FDLC-COP-412-2024

REALIZAR EL DIAGNOSTICO Y LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN Y ACCIONES DE CICLO INFRAESTRUCTURA PRIORIZADA POR EL FDLC A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE



PMT CIERRE DE CICLORRUTA Y PARCIAL DE CALZADA PARA OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA

Versión No. 1
Febrero de 2025

castilloyasociadosing@hotmail.com

Dirección: Cl. 127A # 50A – 90 ,7-405 - Tel: 4742963 - Celular 320 2747569

Tabla de Contenidos

1. INTRODUCCIÓN 3
2. DATOS GENERALES DEL PROYECTO 4
3. CARACTERISTICAS GENERALES DE LA ACTIVIDAD 5
3.1. Labor a Ejecutar 5
3.2. Horario de Trabajo 5
3.3. Horario de Cierre efectivo 5
3.4. Etapas de Ejecución 5
3.5. Maquinaria y Equipos 6
3.6. Cronograma de Obra 6
4. CARACTERISTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO 7
4.1. Localización General y Área de Influencia del Proyecto 7
4.2. Sitios Especiales 8
4.3. Especificaciones de la vía afectada 8
4.4. Listado y localización de intersecciones semaforizadas afectadas por las obras 8
5. CARACTERISTICAS DEL TRÁNSITO EN EL ÁREA DEL PROYECTO 10
5.1. Volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares15 10
), análisis y evaluación 10
5.2. Estaciones maestras. 10
5.3. Estaciones secundarias. 10
5.4. Resumen de volúmenes de tránsito. 10
5.5. Velocidades y tiempos de recorrido 10
5.6. Inventario de rutas del Sistema integrado de transporte, rutas Alimentadoras y/o Rutas Troncales 11
5.7. Inventario de Rutas, Paraderos y Estaciones del Componente Troncal (Transmilenio) del SITP. 11
5.8. Inventario de Rutas, Paraderos y Estaciones del Componente Zonal del SITP 11
6. PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO 12
6.1. Tipo de Cierre 12
6.2. Manejo y desvíos de modos no motorizados 13
6.3. Manejo y desvíos de transporte publico 13
6.4. Manejo y desvíos de transporte particular 14
6.5. Manejo y circulación de Vehículos de carga 17
6.6. Manejo de Señalización Existente Durante la Intervención 17
6.6.1. Intervenciones en andén y/o separadores 17
6.6.2. Intervenciones en calzada 18
6.7. Zona de cargue y descargue de material 18
6.8. Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra 18

6.9. Evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención 18
6.9.1. Situación de línea base 18
6.10. Afectación de intersecciones semaforizadas 18
6.10.2. Modificación de semáforos existentes. 19
6.10.3. Implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes 19
6.10.4. Consideraciones de semaforización. 19
6.11. Definición de la línea base 19
6.11.2. Volúmenes vehiculares y/o modos no motorizados. 19
6.11.3. Velocidades y tiempos de recorrido 19
6.11.4. Análisis de siniestralidad vial 19
6.12. Definición de dispositivos de control y apoyo a la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra 19
6.13. Implementación del PMT Autorizado 23
6.14. Proceso Para la Puesta en Marcha 24
6.15. Finalización del PMT Autorizado por la SDM 24
6.15.1. Información, Divulgación y Socialización 24
6.16. Plan de contingencia 25
6.17. Conclusiones y recomendaciones 25
7. ANEXOS DEL PMT 25
7.1. Formato COI 25
7.2. Planos 25
7.2.1. Plano de localización del Proyecto 25
7.3. Aprobacion del estudio de transito 25

1. INTRODUCCIÓN

El **FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE LA CANDELARIA (FDLC)** través del **Contrato FDLC-COP-412-2024**, cuyo objeto es "**REALIZAR EL DIAGNOSTICO Y LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN Y ACCIONES DE CICLO INFRAESTRUCTURA PRIORIZADA POR EL FDLC A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE"**, encargo a **GLORIA ELVIRA CEDIEL ECHEVERRY**, la ejecución de las obras de OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA de los tramos de la **CL 12B entre KR 5 y KR 8 y de la KR 5 entre CL 7 y CL 12B**, en la localidad de la Candelaria, y dando cumplimiento a los requisitos legales, para ello, presenta el siguiente Plan de Manejo de Tránsito a la Secretaría Distrital de Movilidad, con el cual pretende mostrar de manera clara y organizada las actividades tendientes a disminuir el impacto negativo en el tránsito del sector que podría ocasionarse por las actividades requeridas para la obra.

El objetivo de este documento es presentar la propuesta de trabajo y manejo del tránsito en la zona adyacente a la obra, incluyendo la señalización y medidas a implementar durante el tiempo de ejecución de las obras.

