PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA AMBALÁ (CALLE 125 – CALLE 171).

ELABORADO POR:

SECRETARÍA DE MOVILIDAD IBAGUÉ – SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE IBAGUÉ SETP.

Contenido

1. INTRODUCCIÓN 5

2 OBJETIVO GENERAL 5

2.1 Objetivos Específicos 6

3 CATEGORIZACIÓN DEL PMT 7

4 DATOS DEL PROYECTO 8

5 LOCALIZACIÓN 8

6 CONOCIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA 11

6.1 Descripción del Proyecto y Etapas Constructivas 11

6.1.1 Fase Preliminar 12
6.1.2 Instalación de Redes Hidrosanitarias 12
6.1.3 Preparación de Subrasante y Capas Granulares 12
6.1.4 Instalación de Sardineles 12
6.1.5 Construcción del Pavimento Rígido 12
6.1.6 Señalización Vial 12
6.1.7 Apertura al Tránsito 12
6.1.8 Urbanismo Complementario 12

6.2 Maquinaria y Equipos por Fase 12

6.3 Horario de Trabajo 13

6.4 Estrategia de Intervención por Tramos y Organización de Desvíos 13

6.4.1 Tramo I – Cierres y desvíos 14
6.4.2 Tramo II – Cierres y desvíos 17
6.4.2 Tramo II – Cierres y Desvíos 17
6.4.3 Tramo II– Cierres y desvíos 22

7 Especificaciones de la vía 25

7.1 Tipología Vial 25

7.2 Sentido de Circulación 25

7.3 Tipo de Pavimento 25

7.4 Sección Transversal 26

7.5 Sección de Andenes 26

7.6 Inventario de Señalización Existente 26

7.7 Rutas de Transporte Público 26

8 DESVÍOS PLANIFICADOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO 27

8.1 Rutas de Transporte Público Afectadas en el tramo I 27

8.1.1 Desvíos por Intervención 27

8.2 Rutas de Transporte Público Afectadas en el tramo II 28

8.2.1 Desvíos por Intervención....29
8.3 Rutas de Transporte Público Afectadas en el tramo II....30
8.3.1 Desvíos por Intervención....30
9 ESQUEMAS DE SEÑALIZACIÓN Y CIERRES TEMPORALES....30
9.1 Criterios de Selección de Esquemas....31
9.2 Tipologías de Cierre Aplicadas....31
9.3 Implementación y Supervisión....32
10 INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN....32
10.1. Etapa Previa a la Obra....32
10.2. Durante la Ejecución de la Obra....32
10.3. Herramientas de Divulgación....33
10.4. Sitios Especiales por Tramo....33
11 RECOMENDACIONES....34
12 CONCLUSIONES....34

Tabla de ilustraciones

Ilustración 1 USO DEL SUELO 9
Ilustración 2 Localización General.... 10
Ilustración 3 Intervenciones para el Tramo I 14
Ilustración 4 Intervención tramo I - desvío 1.... 16
Ilustración 5 Intervención tramo I - desvío 2.... 16
Ilustración 6 Intervención tramo I - desvío 4.... 16
Ilustración 7 Intervención tramo I - desvío 3.... 16
Ilustración 8 Intervención tramo I - desvío 6.... 16
Ilustración 9 Intervención tramo I - desvío 5.... 16
Ilustración 10 Intervención tramo I - desvío 7.... 17
Ilustración 11 Intervenciones para el Tramo II 17
Ilustración 12 Intervención tramo II - desvío 1 20
Ilustración 13 Intervención tramo II - desvío 2 20
Ilustración 14 Intervención tramo II - desvío 3 20
Ilustración 15 Intervención tramo II - desvío 4 20
Ilustración 16 Intervención tramo II - desvío 5 20
Ilustración 17 Intervención tramo II - desvío 6 20
Ilustración 18 Intervención tramo II - desvío 7 21
Ilustración 19 Intervención tramo II - desvío 8 21

