. Así mismo debe permitir el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

9.3 CONTINUIDAD DE TRÁFICO VEHICULAR.

Cuando las condiciones de intervención lo requieran, la circulación vehicular y peatonal podría ser restringida u obstruida de acuerdo con lo establecido en este apéndice, brindando condiciones de seguridad a conductores y usuarios. Para lo anterior se requiere definir desvíos por tipo de tráfico, estimando las condiciones de circulación del flujo con el desvío en términos de velocidad y flujo desviado.

Se debe contar con señalización que informe a los conductores acerca de la ejecución de las obras y que por lo tanto debe conducir con mayor precaución respetando las condiciones presentadas a través de la implementación de la señalización de obra.

Se debe utilizar señalización nocturna y luminosa.

9.4 DESVÍOS

Para la implementación de desvíos, antes de la implementación del correspondiente Plan de Manejo de Tránsito, el Contratista debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- ✓ Se debe informar a las entidades competentes sobre los segmentos viales a utilizar identificando el tipo de vía y los volúmenes y tipos de vehículos a desviar.

- ✓ El uso de la vía de desvío debe contar con la viabilidad del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, con el fin de conocer la viabilidad técnica, legal y las condiciones bajo las cuales puede intervenir la vía propuesta teniendo en cuenta el tipo de tráfico a desviar.

- ✓ El Contratista debe cumplir con todos y cada uno de las obligaciones que en cuanto a este particular se encuentran contenidas en el Plan de Manejo Ambiental y Social.

- ✓ Antes de implementar el desvío, las vías a afectar deben adecuarse y contar con un estado de condición operacional que garantice condiciones aceptables de circulación y de señalización.

- ✓ Durante el tiempo que dure el desvío, el Contratista debe realizar el mantenimiento de la vía garantizando un estado de condición operacional que garantice condiciones aceptables de circulación y de señalización.

- ✓ El Contratista debe adecuar las vías de desvío.

9.5 ADECUACIONES TEMPORALES

El Contratista podrá apoyarse para el manejo del tránsito en adecuaciones geométricas menores como: cambios de sentidos viales, ampliación de calzada, apertura de intercambiadores, adecuación de vías provisionales, entre otros. Las adecuaciones menores deben cumplir conlas especificaciones de diseño de los manuales de diseño.

Cuando se requiera de la implementación de semáforos provisionales, el Contratista debe realizar los estudios técnicos y asumir los costos de las obras civiles y suministrará los semáforos, postes, cable eléctrico y telefónico; la SDM facilitará en calidad de préstamo los equipos de control que se requieran. Cuando la intersección provisional, corresponda a una de las intersecciones priorizadas por la SDM, el Contratista asumirá las obras civiles correspondientes y las entregará a la SDM para que realice la implementación del amoblamiento semafórico y ponga en operación la intersección. La SDM realizará el planeamiento semafórico y la programación de los equipos en los diferentes movimientos semafóricos requeridos durante obra. El Contratista asumirá los costos por consumo de energía y por los movimientos de la infraestructura semafórica de la SDM y será responsable de estos elementos.

Una vez culmine el uso de la adecuación temporal implementada por obra, el Contratista deberá consultar por escrito a la SDM sobre dicha situación, con el fin se proceda o no a la restitución a

las condiciones iníciales similares de la zona intervenida sin costo adicional para el FDLB y previa autorización de la SDM.

9.6 INFORMACIÓN SOBRE EL PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO.

La comunidad (peatones, conductores, residentes, comerciantes y transportadores) debe estar permanentemente informada sobre los cambios que afecten su movilidad. Teniendo en cuenta que las zonas de intervención cuentan con desarrollos comerciales, se debe mantener informados permanentemente a los usuarios y residentes acerca del desarrollo, avance y condiciones de la obra, así como de la forma de manejo del tránsito peatonal y de ciclistas a lo largo de los tramos en intervención y de los dispositivos de señalización dispuestos para canalizarlos y segregarlos de la zona de obra y el tránsito vehicular; esta actividad debe realizarse a través del grupo de gestión social del contratista.