En síntesis, lo que se consigna en el siguiente documento es una descripción general del proyecto, las actividades constructivas a desarrollar y la propuesta de un procedimiento con las medidas planeadas para mitigar el impacto generado por la obra, dando un manejo seguro del tránsito en la zona de influencia.

2. DATOS GENERALES DEL PROYECTO

Firma Contratista	GLORIA ELVIRA CEDIEL ECHEVERRY.
NIT	41704628-6
Representante Legal Contratista	GLORIA ELVIRA CEDIEL ECHEVERRY gece.licitaciones@gmail.com –
Cedula	41704628 de Bogotá D.C.
Teléfono	6015644124
Dirección	Carrera 16 A No. 159-37
Objeto del Contrato	"REALIZAR EL DIAGNOSTICO Y LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN Y ACCIONES DE CICLO INFRAESTRUCTURA PRIORIZADA POR EL FDLC A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE."
Número de Contrato	FDLC-COP-412-2024
Plazo del contrato	5 meses (Incluye 2 meses de suspensión)- enero 13 de 2025 a junio 13 de 2025
Especialista en tránsito Contratista	Ing. Martha Rocio Castillo Fernandez castilloyasociadosing@hotmail.com
Teléfonos	3202747569 - 4742963
Encargado de implementar PMT en terreno Contratista	GLORIA ELVIRA CEDIEL ECHEVERRY
Entidad contratante	ALCALDIA LOCAL DE LA CANDELARIA
NIT	899.999.061-9
Dirección y telefono	Carrera 5 No. 12 C -40 Tel: 6013416009
Supervisor	ANGELICA MARIA ANGARITA SERRANO
Telefono	6013416009
E-mail de Supervisor	cdi.candelaria@gobiernobogota.gov.co

3. CARACTERISTICAS GENERALES DE LA ACTIVIDAD

El Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos, tiene como fin establecer las condiciones generales para el control del tránsito peatonal y vehicular durante el cierre total del bici carril y parcial afectación de calzada en la CL 12B entre KR 5 y KR 8 y de la KR 5 entre CL 7 y CL 12B, para las actividades conservación de la ciclo infraestructura.

3.1. Labor a Ejecutar

El Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos, tiene como fin establecer las condiciones actividades de obra para conservación de la ciclo infraestructura; se realizarán en tramos de 30,0 m aplicando esquemas típicos, en el cual se evalúa los diferentes escenarios que presentan la CL 12B entre KR 5 y KR 8 y de la KR 5 entre CL 7 y CL 12B, se ejecutará en horario nocturno 21:00 a 5:00, en un periodo de 4 meses, garantizando se puedan restaurar la totalidad de tramos contemplados por el contrato.

3.2. Horario de Trabajo

El horario de trabajo será de las 21:00 a las 5:00 para actividades de cierre y obra.

3.3. Horario de Cierre efectivo

El horario de trabajo será de las 21:00 a las 5:00 para actividades de cierre y obra.

3.4. Etapas de Ejecución

Las actividades de conservación del ciclo infraestructura se plantea desarrollar en diferentes jornadas a lo largo de 4 meses en horario exclusivamente nocturno, esto con el fin de prevenir diferentes escenarios que se puedan presentar en el desarrollo de las actividades, estas se plantean en los siguientes tramos viales.

TRAMO VIAL				CIV	ID CICLORRUTA	TIPOLOGIA	CARRILES
EJE	DESDE	HASTA	TRAMO				
Carrera 5	Calle 7	Calle 8	Carrera 5 entre Calle 7 y Calle 8	17000259	35001227	Intermedia	1
Carrera 5	Calle 8	Calle 9	Carrera 5 entre Calle 8 y Calle 9	17000247	35001331	Intermedia	1
Calle 12B	Carrera 5	Carrera 6	Calle 12B entre Carrera 5 y Carrera 6	17000110	35001376	Local	1
Calle 12B	Carrera 6	Carrera 7	Calle 12B entre Carrera 6 y Carrera 7	17000091	35001366	Intermedia	1
Calle 12B	Carrera 7	Carrera 8	Calle 12B entre Carrera 7 y Carrera 8	17000074	35001460	Local	2
Carrera 5	Calle 12	Calle 12B	Carrera 5 entre Calle 12 y Calle 12B	17000136	35001271	Intermedia	1
Carrera 5	Calle 9	Calle 10	Carrera 5 entre Calle 9 y Calle 10	17000219	35001307	Intermedia	1
Carrera 5	Calle 10	Calle 11	Carrera 5 entre Calle 10 y Calle 11	17000190	35001228	Intermedia	1
Carrera 5	Calle 11	Calle 12	Carrera 5 entre Calle 11 y Calle 12	17000190	35001303	Intermedia	1

Tabla 1. Especificación de los tramos a intervenir

3.5. Maquinaria y Equipos

Con el fin de adelantar la construcción de la obra, se requieren principalmente los siguientes equipos:

- Herramienta menor
- Camioneta para transporte de personal y maquinaria
- Equipos menores de demarcación

3.6. Cronograma de Obra

Las etapas de ejecución se irán dando a medida que se avance en los trabajos, se termina una labor y se da inicio a la otra, en total la obra tendrá una duración de máximo cuatro (04) meses.

4. CARACTERISTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

4.1. Localización General y Área de Influencia del Proyecto

El sitio para la ejecución del proyecto se encuentra ubicado en la Localidad de La Candelaria, sobre la CL 12B entre KR 5 y KR 8 y de la KR 5 entre CL 7 y CL 12B, como se muestra en la siguiente ilustración:

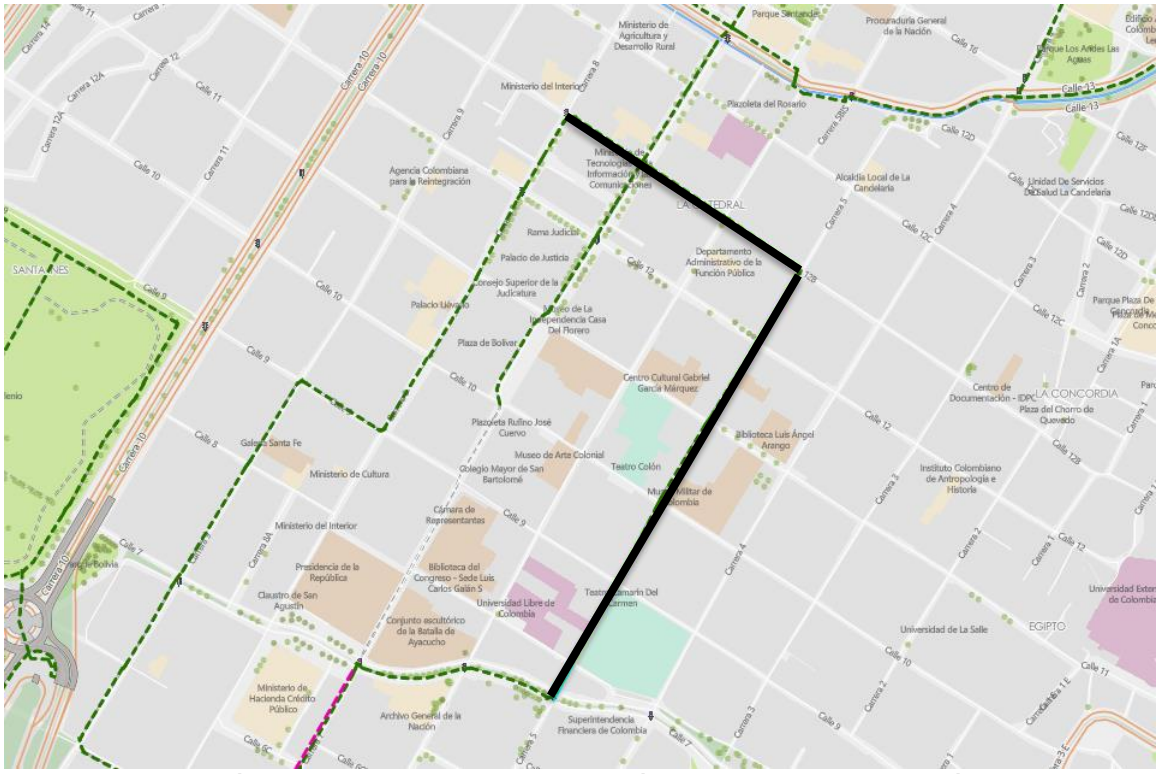


Ilustración 1Esquema general de localización del proyecto. (Elaboración propia sobre base geográfica Google maps).

El área de influencia de la actividad dependerá de la interferencia que genere sobre las vías, para el caso de las actividades a realizar, el área de influencia se define como el mismo del sector de intervención y la ubicación de las señales de aproximación que para el caso son 50m medidos desde el inicio del cierre.

4.2. Sitios Especiales

En el área de influencia se encuentran los siguientes sitios especiales que se encuentran acogidas en el área de impacto del proyecto, los cuales corresponde a:

Museos:

- Museo de Arte Miguel Urrutia (MAMU): Ubicado en la Calle 11 No. 4-21.
- Museo Casa de la Moneda: Situado en la Calle 11 No. 4-93.

Hoteles:

- Hotel de la Opera: Situado en la Calle 10 No. 5-72.

Sitios especiales de impacto cercanos:

- Chorro de Quevedo: Ubicado en la Calle 12B No. 2-98.

Adicional se ubican parqueaderos públicos los cuales deberán emplear la propuesta de acceso dispuesta en los típicos 3,4 y 5.