Ilustración 20 Intervención tramo II - desvío 10 21
Ilustración 21 Intervención tramo II - desvío 9 21
Ilustración 22 Intervención tramo II - desvío 11 21
Ilustración 23 Intervenciones para el Tramo III 22
Ilustración 24 Intervención tramo III - desvío 1 23
Ilustración 25 Intervención tramo III - desvío 2 24
Ilustración 26 Intervención tramo III - desvío 3 24
Ilustración 27 Intervención tramo III - desvío 4 24

1. INTRODUCCIÓN

El presente Plan de Manejo de Tráfico (PMT) tiene como objetivo establecer las medidas técnicas, operativas y de señalización necesarias para garantizar la seguridad vial, la movilidad y la accesibilidad durante la ejecución de las obras contempladas sobre el corredor vial de la Avenida Ambalá, entre la Calle 125 y la Calle 171.

Este documento técnico ha sido elaborado en cumplimiento de los lineamientos establecidos en la Resolución No. 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024, “Por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución única de Tránsito 20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial”.

El contenido del PMT comprende la descripción de las interferencias temporales al tránsito vehicular y peatonal, las rutas alternas sugeridas, los esquemas de señalización temporal, la zonificación de la intervención, así como los procedimientos para la implementación, seguimiento y evaluación del plan durante la ejecución de las obras. Asimismo, se incluyen las medidas de mitigación de impactos viales, en concordancia con la categoría de intervención determinada y las condiciones particulares del área de influencia.

Este documento servirá de base para la revisión, autorización y posterior seguimiento por parte de las autoridades competentes en materia de tránsito, velando por la protección de todos los actores viales durante el desarrollo de las actividades de obra.

2 OBJETIVO GENERAL

Formular e implementar un Plan de Manejo de Tráfico (PMT) que permita identificar y mitigar los impactos y efectos negativos generados por la ejecución de las obras de infraestructura sobre el corredor vial de la Avenida Ambalá, entre la Calle 125 y la Calle 171, garantizando la seguridad vial de todos los usuarios —peatones, ciclistas, motociclistas y conductores— que transitan por el sector intervenido y su área de influencia.

Este objetivo se desarrollará de manera coordinada entre el responsable del proyecto y la autoridad de tránsito competente, considerando tanto los costos iniciales como los operativos de implementación, con el fin de preservar la funcionalidad de la movilidad urbana, facilitar el flujo vehicular y peatonal mediante señalización coherente y oportuna,

y proporcionar información clara a los usuarios habituales y eventuales para que puedan continuar su trayecto de forma segura, confiable y eficiente durante el tiempo que dure la intervención.

.

2.1 Objetivos Específicos

- Garantizar la continuidad y funcionalidad del tránsito vehicular y peatonal, evitando en la medida de lo posible la restricción u obstrucción de los flujos existentes, así como el acceso a las propiedades y establecimientos comerciales colindantes al corredor vial de la Avenida Ambalá durante la ejecución de las obras comprendidas entre la Calle 125 y la Calle 171.

- Diseñar e implementar rutas alternas y/o desvíos temporales que permitan mantener el flujo eficiente del transporte público y particular, afectando mínimamente las condiciones normales de movilidad, en coordinación con la autoridad de tránsito competente.

- Establecer y aplicar los dispositivos de señalización vial temporal requeridos para la intervención, incluyendo su correcta instalación, mantenimiento, limpieza, reposición (en caso de daño, hurto o vandalismo) y posterior retiro una vez finalizadas las actividades de obra.

- Delimitar el área de influencia del PMT con base en criterios técnicos unificados y en los efectos reales que la intervención genera sobre la movilidad del entorno urbano cercano al sector objeto de intervención.

- Definir las zonas destinadas para el acopio de materiales, maquinaria y equipos de trabajo, así como las áreas de intervención por etapas, minimizando afectaciones a los usuarios viales y a la infraestructura existente.

- Establecer mecanismos de seguimiento y control del PMT, incluyendo la programación de inspecciones técnicas, la documentación de sus resultados y la adopción de medidas correctivas que aseguren la eficacia del plan durante todas las fases del proyecto.

