CONTRATO DE OBRA PÚBLICA No. 2382 – 2025

CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO Y/O MEJORAMIENTO DE LAS VIAS URBANAS DE LAS COMUNAS 2 Y 3, Y DE LAS VIAS RURALES DE LOS CORREGIMIENTOS DE PUERTO VILLAMIZAR Y BUENA ESPERANZA, MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA (PRESUPUESTO PARTICIPATIVO).

PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS PARA CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO Y/O MEJORAMIENTO DE LAS VIAS URBANAS DE LAS COMUNAS 2 Y 3, Y DE LAS VIAS RURALES DE LOS CORREGIMIENTOS DE PUERTO VILLAMIZAR Y BUENA ESPERANZA, MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA (PRESUPUESTO PARTICIPATIVO)

SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA

MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA, NORTE DE SANTANDER JULIO 2025

CONTROL DE DOCUMENTOS

No. de versión	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por	Aprobación
V1	Carmen Helena Rodríguez Villamizar **Esp. Vías y Transporte**	José Henry Duarte Cáceres Director de Obra **UNION TEMPORAL JM VIAL**	Profesional PMT Alcaldía Cúcuta	Julio del 2025

NOTAS:

Cada vez que se emite una versión del documento se adiciona una fila, diligenciando cada uno de los campos de la tabla.

Debe haber correspondencia entre la última versión que figura en esta tabla y la versión indicada en el nombre del archivo.

TABLA DE CONTENIDO

TABLA DE CONTENIDO 3

1 INTRODUCCIÓN 5

2 RESPONSABILIDAD DE LA OBRA 5

3 CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA 6

3.1 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO 6

3.2 FIGURA 1. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO 6



.... 6

3.3 Tabla No. 1 LOCALIZACIÓN DE TRAMOS A INTERVENIR 8

3.4 DURACIÓN Y HORARIO DE TRABAJO 9

3.5 MAQUINARIA A UTILIZAR 9

3.6 ACTIVIDADES DE OBRA 9

4 CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA 10

3.3. ZONA DE INFLUENCIA 10

4.1 FIGURA 2. ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO 10

4.2 USOS DEL SUELO 11

4.3 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y ESTADO DE LAS VÍAS 11
4.4 CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO 16
4.5 CATEGORÍA DE TRABAJOS POR REALIZAR 16
5 MANEJO DE TRÁFICO 17
5.1 TRANSITO VEHICULAR 17
5.2 TRANSPORTE PÚBLICO 17
5.3 TRÁFICO PESADO 17
5.4 MANEJO PEATONAL 18
5.5 MANEJO DE ESCOMBROS Y MAQUINARIA 18
6 SEÑALIZACIÓN 18
6.1 SEÑALES PREVENTIVAS 19
6.2 FIGURA 3. SEÑALES PREVENTIVAS 19
6.3 SEÑALES REGLAMENTARIAS 19
6.4 FIGURA 4. SEÑALES REGLAMENTARIAS 20
6.5 SEÑALES INFORMATIVAS 20
6.6 FIGURA 5. SEÑALES INFORMATIVAS 20
6.7 DISPOSITIVOS DE CONTROL Y SEGURIDAD DEL TRANSITO 20
FIGURA 6. BARRICADA CON SEÑAL REGLAMENTARIA DE DESVÍO Y FLECHA LUMINOSA 20
FIGURA 7. DELINEADORES TUBULARES Y CINTA PLÁSTICA REFLECTIVA 21
7 PROCESO PARA LA PUESTA EN MARCHA 21
8 APOYO DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO 21
9 RESPONSABLE DE LOS AJUSTES EN CAMPO 22
10 REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS 22
11 ANEXOS 23

AVENIDA 8 # 12-80 LC 3 BARRIO CENTRO
CEL. 315-3844937
EMAIL: uniontemporaljmvial@gmail.com
Cúcuta. N de S.
COLOMBIA

PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS PARA CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO Y/O MEJORAMIENTO DE LAS VIAS URBANAS DE LAS COMUNAS 2 Y 3, Y DE LAS VIAS RURALES DE LOS CORREGIMIENTOS DE PUERTO VILLAMIZAR Y BUENA ESPERANZA, MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA (PRESUPUESTO PARTICIPATIVO)

1 INTRODUCCIÓN

Dentro de los requerimientos del contrato de obra pública No**. 2382 – 2025** celebrado entre el Constructor UNIÓN TEMPORAL JM VIAL y el MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA cuyo objeto es CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO Y/O MEJORAMIENTO DE LAS VIAS URBANAS DE LAS COMUNAS 2 Y 3, Y DE LAS VIAS RURALES DE LOS CORREGIMIENTOS DE PUERTO VILLAMIZAR Y BUENA ESPERANZA, MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA (PRESUPUESTO PARTICIPATIVO). se encuentra la presentación del Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos para labores de mantenimiento vial, de tal manera que pueda mitigarse al máximo el impacto de dichos trabajos sobre el tráfico peatonal, vehicular y con los habitantes de los sectores a intervenir, en cumplimiento con el Manual de Señalización Vial – Ministerio de transporte Resolución 1885 de 2015.