Sin embargo, es importante mencionar que estos no se verán afectados, por la dinámica del contrato, el horario de intervención y la propuesta de manejo.

4.3. Especificaciones de la vía afectada

Las vías afectadas se clasifican en intermedias y locales, como se da a conocer en la tabla 1.

4.4. Listado y localización de intersecciones semaforizadas afectadas por las obras

En el área de influencia se determinaron no se afectarán las intersecciones sanforizadas, sin embargo se enlistan para el presente numeral.



Ilustración 2Esquema general de localización del intersección semaforizadas

5. CARACTERISTICAS DEL TRÁNSITO EN EL ÁREA DEL PROYECTO

En las Calles y Carreras a intervenir (malla vial Intermedia y local) se presentan bajos volúmenes vehiculares a los cuales se les garantizará el tránsito en todo momento, como lo realizan actualmente toda vez que las actividades de obra se realizarán mediante cierre parcial de calzada con manejo de circulación regulada por carriles libres en horario nocturno.

5.1. Volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares15), análisis y evaluación

No aplica para el presente PMT.

5.2. Estaciones maestras.

No aplica para el presente PMT.

5.3. Estaciones secundarias.

No aplica para el presente PMT.

5.3.1. Estaciones complementarias.

No aplica para el presente PMT.

5.4. Resumen de volúmenes de tránsito.

No aplica para el presente PMT.

5.5. Velocidades y tiempos de recorrido

No aplica para el presente PMT.

5.6. Inventario de rutas del Sistema integrado de transporte, rutas Alimentadoras y/o Rutas Troncales

5.7. Inventario de Rutas, Paraderos y Estaciones del Componente Troncal (Transmilenio) del SITP.

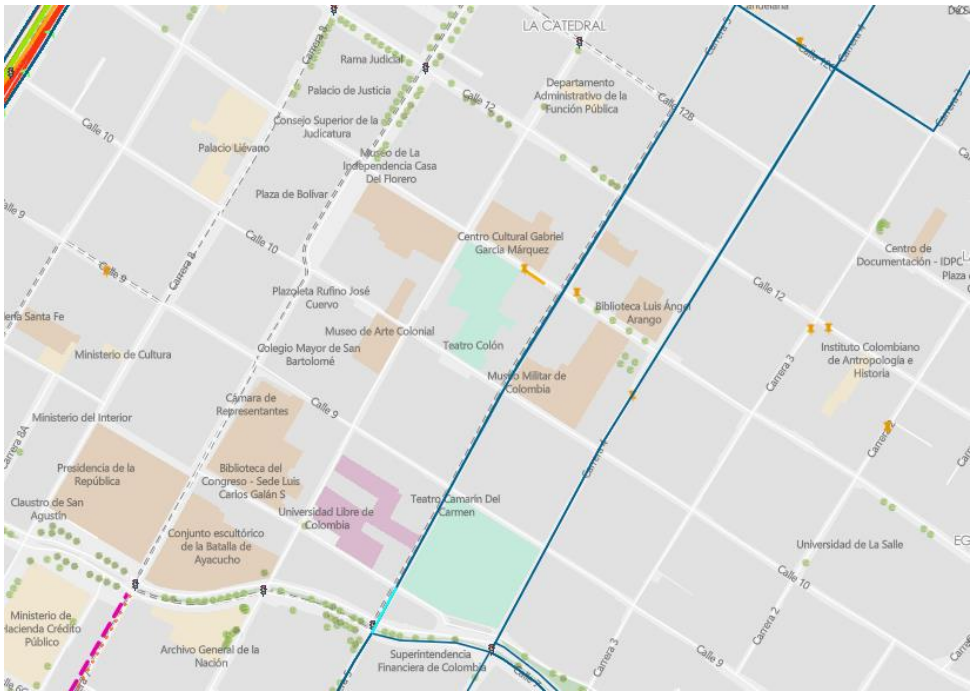
No aplica para el presente PMT.

5.8. Inventario de Rutas, Paraderos y Estaciones del Componente Zonal del SITP

La zona comprendida entre la Carrera 5 y la Calle 12B, y entre la Calle 12B y la Carrera 8 en Bogotá, es servida que únicamente se encueta circulación sobre la KR 5. A continuación, se detallan:

Rutas de SITP

- L307: Opera en la Carrera 5, incluyendo la Calle 12B en su recorrido.
- C80: Opera en la Carrera 5, incluyendo la Calle 12B en su recorrido.
- K307: Transita por la Carrera 5, abarcando la Calle 12B.



6. PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

A continuación, se describen los numerales solicitados en el Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros, mediante los cuales se describen las actividades puntuales del PMT a ejecutar.