- Coordinar las actividades de ingreso y salida de maquinaria pesada y vehículos de obra, de forma articulada con la autoridad de tránsito, conforme a las condiciones establecidas en la normativa vigente, priorizando la seguridad vial en las zonas de ingreso, cruce y maniobra.

- Proponer un esquema de gestión adaptativo que permita responder oportunamente a los cambios operativos derivados del cronograma de obra, las condiciones climáticas o situaciones imprevistas, con el fin de garantizar la percepción clara y coherente de las condiciones del tránsito por parte de los diferentes actores viales.

3 CATEGORIZACIÓN DEL PMT

De conformidad con los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización Vial de Colombia, adoptado mediante la Resolución No. 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024, el presente Plan de Manejo de Tráfico (PMT) se clasifica dentro de la Categoría III – Obras de alto impacto, en atención a las características técnicas, operativas y funcionales de la intervención proyectada sobre el corredor vial de la Avenida Ambalá, entre la Calle 125 y la Calle 171.

Esta categoría corresponde a aquellas actividades que generan un alto impacto sobre las condiciones de accesibilidad, movilidad peatonal y vehicular, debido a interferencias que afectan de manera significativa la circulación normal de los usuarios de la vía. En este caso particular, se trata de una obra de rehabilitación vial urbana de gran magnitud, con una extensión superior a los 1.000 metros lineales, que implica:

- Cierres parciales o totales de calzada según el avance de obra por frentes de intervención.
- Desviaciones de flujos vehiculares, peatonales y ciclistas hacia vías alternas.
- Implementación de medidas de contraflujo temporal y cambios operacionales en el sistema vial.
- Afectación directa a rutas de transporte público que circulan por el corredor de la Av. Ambalá.
- Interferencia en zonas de alta demanda peatonal por la presencia de generadores de flujo como centros educativos, establecimientos comerciales y zonas residenciales.
- Condiciones de operación actuales con niveles de servicio comprometidos, situación que podría agravarse en ausencia de medidas adecuadas de manejo del tráfico.

El área de cobertura del presente PMT incluye no solo el sector específico en intervención, sino también las vías alternas proyectadas para los desvíos y aquellas zonas donde, de acuerdo con los análisis de tránsito, puedan evidenciarse afectaciones por congestión, demoras o interferencias derivadas de la ejecución del proyecto.

Esta categorización orienta la formulación de las estrategias de manejo de tránsito, los esquemas de señalización temporal, la planificación de desvíos y las medidas de mitigación a implementar, garantizando el cumplimiento de las condiciones mínimas de seguridad y movilidad para todos los actores viales durante el desarrollo de la obra.

4 DATOS DEL PROYECTO

Cabe incluir en este numeral toda la información del proyecto como:

Entidad contratante:
Contratista:
Interventoría:
Supervisión:
Profesional y/o Especialista de tránsito contratista:
Profesional y/o Especialista de tránsito interventoría:

Lo anterior con el lleno de datos como: dirección, números telefónicos de contacto, correo electrónico, así mismo, información del punto de atención al ciudadano del proyecto (si aplica).

5 LOCALIZACIÓN

El proyecto objeto del presente Plan de Manejo de Tráfico (PMT) se desarrollará sobre el corredor vial de la Avenida Ambalá, específicamente en el sector comprendido entre la Calle 125 y la Calle 171, al norte del perímetro urbano del municipio de Ibagué. Esta vía cumple un papel estructurante dentro de la red vial principal de la ciudad y presenta alta afluencia vehicular y peatonal.