2 RESPONSABILIDAD DE LA OBRA

La responsabilidad de la obra está a cargo de la siguiente empresa y personas: ENTIDAD

CONTRATANTE:	MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA.
Supervisor del contrato:	Ing. Jorge Omar Cepeda Vargas Calle 10 #0E-16, Edificio Empresarial Tonchalá, Bloque B piso 4. e-mail: subsec.infraestructura@cucuta.gov.co
CONSTRUCTOR: Ingeniero responsable:	UNIÓN TEMPORAL JM VIAL Zennith Johanna Becerra Quintero. Avenida 8 # 12-80 LC 3 centro Cel: 315-3844937 e-mail: uniontemporaljmvial@gmail.com.

INTERVENTORÍA:
Arq responsable

CONSORCIO INTERVENTORIAS D 2025
Karla Stefanny Parada Rivers
e-mail: grupodd2024@gmail.com
C.C. LECS CALLES 11 Y 12 AV 4 Y 5 LC 6
CENTRO
Tel: 3112515208

3 CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA

3.1 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se encuentra localizado en el departamento de Norte de Santander en el Municipio de San José de Cúcuta; “CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO Y/O MEJORAMIENTO DE LAS VIAS URBANAS DE LAS COMUNAS 2 Y 3, Y DE LAS VIAS RURALES DE LOS CORREGIMIENTOS DE PUERTO VILLAMIZAR Y BUENA ESPERANZA, MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA (PRESUPUESTO PARTICIPATIVO)”, tal como se observa en la FIGURA 1.

3.2 FIGURA 1. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO



Fuente: Plataforma Google Earth. Elaboración Propia. – COMUNA 2

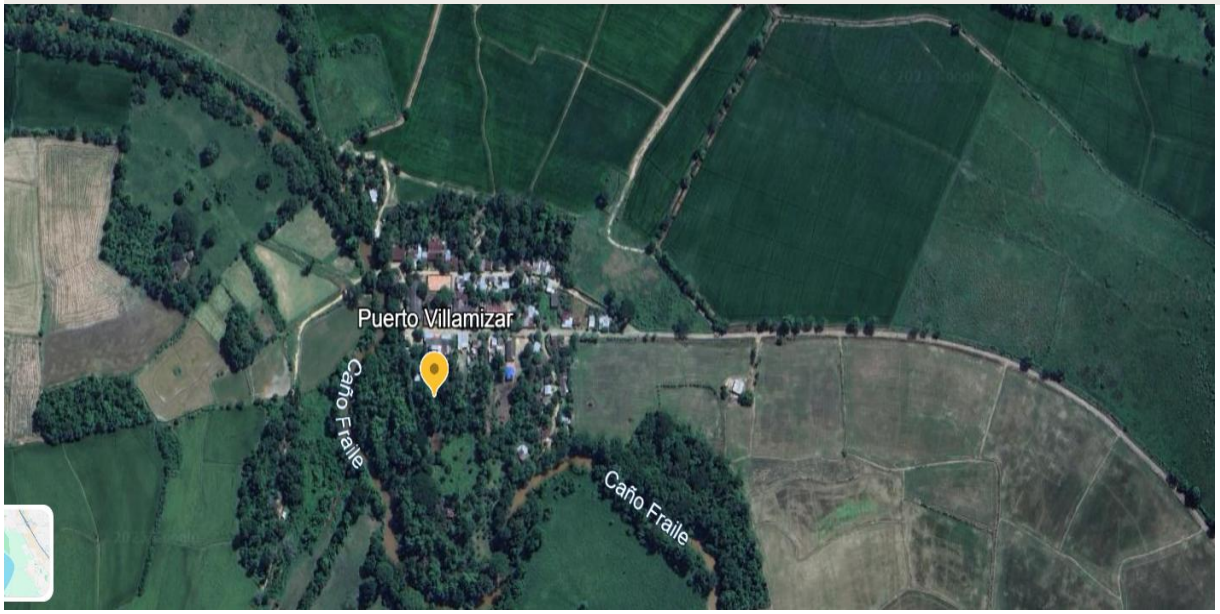


Fuente: Plataforma Google Earth. Elaboración Propia. – COMUNA 3



Fuente: Plataforma Google Earth. Elaboración Propia. – BUENA ESPERANZA

AVENIDA 8 # 12-80 LC 3 BARRIO CENTRO
CEL. 315-3844937
EMAIL: uniontemporaljmvial@gmail.com
Cúcuta. N de S.
COLOMBIA