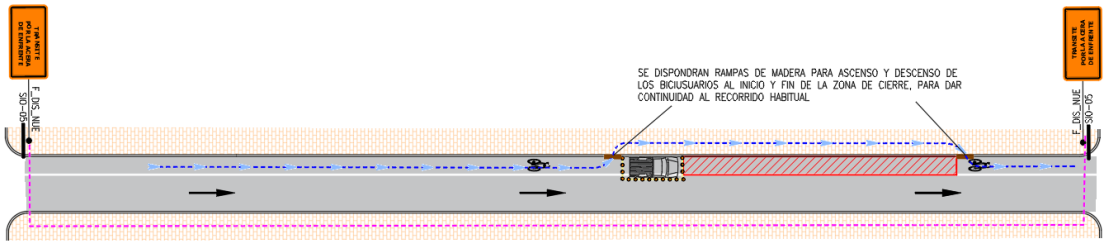
El proyecto necesita la autorización por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad para la aprobación de cierre total de ciclorruta y parcial de calzada en la localidad de La Candelaria, para las actividades de conservación de la Ciclo infraestructura.

6.1. Tipo de Cierre

los cierres solicitados hacen referencia al cierre total de ciclorruta y parcial de calzada, con el fin de garantizar la menor afectación posible al tránsito del sector.

6.2. Manejo y desvíos de modos no motorizados

Haciendo uso de señales informativas de obra se plantea un manejo especifico de los modos no motorizados, en el cual se plantea que los peatones haciendo uso de los pasos peatonales existentes en las esquinas realice la figura de pasar y/o cruzar a la acera de enfrente, se manera que se habilite el anden colindante a la ciclo infraestructura para habilitar este para circulación exclusiva de los bici usuarios sobre el andén, esto se efectuará empleando rampas de madera de acceso al andén, estas se ubicaran sobre el sardinel en el punto inicio y fin de la zona de intervención.



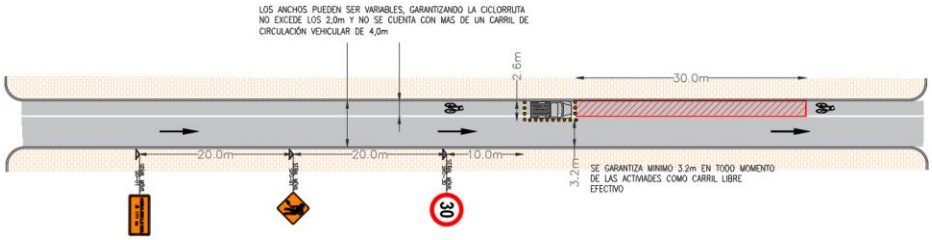
6.3. Manejo y desvíos de transporte publico

No aplica para el presente PMT, el Transporte público no tendrá ninguna modificación con relación a las condiciones actuales, las rutas seguirán circulando sobre las mismas vía que lo hacen actualmente y seguirán haciendo uso de los paraderos existentes, es de aclarar que las propuestas de cierre plantean habilitar mínimo un carril de 3,20 metros para no afectar la habitual circulación, adicional al horario de intervención 21:00 a 5:00 en el cual se espera disminución del flujo de rutas.

6.4. Manejo y desvíos de transporte particular

El cierre propuesto en su esquema más crítico contempla realizar la afectación de máximo 1,0m de calzada de los carriles habilitados, dejando libre dos o un carril de mínimo 3,2m para la circulación vehicular. Se implementará transición de carril con señal luminosa en horario nocturno, y kits de señales de aproximación sobre las vías cuyos flujos se verán afectados por los cierres, de tal forma que los conductores se informen sobre la existencia de la obra. No se considera necesario implementar desvíos, con la señalización propuesta y el apoyo de auxiliares de tránsito es suficiente para garantizar las condiciones de movilidad del sector.

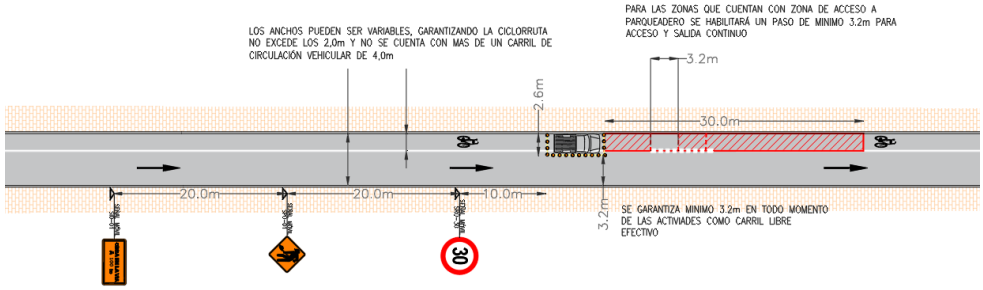
TIPICO 1. CIERRE DE BICICARRIL UNIDIRECCINAL CON PARQUEO EN ZONA PREVIA A LA ZONA DE CIERRE SIN AFECTACIÓN A CARRIL DE CIRCULACIÓN VEHICULAR