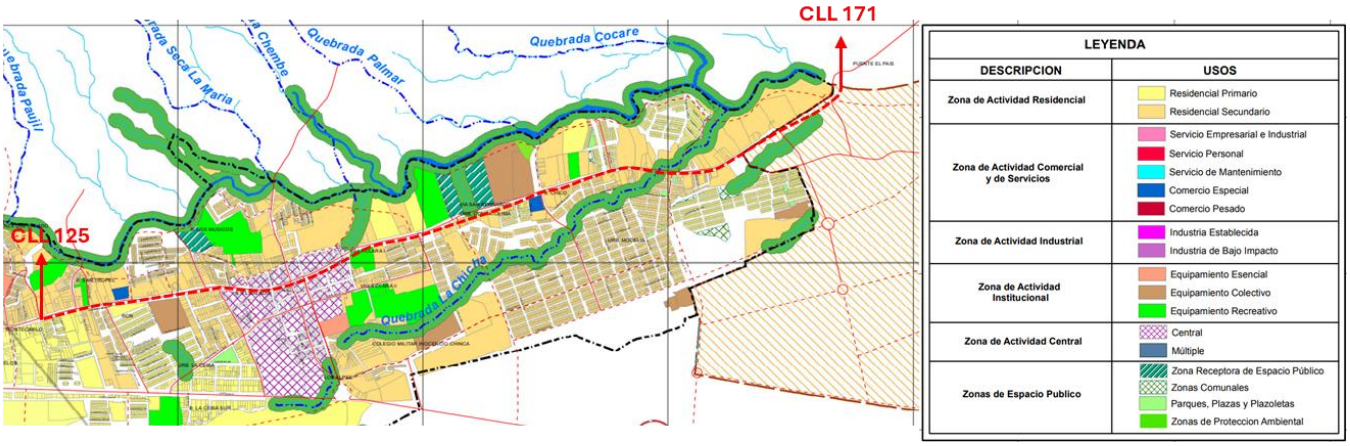
El área de influencia del proyecto, definida tanto general como específicamente, ha sido esquemáticamente delimitada e incorpora las zonas adyacentes al corredor intervenido, así como los sectores por donde se proyectan los desvíos y rutas alternas. Esta área considera los posibles impactos que puedan derivarse de la intervención vial sobre la movilidad y la accesibilidad de los residentes, comerciantes y demás usuarios habituales del entorno.

En cuanto al uso del suelo, el corredor objeto de intervención atraviesa sectores con predominancia de actividad residencial en sus formas primaria y secundaria, especialmente en urbanizaciones y conjuntos habitacionales consolidados. Adicionalmente, se encuentran zonas clasificadas como actividad central, donde se localizan establecimientos de comercio, servicios y equipamientos de escala barrial y zonal. También se identifican áreas de suelo de expansión urbana, en proceso de consolidación urbanística y habitacional.

Dentro del área de influencia se encuentran diversos centros dotacionales de importancia, tales como instituciones educativas, centros de salud, unidades de atención ciudadana y equipamientos deportivos y recreativos, los cuales generan flujos peatonales significativos y requieren especial atención en las medidas de señalización y desvío temporal.

Esta caracterización de la localización permite orientar adecuadamente las estrategias del PMT, garantizando que las medidas adoptadas respondan de manera proporcional a las condiciones del entorno urbano afectado por la obra.

Ilustración 1 USO DEL SUELO



Fuente: POT Decreto 0823 del 23 Diciembre 2014 - SECRETARIA DE PLANEACION MUNICIPAL INSTITUTO GEOGRAFICO AGUSTIN CODAZZI - IGAC