Fuente: Plataforma Google Earth. Elaboración Propia. – PUERTO VILLAMIZAR

3.3 Tabla No. 1 LOCALIZACIÓN DE TRAMOS A INTERVENIR

La secretaria de Infraestructura se hace entrega de los tramos priorizados a intervenir, para el contrato de obra No**. 2382 – 2025**, ya que estas vías presentan problemas de movilidad y accidentalidad vial.

TRAMOS PRIORIZADOS	
No.	**DIRECCIÓN**
	COMUNA 2
1	Avenida 3E entre Calle 7 y 7ª Barrio Popular
2	Avenida 7E entre calles 2 y 4 Barrio Quinta oriental
3	Calle 6N entre avenidas 10E y 11E Barrio Santa Lucia
4	Calle 7N entre avenidas 13E y 14E Barrio Los Acacios
5	Avenida 0AE entre Calles 3N y 4N Barrio Los Cámbulos

	COMUNA 3
6	Calle 24ª Barrio San Mateo
7	Calle 21 entre avenida 15 a 19 Barrio Aguas Calientes
	ZONA RURAL
8	Corregimiento de Buena Esperanza
9	Corregimiento de Puerto Villamizar

3.4 DURACIÓN Y HORARIO DE TRABAJO

El presente PMT se implementará durante la ejecución del contrato que son DOS MESES Y 15 DIAS, contados a partir de la suscripción del acta de inicio. Se trabajará normalmente en la obra en horario diurno de las 07:00 a las 17:00 horas de lunes a viernes y los días sábado de las 07:00 a las 12:00 horas. De acuerdo con la magnitud de alguna emergencia se hará necesario el cierre veinte cuatro (24) horas, el cual será informado inmediatamente a la secretaria de Infraestructura e Interventoría.

3.5 MAQUINARIA A UTILIZAR

En los procesos constructivos para el mantenimiento de los tramos viales a intervenir se utilizará el siguiente equipo mínimo:

3.2.1. Un (1) Retro cargadores sobre llantas, Potencia Min. 127 HP
3.2.2. Dos (2) Vibro compactadores.
3.2.3. Un (1) Irrigador de asfalto
3.2.4. Dos (2) Compactadores manual vibratorio (Rana), potencia de motor 8 HP, profundidad de compactación 200 a 300 milímetros, fuerza de impacto mínima 1.520 Kilogramos.
3.2.5. Dos (2) Cortadoras de pavimento, potencia Mín 9 HP / 6.7 Kw
3.2.6. Tres (3) volquetas de 5m³.

3.6 ACTIVIDADES DE OBRA

Las principales actividades y/o obras a ejecutar son las siguientes:
Atender las necesidades de mantenimiento preventivo, periódico, refuerzo estructural o rehabilitación, dentro del alcance de los recursos presupuestales, incluyendo obras de arte, drenaje y seguridad vial.

Principales obras y actividades a ejecutar:

Las actividades a realizar correspondían a reparaciones puntuales, tendiente para mitigar de manera puntual, problemas que afecten la seguridad y la movilidad tanto peatonal como vehicular en la infraestructura de la ciudad (CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO Y/O MEJORAMIENTO DE LAS VIAS URBANAS DE LAS COMUNAS 2 Y 3, Y DE LAS VIAS RURALES DE LOS CORREGIMIENTOS DE PUERTO VILLAMIZAR Y BUENA ESPERANZA, MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA (PRESUPUESTO PARTICIPATIVO)). Dentro de esta actividad están daños puntuales (parcheos o bacheos). con el fin de garantizar buenas condiciones de servicio.

En todos los casos, el alcance y los sectores a intervenir, se llevarán a cabo en coordinación con la Interventoría y el Gestor Técnico del Contrato.

4 CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA

3.3. ZONA DE INFLUENCIA

De acuerdo a los lineamientos establecidos por el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia[1], la zona de influencia para obras de interferencia mínima, comprende un área alrededor de las obras, en distancia de más o *menos "… 500 metros …".* A partir de la anterior consideración y de acuerdo con las características de la vialidad y los usos del suelo predominante, se define como área de influencia las siguientes zonas Urbanas: COMUNA 2, COMUNA 3 y Zona Rural: BUENA ESPERANZA Y PUERTO VILLAMIZAR Tal como se observa en la FIGURA 2.