9.7 FUNDAMENTOS TÉCNICOS

El Plan de Manejo de Tráfico, debe estar soportado en la aplicación de las mejores prácticas de la ingeniería de tránsito. La SDM deberá estar permanentemente informada de la implementación del Plan de Manejo de Tráfico, con el fin de que esta dependencia realice oportunamente la coordinación de las actividades que por su parte requiera adelantar. Para tal fin, el contratista, con el Visto Bueno de la Interventoría, deberá programar dentro del PMT la ejecución de comités de seguimiento del mismo y definir su periodicidad.

9.8 MANEJO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público tiene prioridad en los flujos de tráfico. Si se plantean desvíos de rutas de transporte público, se deberá realizar un inventario de rutas existentes en el corredor, estableciendo con información de la SDM, si algunas de ellas son ilegales. Adicionalmente se debe establecer cuáles son las rutas a desviar las cuales deberán estar registradas en el correspondiente PMT. Antes de la implantación del PMT, el Contratista deberá informar oportunamente a la SDM sobre las rutas y los desvíos a implementar, así como la presencia de rutas ilegales, con el fin de que la SDM adelante las acciones propias de su competencia en cada caso. Así mismo el contratista deberá apoyar a la SDM y Policía en la información a los usuarios afectados.

La seguridad de las zonas de intervención (referida a condiciones de circulación, señalización y de los dispositivos de obra) durante el tiempo de ejecución de las obras de rehabilitación y mantenimiento y hasta la terminación del Contrato son responsabilidad del Contratista.

9.9 COORDINACIÓN CON OTRAS INTERVENCIONES.

El Contratista debe coordinar con otras obras que se ejecuten en forma simultánea sobre el corredor y la zona de influencia cuando se presenten interferencias entre ellas en los diferentes planes de manejo de tráfico implementados.

En todo caso, y aún en el evento de presentarse interferencias entre los planes de manejo de tráfico de otras obras y el Plan de Manejo de Tráfico del Proyecto el Contratista deberá cumplir con todas las obligaciones asumidas como consecuencia de la suscripción del Contrato de Obra, aún en los tramos de interferencia.

9.10 APROBACIÓN DE LOS PMT

Es obligación del Contratista contar previamente para la iniciación del mantenimiento y rehabilitación de vías, con un Plan de Manejo de Tránsito aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.

El Contratista debe radicar a la SDM, el PMT debidamente aprobado por la Interventoría. La SDM emite concepto de aprobación u observaciones los días jueves, los cuales deben haber sido radicados con ocho días hábiles de anterioridad.

Una vez aprobado el Plan de Manejo de Tránsito por parte de la SDM, el contratista debe enviar al FDLB copia física y en medio magnético de dicho PMT.

Durante el desarrollo de la obra, los ajustes o reprogramaciones a los Planes de Manejo de Tránsito deben contar con la aprobación de la Interventoría para radicar en la SDM y seguir el mismo conducto de radicación expuesto anteriormente.

9.11 EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO POR PARTE DEL CONTRATISTA.

- ✓ El Contratista antes de iniciar (24 horas antes) obras, debe tener completamente implementado el Plan de Manejo de Tránsito, aprobado por la SDM, que le permita iniciar la obra. De no cumplir con este requisito, no podrá iniciar las obras correspondientes

- ✓ La Interventoría es la responsable de verificar el cumplimiento del PMT aprobado y de solicitar los ajustes que considere necesarios para aprobación de la SDM. Cualquier ajuste que se realice al PMT aprobado debe contar con la aprobación de la SDM.

- ✓ Cualquier actividad que implique la afectación de zonas de espacio público que afecten la movilidad tanto vehicular como peatonal debe contar con un PMT aprobado por la SDM.
- ✓ Si se considera necesario, el Contratista y la Interventoría pueden solicitar a la SDM la realización de comités de seguimiento al PMT. A estas reuniones deben asistir los especialistas de tránsito del Contratista y de la Interventoría. De las reuniones que se realicen con la SDM, la Interventoría debe levantar un acta.