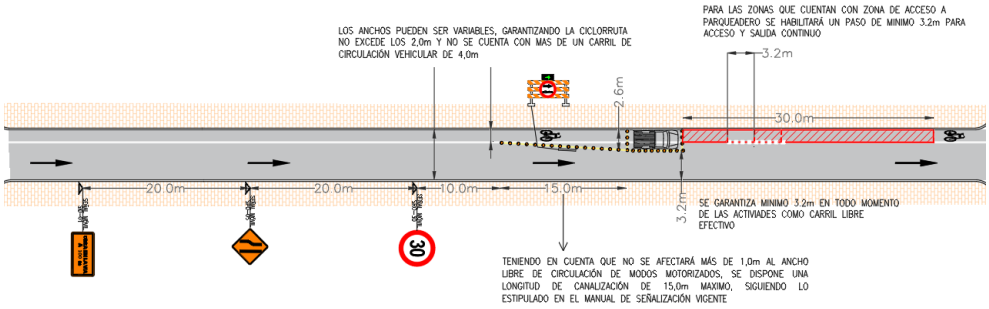
TIPICO 2. CIERRE DE BICICARRIL UNIDIRECCINAL CON PARQUEO EN ZONA PREVIA A LA ZONA DE CIERRE CON AFECTACIÓN A CARRIL DE CIRCULACIÓN VEHICULAR



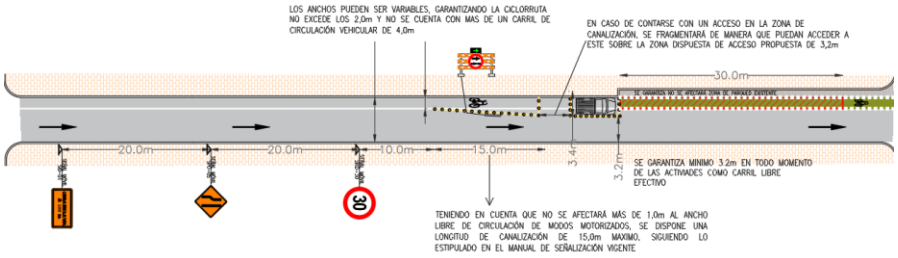
TIPICO 3. CIERRE DE BICICARRIL UNIDIRECCINAL PARA ZONAS DE ACCESOS A PARQUEADEROS SIN AFECTACIÓN A CARRIL DE CIRCULACIÓN



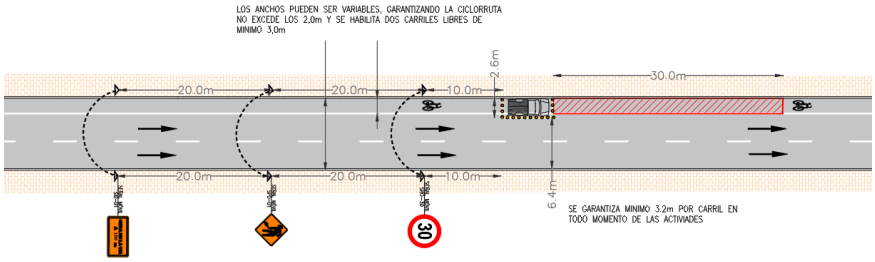
TIPICO 4. CIERRE DE BICICARRIL UNIDIRECCINAL PARA ZONAS DE ACCESOS A PARQUEADEROS CON AFECTACIÓN A CARRIL DE CIRCULACIÓN



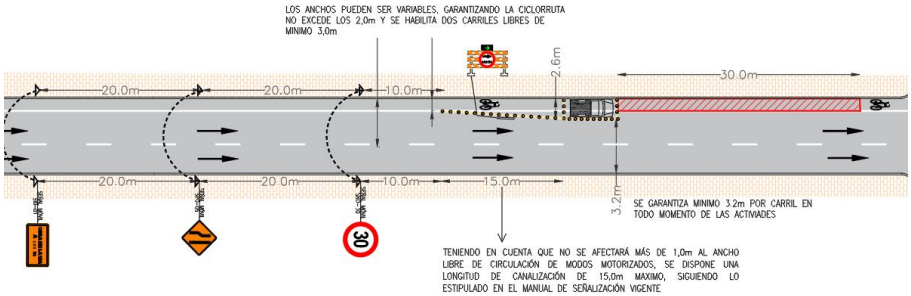
TIPICO 5. CIERRE DE BICICARRIL UNIDIRECCINAL PARA ZONA CON PARQUEO DE MOTOS Y CICLAS



TIPICO 6. CIERRE DE BICICARRIL UNIDIRECCINAL CON PARQUEO EN ZONA PREVIA A LA ZONA DE CIERRE SIN AFECTACIÓN A CALZADA CON DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN VEHICULAR