4.1 FIGURA 2. ZONA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO



Fuente: Elaboración Propia.

[1] MINISTERIO DE TRANSPORTE, Republica de Colombia. Decreto 1885 de junio de 2015

4.2 USOS DEL SUELO

El uso de suelo predominante sobre la malla vial al a intervenir en el municipio de San José de Cúcuta es comercial y residencial.

4.3 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y ESTADO DE LAS VÍAS

Se observa que los tramos a intervenir presentan un deterioro generalizado, con patologías como parcheos de severidad media a alta, piel de cocodrilo de severidad media a alta y huecos/baches de severidad media a alta, principalmente; patologías asociadas a una reparación previa por daño de la estructura inicial (en el caso de los parcheos) o a un daño estructural de importancia (en el caso de la piel de cocodrilo y huecos/baches) a nivel de la capa de rodadura (fatiga de las capas asfálticas que fueron sometidas a repeticiones superiores a las admisibles) o de la estructura de pavimento (insuficiencia en su capacidad estructural ya sea por un espesor de estructura deficiente o por deformación en la subrasante) que afecta en su totalidad el tramo de intervención.

Reconociendo el alcance del Contrato, el cual se encuentra definido como acciones puntuales de baches y rehabilitación, en donde el bacheo se concibe como un tratamiento de preparación a una actividad de rehabilitación y se realiza en un área localizada del pavimento atacando un deterioro particular y puntual, ante los deterioros observados en los tramos en ejecución, la intervención a aplicar consiste en una rehabilitación del pavimento, rehabilitación de tipo reconstructiva dado el agotamiento estructural del pavimento existente en donde se registran elevados índices de deterioro, en donde acorde con las especificaciones técnicas del Contrato debe optarse por una reconstrucción de tipo flexible reemplazando las capas afectadas con materiales granulares no tratados (capas de base y subbase granular) junto a una rodadura en concreto asfáltico, en donde los espesores a conformar deberán ser fruto de un diseño del pavimento que involucre la capacidad de las capas remanentes junto con las solicitaciones de tránsito que a futuro soportará la estructura de pavimento según las expectativas de la siguiente etapa de vida del pavimento.

COMUNA 2

	**Descripción**: Huecos/baches de severidad alta junto a piel de cocodrilo con severidad alta. Afectación parcial de la calzada **Localización**: Avenida 7E entre calles 2 y 4 Barrio Quinta oriental
	**Descripción**: Huecos/baches de severidad alta, área de parcheo previo. Afectación total de la calzada **Localización**: Avenida 3E entre Calle 7 y 7ª Barrio Popular

AVENIDA 8 # 12-80 LC 3 BARRIO CENTRO
CEL. 315-3844937
EMAIL: uniontemporaljmvial@gmail.com
Cúcuta. N de S.
COLOMBIA

	**Descripción**: Huecos/baches de severidad alta, área de parcheo previo. Afectación total de la calzada **Localización**: Avenida 0AE entre Calles 3N y 4N Barrio Los Cámbulos
	**Descripción**: Huecos/baches de severidad alta junto a piel de cocodrilo con severidad alta. Afectación parcial de la calzada **Localización**: CALLE 6N ENTRE AVENIDAS 10E y 11E, BARRIO SANTA LUCIA

AVENIDA 8 # 12-80 LC 3 BARRIO CENTRO
CEL. 315-3844937
EMAIL: uniontemporaljmvial@gmail.com
Cúcuta. N de S.
COLOMBIA

	**Descripción**: Huecos/baches de severidad alta, área de parcheo previo. Deterioro de carpeta asfáltica Afectación total de la calzada **Localización**: Calle 7N entre avenidas 13E y 14E Barrio Los Acacios
COMUNA 3	
	Descripción: Pérdida de la carpeta de rodadura, huecos/baches de severidad alta, piel de cocodrilo con severidad alta. Afectación total de la calzada. **Localización**: Calle 24ª Barrio San Mateo

AVENIDA 8 # 12-80 LC 3 BARRIO CENTRO
CEL. 315-3844937
EMAIL: uniontemporaljmvial@gmail.com
Cúcuta. N de S.
COLOMBIA

	**Descripción**: Pérdida de la carpeta de rodadura, huecos/baches de severidad alta, piel de cocodrilo con severidad alta. Afectación total de la calzada. **Localización**: Calle 21 entre avenida 15 a 19 Barrio Aguas Calientes
ZONA RURAL	
	**Descripción**: Huecos/baches de severidad alta, pérdida parcial de la estructura de pavimento. Pérdida total de carpeta de rodadura Afectación total de la calzada **Localización**: Corregimiento de Buena Esperanza