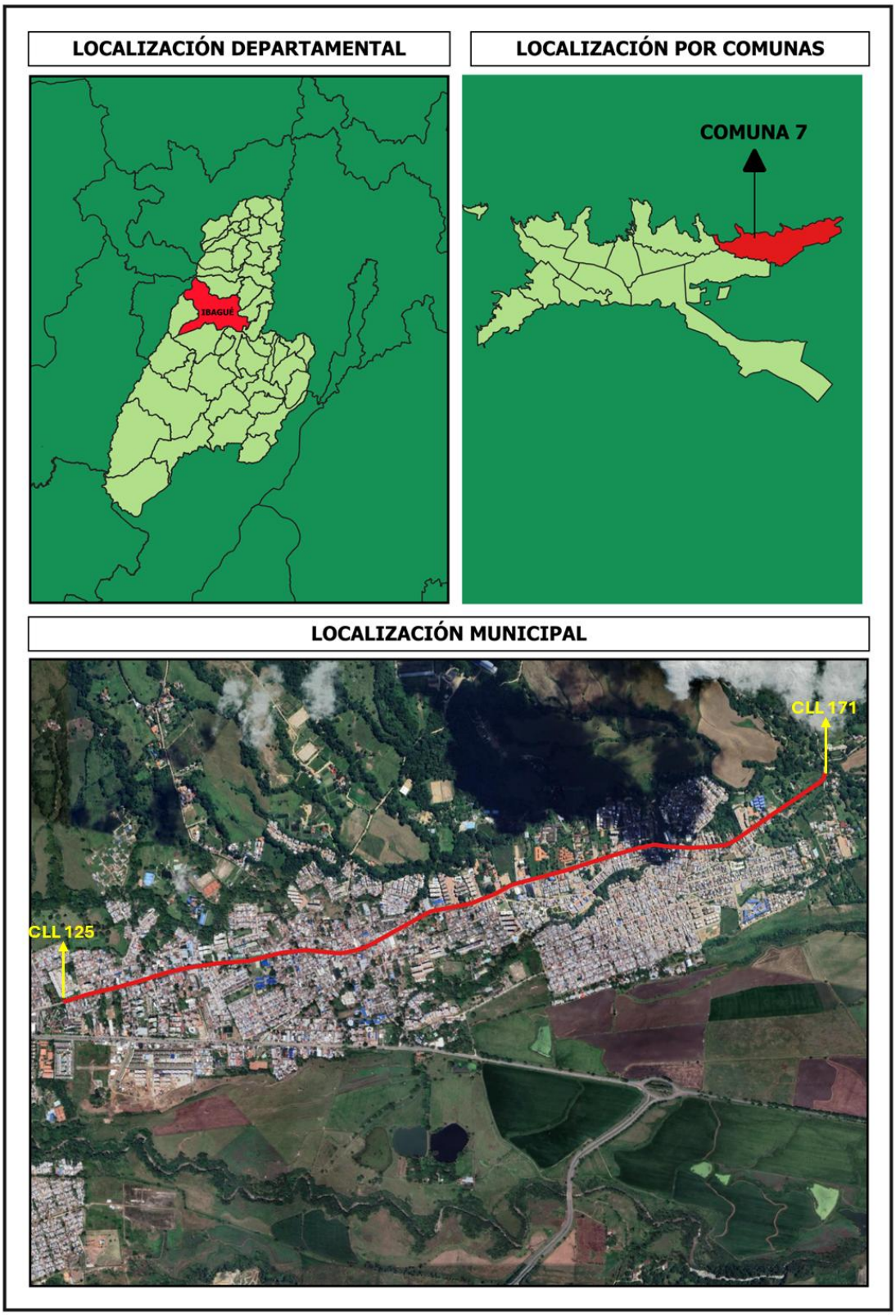


Ilustración 2 Localización General.

6 CONOCIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA

6.1 Descripción del Proyecto y Etapas Constructivas

El proyecto consiste en la reconstrucción del pavimento rígido sobre el corredor vial de la Avenida Ambalá, en el sector comprendido entre la Calle 125 y la Calle 171, dentro del perímetro urbano del municipio de Ibagué. Esta obra contempla la intervención integral de la vía, incluyendo la reposición de redes de servicios públicos, la conformación de la estructura del pavimento, urbanismo complementario y señalización definitiva.

En el marco de este Plan de Manejo de Tráfico (PMT), se intervienen el tramo I, el tramo II y una parte del tramo III, conforme a la división operativa del proyecto general de reconstrucción de la Avenida Ambalá. Esta delimitación responde a criterios técnicos, logísticos y de programación constructiva, y será clave para la planificación de cierres, desvíos y control de tráfico durante la ejecución de la obra.