TIPICO 7. CIERRE DE BICICARRIL UNIDIRECCINAL CON PARQUEO EN ZONA PREVIA A LA ZONA DE CIERRE CON AFECTACIÓN A CALZADA VEHICULAR CON DOS CARRILES



6.5. Manejo y circulación de Vehículos de carga

Los cierres propuestos son por carriles no simultáneos, dejando libre un carril de mínimo 3,0m para la circulación vehicular. Se implementará transición de carril con señal luminosa en horario nocturno, y kits de señales de aproximación sobre las vías cuyos flujos se verán afectados por los cierres, de tal forma que los conductores se informen sobre la existencia de la obra. No se considera necesario implementar desvíos, con la señalización propuesta y el apoyo de auxiliares de tránsito es suficiente para garantizar las condiciones de movilidad del sector.

Es de aclarar que para la actividad no se requiere movilizar vehículos de carga, solo una camioneta o furgón pequeño donde se transportarán los equipos y personal, los cuales se ubicarán dentro del cerramiento de obra. Razón por la cual, no se requiere de un manejo de ingreso de maquinaria pesada.

6.6. Manejo de Señalización Existente Durante la Intervención

Para el desarrollo de las actividades no se afectará la señalización existente, tenido en cuenta que no habrá actividades de construcción.

6.6.1. Intervenciones en andén y/o separadores

La afectación de obra no contempla la intervención de anden, sin embargo, el manejo de los modos no motorizados requiere modificar el habitual manejo que estos prsentan, de manera que se plantea adecuar el sector para cumplir con la propuesta d manejo expuesta en los esquemas y descrita en el numeral 6.2.

6.6.2. Intervenciones en calzada

No habrá actividades de obra sobre la calzada, únicamente el cierre de 1,0 m en intervenciones puntuales a lo largo de los tramos para actividades de conservación del ciclo infraestructura del sector.

6.7. Zona de cargue y descargue de material

Las actividades de cargue y descargue se realizarán adelante o atrás de la zona en estudio, dentro del cerramiento de obra y con vehículos livianos tipo camioneta o furgón, y será únicamente para cargar y descargar equipos y personal.

6.8. Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra

La maquinaria a utilizar para este tipo de obra, será equipo menor, que se puede transportar fácilmente de forma manual y que estará ubicado dentro de los cerramientos, evitando inconvenientes a los vecinos del sector y a los usuarios habituales de las vías adyacentes.

6.9. Evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención

No aplica para el presente PMT.

6.9.1. Situación de línea base

No aplica para el presente PMT.

6.10. Afectación de intersecciones semaforizadas

No se planea afectación en intersecciones.

6.10.2. Modificación de semáforos existentes.

No aplica para el presente PMT.

6.10.3. Implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes

No aplica para el presente PMT.

6.10.4. Consideraciones de semaforización.

No aplica para el presente PMT.

6.11. Definición de la línea base

No aplica para el presente PMT.

6.11.2. Volúmenes vehiculares y/o modos no motorizados.

No aplica para el presente PMT.

6.11.3. Velocidades y tiempos de recorrido

No aplica para el presente PMT.

6.11.4. Análisis de siniestralidad vial

No aplica para el presente PMT.

6.12. Definición de dispositivos de control y apoyo a la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra

Los dispositivos de control implementados serán de tercer orden, los cuales serán retirados al finalizar las obras, dejando la calzada totalmente despejada.

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

Las señales a utilizar se clasifican en:

- Señales de Prevención o Preventivas

Tienen por objeto advertir a los usuarios de las vías a intervenir, sobre la existencia de una situación de obra. Estas señales se identifican por el código SPO. Se utilizarán señales móviles de 0,75 m de tamaño, con fondo naranja, orla negra, símbolo y letras en color negro. Dentro de las señales a utilizar se encuentran: la SPO-03 (Auxiliar de Tránsito).



Fuente: Manual de señalización vial 2015

Ilustración 3Señal preventiva (SPO-03)

- Señales Reglamentarias

Las señales reglamentarias tienen por objeto advertir a los usuarios de las vías a intervenir, sobre las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso.

Estas señales se identifican por el código SRO. Se utilizarán señales móviles 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 siguientes: SRO-02 (Desvío), SRO-30 (restricción de velocidad a 30 Km/h), las cuales se presenta a continuación:



Fuente: Manual de señalización vial 2015

Ilustración 4Señales reglamentarias (SRO-02 y SR-30)

- Señales Informativas

Las señales informativas, tienen por objeto informar a los usuarios de las vías a intervenir, sobre una situación atípica. Dentro de las señales a se encuentran las siguientes: SIO-01 (aproximación a obra en la vía) SIO-24 (sendero peatonal), las cuales se muestran a continuación:



Fuente: Manual de señalización vial 2015

Ilustración 5Señales informativas (SIO-01 y SIO-24)

- Barricadas:

Las barricadas estarán formadas por bandas o listones horizontales con un ancho de 0,20m separadas por espacios iguales a sus anchos, su longitud estará entre 2,0m y 2,4m, la altura total será de 1,5 metros. Las bandas horizontales se pintarán con franjas alternadas blancas y naranja reflectabas que formen un ángulo de 45 grados con la vertical. A continuación, se presenta una figura que muestra dicho dispositivo.