AVENIDA 8 # 12-80 LC 3 BARRIO CENTRO
CEL. 315-3844937
EMAIL: uniontemporaljmvial@gmail.com
Cúcuta. N de S.
COLOMBIA

	**Descripción**: Ausencia total de la carpeta de rodadura Afectación total de la calzada. **Localización**: Corregimiento de Puerto Villamizar

4.4 CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO

Teniendo en cuenta el comportamiento vehicular de la malla vial, se considera que la obra no tendrá un mayor impacto en los usuarios de los sectores relacionados en el presente informe durante el periodo de trabajo, ya que presenta un comportamiento en sus volúmenes vehiculares relativamente medios a bajos, adicional a esto la operación uno a uno controlada por los auxiliares de tráfico no generará colas significativas que afecten la operación de la malla vial.

Con lo anteriormente expuesto, se evidencia que las obras a desarrollar no generan colas que afecten la operación del tránsito de la malla vial, por lo tanto, no se considera necesario modelar esta situación en presencia de la obra.

4.5 CATEGORÍA DE TRABAJOS POR REALIZAR

Categoría I- Obras de Interferencias Mínimas: Son aquellas en que los espacios de circulación son muy poco afectados por las intervenciones y no hay afectación sobre zonas aledañas. Hay poca o nula intervención en los espacios de circulación peatonal. El impacto de la obra sobre el tránsito de vehículos puede ser mitigado por la misma infraestructura a intervenir sin esperar que los flujos sean desviados.

Categoría II- Obras de Interferencias Moderadas: Este tipo de obras corresponde a aquellas que comprometen la circulación tanto vehicular como peatonal en el lugar de los trabajos mismos y en zonas aledañas a estos. Los residentes y/o comercios del sector tendrán inconvenientes en cuanto a la accesibilidad, pero en todo caso su acceso será directo. La

zona de influencia para la elaboración del PMT de este tipo de intervención comprende el área de las obras y hasta dónde los análisis de tránsito evidencien afectación por congestiones o demoras producto de los trabajos que se realizan.

Se considera que es un PMT tipo I y II porque las actividades a realizar correspondían a reparaciones puntuales, tendiente para mitigar de manera puntual, problemas que afecten la seguridad y la movilidad tanto peatonal como vehicular en la infraestructura de la ciudad (LOTE 2 AL SUR DEL EJE DIAGONAL SANTANDER - AUTOPISTA ATALAYA). Dentro de esta actividad están daños puntuales (parcheos o bacheos). con el fin de garantizar buenas condiciones de servicio, las interferencias no implican la desviación de los flujos vehiculares o son cierres parciales como se describirá

5 MANEJO DE TRÁFICO

El Plan de Manejo de Tráfico tiene como objetivo mitigar el impacto que puedan ejercer las actividades de mantenimiento vial sobre la Malla vial al sur del eje diagonal Santander - autopista Atalaya, así como sobre los vecinos y usuarios del sector donde se desarrollará el proyecto.

5.1 TRANSITO VEHICULAR

Para las actividades de mantenimiento vial es necesario el cierre de un carril dejando en todo momento un circulación de carril circulación de 5.00 metros el cual será apoyado con la implementación del kit de aproximación (señales informativas, preventivas y reglamentarias) y la colaboración de auxiliares de tránsito si se requieren en los tramos de vías con doble dirección (con el apoyo de equipos de comunicación) para controlar el flujo vehicular presente sobre la vía mediante la operación uno a uno por carril de la vía y así mitigar el impacto generado por dichas actividades, esto se realizará en los horarios establecidos anteriormente.

5.2 TRANSPORTE PÚBLICO

En la actualidad existen rutas de transporte circulando por la malla vial, las cuales no se verán afectadas por los cierres viales de media calzada propuestos en el presente documento.

5.3 TRÁFICO PESADO

El equipo a utilizar para este tipo de intervención se ubicará dentro del respectivo cierre del proyecto, es decir al interior del predio, evitando incomodidades a los vecinos del

sector. El cerramiento se realizará dentro de los límites establecidos por las escrituras del proyecto dejando libre el espacio público destinado para andén.

Esta maquinaría llegara al frente de obra en camabajas y debidamente escoltada en su parte delantera y trasera por vehículos, los cuales llevarán señales informativas de Peligro carga larga o Peligro carga ancha, de 1.0 mts de largo por 0,5 mts de ancho, en fondo amarillo, letras negras en papel grado ingeniería.