Carrera. 80 I No. 61 - 05 Sur
Código Postal: 110731
Teléfono: 7750434
Información Línea: 195
www.bosa.gov.co

- ✓ Durante toda la etapa de obra, El Contratista siempre debe contar con PMT aprobado y vigente implementado de acuerdo a los requerimientos de la SDM.

- ✓ Las zonas de excavación profunda que se presenten durante obra deben contar con una zona de aislamiento e implementar las medidas exigidas para tal efecto en la Guía de Manejo Ambiental

- ✓ El Contratista debe mantener y garantizar la permanencia de toda la señalización aprobada en el PMT vigente durante todo el tiempo que dure la obra.

- ✓ Durante todo el tiempo que dure las actividades de construcción, el Contratista debe contar con un PMT aprobado y vigente.

- ✓ El robo, vandalismo o intervención de terceros sobre la señalización dispuesta por el Contratista para la implementación del Plan de Manejo de Tránsito, no será causal que exima al Contratista del cumplimiento de sus obligaciones y en este caso el Contratista debe reponer a su costo la señalización que haya sido objeto de este tipo de actos.

- ✓ El Contratista con aprobación de la Interventoría, debe presentar un informe mensual detallado de seguimiento a cada PMT implementado. El informe debe contener la descripción general de los PMT's implementados, el reporte del comportamiento del tráfico y seguimiento al cumplimiento de los parámetros establecidos en el presente documento, relacionando cantidades de señales y personal empleado, ajustes y prorrogas realizadas, PMT's aprobados, relación de PMT aprobados y no implementados con sus justificaciones, adecuaciones temporales realizadas, volantes de información y divulgación, relación de vías de desvío utilizadas y tiempos de uso especificando recursos utilizados en la adecuación de estas vías. etc., se deben anexar las actas de las reuniones realizadas con la SDM y copia de los PMT aprobados. Se debe documentar con fotos.

- ✓ Una vez concluida la obra o tramo intervenido el Contratista debe proceder al retiro de toda la señalización provisional, y restituir las condiciones afectadas o alteradas por el Plan de Manejo de Tráfico, So pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente. (Artículo 101 del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002).

- ✓ El Plan de Manejo de Tráfico es dinámico y requiere de una permanente retroalimentación y ajustes por parte del Contratista y del Interventor para garantizar su adecuación a todos los principios y objetivos que se señalan en este apéndice.

9.12 COMITÉS DE TRÁNSITO

Con el objeto de realizar un mejor seguimiento a la implementación del PMT y ejecución de obra se desarrollará por lo menos una vez cada mes un comité de tránsito, presidido por la Interventoría y supervisión, en donde se discutirán los aspectos que afectan el buen desempeño

del PMT, y se tomarán decisiones que propendan por mejorar las condiciones de seguridad y movilidad vehicular, peatonal y de ciclistas dentro del corredor y las vías de desvío.

Este comité de tránsito se desarrollará en instalaciones del FDLB y/o de la interventoría y contará con la presencia de:

- Supervisor del contrato del FDLB
- Especialista de Tránsito de Interventoría.
- Especialista de Tránsito del Contratista.
- Director de obra o su delegado.

10 PERSONAL DEDICADO AL DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁFICO.

Durante todo el periodo de cada una de las obras, el Contratista debe mantener Un (1) Especialista de Tránsito y Transporte: Ingeniero civil y/o de Vías y Transporte con tarjeta profesional vigente, título de especialización, maestría o doctorado en el área de tránsito y/o transportes con 6 años de experiencia profesional de los cuales debe tener como mínimo 4 años de experiencia específica como especialista en la elaboración y/o implementación de planes de manejo de tránsito en obras civiles urbanas. Dentro de sus funciones se encuentra el diseño, seguimiento, retroalimentación y ajustes a cada uno de los PMT.

Brigada de Mantenimiento de la Señalización: El Contratista debe contar con personal dedicado al mantenimiento de la señalización. Este personal debe conocer el (los) PMT aprobados vigentes que le permitan revisar e implementar la correcta ubicación, estado y permanencia de cada señal. Las actividades de limpieza de la señalización pueden ser realizadas por la brigada de aseo del área ambiental.