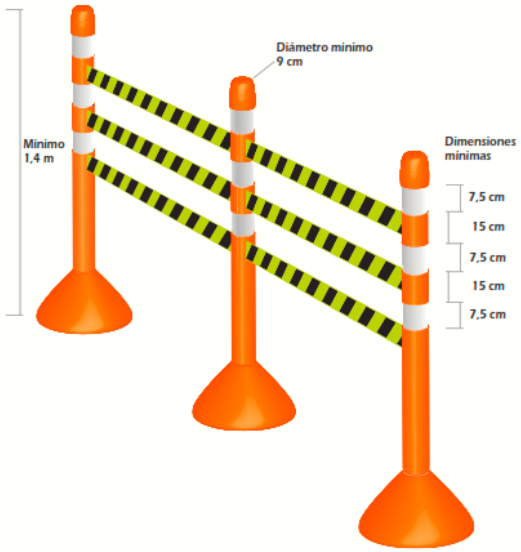
Fuente: Manual de señalización vial 2015

Ilustración 6Barricadas

- Delineadores tubulares para canalización del tránsito peatonal

Con el fin de aislar las zonas demarcadas para la ejecución de los trabajos, se utilizarán barreras móviles de cinta plástica reflectaba, para canalización del tránsito peatonal. Las barreras estarán formadas por tres (3) bandas horizontales de cinta reflectaba con franjas alternadas de color amarillo y negro que proporcionen la máxima visibilidad. Estas cintas estarán sostenidas por

delineadores tubulares de plástico, distanciados cada cinco (5) metros, los cuales se mantendrán firmes en los sitios en donde sean colocados y una vez se culmine la actividad constructiva serán retirados del frente de obra. A continuación, se presenta una Figura que ilustra las barreras de cinta plástica reflectiba y los delineadores tubulares.



Fuente: Manual de señalización vial 2015

Ilustración 7 Delineadores tubulares y cinta reflectiba

6.13. Implementación del PMT Autorizado

Se adelantará la implementación del plan a través del Contratista, quien suministrará la cantidad de señalización requerida y garantizará disponibilidad, en el evento que se requieran elementos adicionales. Además de reemplazar la señalización que presente deterioro o perdida por hurto durante el desarrollo del contrato. La señalización cumplirá con lo establecido en el Manual de Señalización Vial Nacional en su capítulo 4 y los demás requeridos.

Para dar inicio con la ejecución de los trabajos se deben adelantar con anterioridad a los mismos las siguientes labores:

- Instalación de las señales de aproximación.

6.14. Proceso Para la Puesta en Marcha

Para ejecutar correctamente el PMT en obra se deberá cerrar y acordonar la zona de obra con colombinas y triple cinta de señalización o en su defecto con conos de 70cm. Se instalarán señales verticales moviles según lo especificado en los planos adjuntos, adicionalmente se contará con el personal calificado para desarrollar la labor de auxiliar de tránsito; para este proyecto no se requieren adecuaciones geométricas ni cambios de sentido vial, ni construcción de nueva infraestructura por obra, ni implementación de intersecciones semaforizadas, es un PMT de manejo relativamente sencillo.

6.15. Finalización del PMT Autorizado por la SDM

Al finalizar las actividades, el Contratista se compromete a retirar las señales instaladas para la implementación del PMT.

6.15.1. Información, Divulgación y Socialización

La divulgación del proyecto estará a cargo del área social del contrato, que se encargará de informar a la comunidad de acuerdo a las obligaciones contractuales para esta área.

6.16. Plan de contingencia

No aplica para el presente PMT.

6.17. Conclusiones y recomendaciones

Se puede concluir que este PMT no genera mayor impacto, toda vez que las actividades de obra, se realizarán sobre vías locales e intermedias, en horario nocturno y De igual manera se aclara que el contratista se compromete a cumplir con lo establecido en el PMT con el fin de garantizar las condiciones de seguridad vial necesarias, implementando la señalización propuesta y aprobada.

7. ANEXOS DEL PMT

7.1. Formato COI

Se adjunta en los anexos

7.2. Planos

Se adjunta en los anexos

7.2.1. Plano de localización del Proyecto

Se adjunta en los anexos

7.2.2. Planos especificos del PMT

Se adjunta en los anexos

7.3. Aprobacion del estudio de transito

No aplica para el presente PMT.