El contratista cumplirá la resolución 004959 de noviembre de 2006 – Ministerio de Transporte por la cual se fijan los requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte.

La maquinaria a utilizar para este tipo de obra, estará ubicada dentro de los cerramientos de obra, evitando inconvenientes a los vecinos del sector y a los usuarios habituales de la vía a intervenir, las volquetas que transportan el material de desecho hacia las escombreras y las mismas que traigan el material para la obra.

5.4 MANEJO PEATONAL

Durante la ejecución de las actividades a realizar por el presente PMT, la afectación peatonal será mínima, se hará siempre por el costado contrario a las obras.

5.5 MANEJO DE ESCOMBROS Y MAQUINARIA

Como en toda obra civil, se espera el acceso de vehículos de carga que traigan material de construcción y lleven escombros; las rutas que tomarán los vehículos de carga para acceder a la obra son sobre el corredor troncal.

6 SEÑALIZACIÓN

La función de la señalización en esta obra es la de guiar en forma segura al tránsito de las vías a intervenir, en los sitios en donde necesariamente se ha de interrumpir el flujo continuo, el cual será orientado para prevención de riesgos, tanto para los usuarios de las vías a intervenir como para el personal que trabajará en ella. La señalización temporal se instalará con anterioridad a la iniciación de los procesos de mantenimiento, permanecerá el tiempo que duren los trabajos y se retirará cuando la vía esté en funcionamiento.

Las señales para las actividades de mantenimiento vial 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 1885 del 15 de junio de 2016 del Ministerio de Transporte.

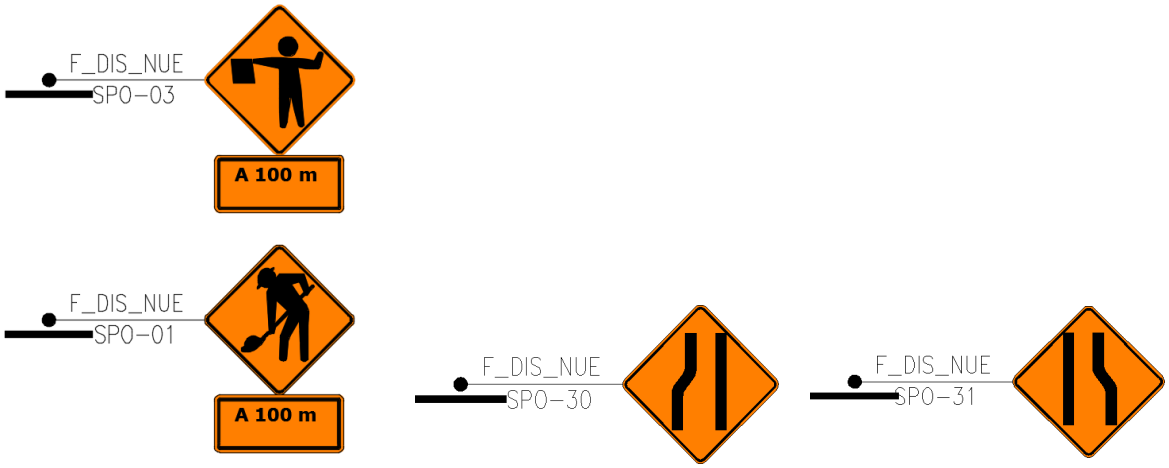
De acuerdo con lo establecido en el capítulo 4 “SEÑALIZACIÓN Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA OBRAS EN LA VÍA” de este Manual y dadas las características geométricas y operativas de las vías a intervenir, las señales serán de dimensiones de 75 cm y estarán elaboradas con material reflectivo de alta intensidad.

6.1 SEÑALES PREVENTIVAS

Tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía entre San Juan de Pasto y Mojarras 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 encuentra:

- SPO-01 (Obra en la vía)
- SPO-03 (Banderero)
- SPO-30 (Reducción asimétrica de calzada - Izquierda)
- SPO-31 (Reducción asimétrica de calzada - Derecha)

6.2 FIGURA 3. SEÑALES PREVENTIVAS

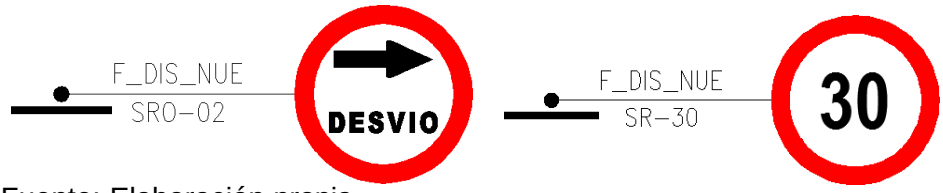


Fuente: Elaboración propia

6.3 SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía entre San Juan de Pasto y Mojarras, 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) y SR – 30 (VELOCIDAD MÁXIMA), la cual se presenta en la siguiente figura.