Personal de Apoyo (Bandereros): Corresponde al grupo de personas que prestan apoyo en la vía para el manejo de peatones y del tráfico en donde se considere necesario. Deben cumplir con los requisitos establecidos en la resolución 1050 de 2004. El número de bandereros dependerá de los requeridos y aprobados en el PMT por la SDM.

Todo el personal asignado a la obra debe conocer el PMT vigente, debe concientizarse sobre el respeto del mismo y la implicación que tiene sobre él cualquier afectación no programada que se realice sobre la vía. Por lo que es de gran importancia el trabajo coordinado entre el (los) residente
(s) de obra y el residente de tráfico.

El grupo de tráfico debe realizar en forma permanente la divulgación sobre el PMT vigente a todo el personal de la obra.

11 ACCIONES DE CONTINGENCIA

Con el fin de desplegar acciones de contingencia que permitan atender en forma oportuna las diferentes alteraciones al tráfico ocasionadas por choques y/o accidentes y/o vehículos varados,

entre otros, el Contratista debe contar en forma permanente y en el sitio, equipos de comunicación en cantidad mínima de 3 unidades para el grupo de trabajo.

12 PERSONAL DEDICADO AL DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN, CONTROL Y VIGILANCIA DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

Durante la ejecución del contrato**,** el **Contratista** debe mantener como mínimo el personal profesional establecido. Adicionalmente deberá contar con el siguiente personal de apoyo necesario para las labores de adecuación y mantenimiento sobre las vías a intervenir, incluyendo las vías de desvíos:

- Aforadores que considere necesarios

- Brigadas de mantenimiento de la señalización: es el grupo de personas que se encargan en forma permanente de mantener, revisar y reemplazar la señalización y dispositivos de control de tránsito, incluye senderos peatonales y canalizaciones, instaladas de acuerdo con lo establecido en el presente **Apéndice.**

- Personal de apoyo (bandereros): corresponde al grupo de personas que prestan apoyo en la vía para el manejo de peatones y del tránsito en donde se considere necesario, quienes deben permanecer durante todo el tiempo de ejecución de los trabajos. Además, deberán cumplir con los requisitos establecidos en el Manual para el Manejo del Tránsito por Obras Civiles en Zonas Urbanas de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, y deben contar con una dotación especial que los identifique y capacitados de manera periódica antes del inicio de sus labores, verificada la misma por la Interventoría. Los bandereros distribuidos por turnos, deben permanecer en la vía, de acuerdo con las condiciones del tránsito prevalecientes en el sector de intervención, cumpliendo la función asignada. El Contratista deberá dar la respectiva capacitación previa al inicio de la implementación de plan de manejo de tráfico y realizar evaluación en campo, las cuales serán exigidas y supervisadas por la Interventoría del proyecto. Las capacitaciones para los bandereros se deben realizar mensualmente.

Todo el personal asignado a la obra debe conocer el PMT vigente, debe concientizarse sobre el respeto del mismo y la implicación que tiene sobre él cualquier afectación no programada que se realice sobre la vía. Por lo que es de gran importancia el trabajo coordinado entre el (los) residente
(s) de obra y el (los) especialistas (s) de tránsito.

Se debe realizar en forma permanente la divulgación del PMT vigente a todo el personal de la obra, lo cual deberá ser verificado por Interventoría.

En ninguna circunstancia se podrá ejecutar segmentos viales que tenga el PMT vencido, el contratista deberá considerar y planear la validación y vigencia de todos los PMT que tenga el proyecto, este podrá ser un causal de incumplimiento a las obligaciones contractuales, ya que pone en riesgo no solamente la ejecución del proyecto sino los transeúntes y vehículos que transiten por esta zona

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA

ANEXO 2 – PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

No obstante, a lo todo lo anteriormente expuesto en este anexo técnico, el CONTRATISTA deberá cumplir con el total de los requisitos y obligaciones establecidos en el Contrato de obra y los demás anexos que integran el mismo, durante el desarrollo del contrato y las demás obligaciones que se deriven del contrato de obra suscrito, y que estén orientadas a obtener los resultados esperados.