6.4 FIGURA 4. SEÑALES REGLAMENTARIAS



Fuente: Elaboración propia

6.5 SEÑALES INFORMATIVAS

Las señales informativas, tienen por objeto informar a los usuarios de la vía entre San Juan de Pasto y Mojarras, sobre una situación atípica. Dentro de las señales móviles se encuentran las siguientes: SIO-03 (FIN DE OBRA) SIO-07 (DESVÍO), la cual se presenta en la siguiente figura.

6.6 FIGURA 5. SEÑALES INFORMATIVAS



Fuente: Elaboración propia

6.7 DISPOSITIVOS DE CONTROL Y SEGURIDAD DEL TRANSITO

Como dispositivos adicionales se utilizarán:

Barricadas: Estarán formadas por bandas o listones horizontales con un ancho de 0.20 m mínimo separadas por espacios iguales a sus anchos, su longitud será de 2.4m, y su altura de 1.5m. Las bandas horizontales se pintarán con franjas alternadas blancas y naranja reflectivas que formen un ángulo de 45 grados con la vertical en la dirección hacia la que se haga el desvío y con una señal de desvío. Estarán acompañadas de una flecha luminosa para su operación en condiciones de baja luminosidad o en horario nocturno.

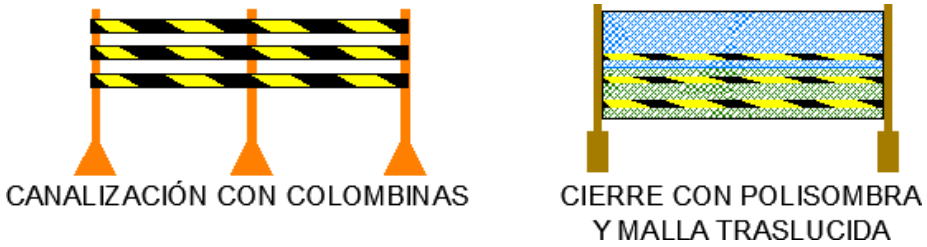
FIGURA 6. BARRICADA CON SEÑAL REGLAMENTARIA DE DESVÍO Y FLECHA LUMINOSA



Fuente: Elaboración propia

Elementos de cerramiento: Para el aislamiento de zonas temporales como las de cargue y descargue se emplearán barreras móviles conformadas por delineadores tubulares plásticos de color naranja espaciados cada tres (3), los cuales sostienen tres (3) bandas horizontales de cinta reflectiva con franjas alternadas de color naranja y negro que proporcionen la máxima visibilidad. En el caso de cerramientos obra se empleará madera rolliza espaciada a cinco (5) metros y polisombra de un (1) metro de altura combinada con malla traslúcida de un (1) metro.

FIGURA 7. DELINEADORES TUBULARES Y CINTA PLÁSTICA REFLECTIVA



Fuente: Elaboración propia

Señalización informativa general (primer nivel): Corresponde a vallas en tela que se ubican al inicio de ca intervención durante el tiempo de duración de las obras. Para nuestro proyecto se instalarán vallas informativas al inicio de cada tramo de intervención esta se trasladará a media que los trabajos avancen en la vía.

7 PROCESO PARA LA PUESTA EN MARCHA

Una vez se cuente con la aprobación del PMT por parte de la interventoría y la secretaria de tránsito, se procederá a la implementación del esquema general de manejo de tránsito se realizará de la siguiente forma:

- Instalación de las señales de aproximación (señales móviles).
- Colocación de los elementos que conforman el cierre de la zona de trabajo tales como: barricadas, delineadores y cintas.
- Manejo de tráfico durante las obras mediante el apoyo de auxiliares de tránsito (si se requieren).
- Desmonte de la señalización utilizada: Señales de aproximación, canalizadores y cintas.
- Puesta al servicio de la vía en condiciones óptimas.

8 APOYO DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO

El seguimiento al Plan de Manejo de Tránsito, requiere la colaboración esporádica de la

Policía de carreteras del departamento para el control de los vehículos de carga presentes en la malla vial cuando estos están parqueados en la zona de intervención ya que los trabajos se desarrollarán en horarios diurnos.

9 RESPONSABLE DE LOS AJUSTES EN CAMPO

El ingeniero Especialista de Tránsito es el encargado de la elaboración de los Planes de Manejo de Tránsito requeridos en el desarrollo de las obras, evaluar y presentar los ajustes que sean necesarios.

El ingeniero Residente de obra es el responsable de la implementación, ejecución y puesta en marcha de los diferentes planes de manejo aprobados para cada uno de las intervenciones programadas, una vez se tengan abiertos varios frentes de trabajo.

10 REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Ministerio de Transporte (2015). Manual de Señalización Vial. Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y Ciclorutas de Colombia 2015.

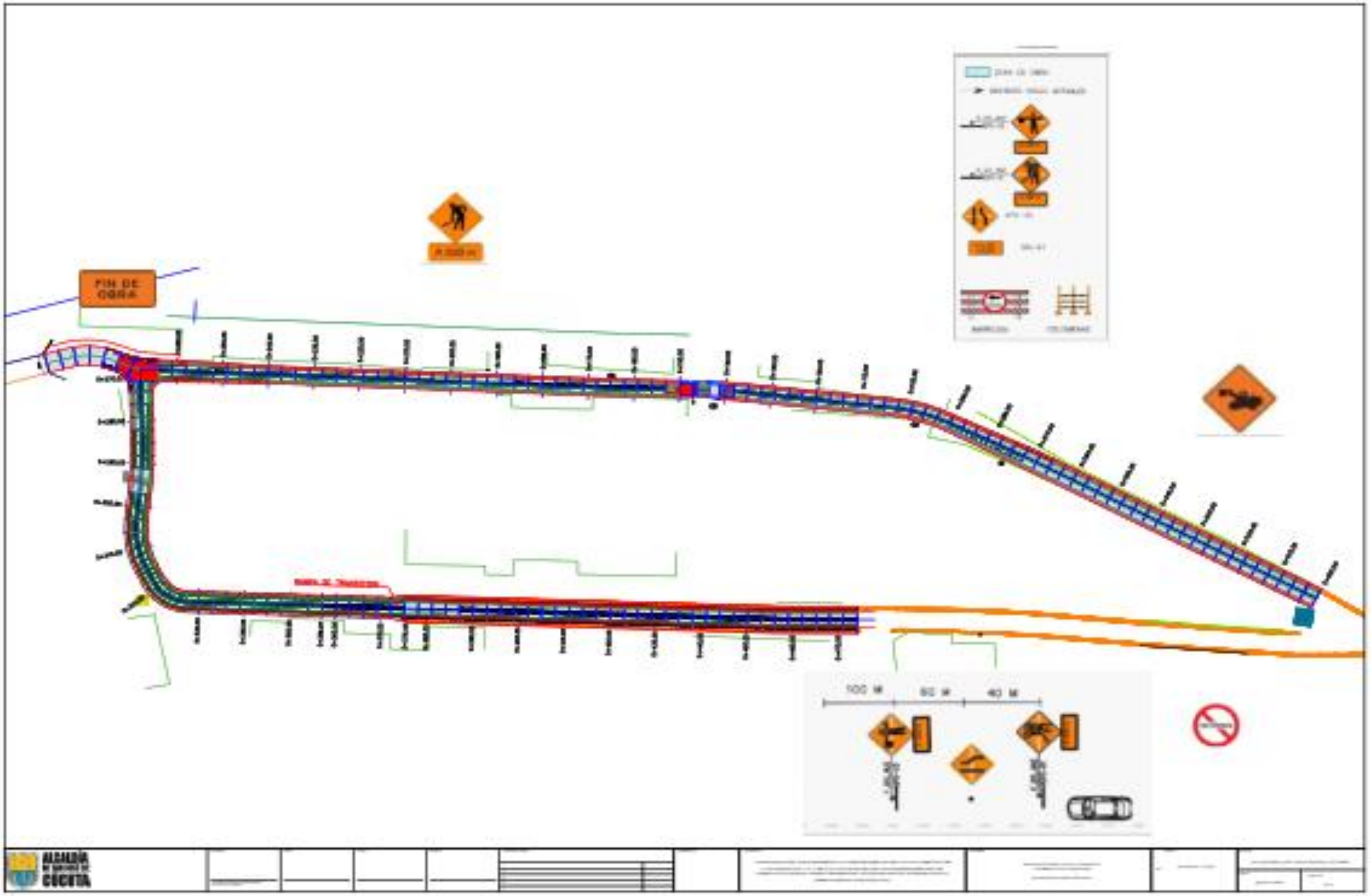
Ministerio de Transporte (2002). Código nacional de tránsito terrestre.

11 ANEXOS

FIN DE OBRA




ZONA DE OBRA
SENTIDO TRAFICO ACTUALES
SPO-30
SPO-61
SEMAFORIZADA
CON EMBARGO


FIN DE OBRA