El proceso constructivo se desarrollará a través de las siguientes ocho (8) etapas, de manera secuencial y conforme al cronograma técnico aprobado:

Preparación de Subrasante y Capas Granulares: Adecuación, nivelación y compactación de la subrasante, seguida de la instalación de las capas de subbase y base granular, cumpliendo con los parámetros técnicos del diseño estructural.
Instalación de Sardineles: Construcción y/o reubicación de sardineles laterales para el confinamiento del pavimento, manejo de escorrentías y delimitación de la calzada.
Construcción del Pavimento Rígido: Vaciado de concreto hidráulico para conformar la losa de pavimento, con sus respectivas juntas, niveles, pendientes y procesos de curado. Incluye ensayos de calidad.
Señalización Vial: Aplicación de señalización horizontal (marcas viales) e instalación de señalización vertical (reglamentaria, preventiva e informativa), conforme al Manual de Señalización Vial.
Apertura al Tránsito: Verificación de condiciones estructurales y de seguridad, habilitación progresiva del sector intervenido, previa validación técnica.
Urbanismo Complementario: Construcción o mejoramiento de andenes, rampas de accesibilidad, jardineras, instalación de mobiliario urbano y adecuación del espacio público.

6.1.1 Fase Preliminar

Instalación de cerramientos y señalización preventiva, levantamientos topográficos, replanteo geométrico, retiro de pavimento deteriorado, mobiliario urbano y ejecución de actividades iniciales de manejo ambiental.

6.1.2 Instalación de Redes Hidrosanitarias

Reposición y/o adecuación de redes de acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial, mediante excavaciones, instalación de tuberías, cajas de inspección y conexiones domiciliarias.

6.1.3 Preparación de Subrasante y Capas Granulares

Adecuación, nivelación y compactación de la subrasante, seguida de la instalación de las capas de subbase y base granular, cumpliendo con los parámetros técnicos del diseño estructural.

6.1.4 Instalación de Sardineles

Construcción y/o reubicación de sardineles laterales para el confinamiento del pavimento, manejo de escorrentías y delimitación de la calzada..

6.1.5 Construcción del Pavimento Rígido

Vaciado de concreto hidráulico para conformar la losa de pavimento, con sus respectivas juntas, niveles, pendientes y procesos de curado. Incluye ensayos de calidad.

6.1.6 Señalización Vial

Aplicación de señalización horizontal (marcas viales) e instalación de señalización vertical (reglamentaria, preventiva e informativa) conforme al Manual de Señalización Vial.

6.1.7 Apertura al Tránsito

Verificación de condiciones estructurales y de seguridad, habilitación progresiva del tramo intervenido, previa validación técnica.

6.1.8 Urbanismo Complementario

Construcción o mejoramiento de andenes, rampas de accesibilidad, jardineras, instalación de mobiliario urbano y adecuación del espacio público.

6.2 Maquinaria y Equipos por Fase

Durante el desarrollo de la obra se utilizarán los siguientes equipos, clasificados por etapa de intervención:

- Fase Preliminar: volquetas, retroexcavadoras, equipos de corte y demolición, estaciones topográficas.

- Redes Hidrosanitarias: retroexcavadoras, compactadores manuales, equipos de soldadura, vibradores.
- Subrasante y capas granulares: motoniveladora, compactador pata de cabra, vibrocompactador, volquetas.
- Sardineles: mezcladora de concreto, cortadora, palas y equipos manuales.
- Pavimento rígido: planta móvil de concreto (si aplica), vibradores, regla vibratoria, cortadoras, herramientas de curado.
- Señalización: equipos de pintura termoplástica, herramientas manuales, señalización provisional, grúa para instalación de señales verticales.
- Urbanismo: minicargadores, herramientas manuales, compactadoras pequeñas, equipos para instalación de mobiliario.

Cada equipo se empleará según la naturaleza de la actividad a ejecutar en la fase correspondiente.

6.3 Horario de Trabajo

- Horario de obra: Lunes a sábado, de 7:00 a.m. a 5:00 p.m.
- Horario de cierre parcial o total (según etapa): 6:30 a.m. a 6:00 p.m., previa socialización y autorización de la autoridad competente.

6.4 Estrategia de Intervención por Tramos y Organización de Desvíos

Como parte del diseño operativo del presente PMT, la reconstrucción del corredor vial se ha estructurado en tres tramos de intervención, definidos con base en criterios técnicos de longitud, logística constructiva y capacidad operativa. Este PMT incluye la planeación para el tramo I, el tramo II y una parte del tramo III, lo que permite una programación progresiva y sectorizada de la intervención, optimizando el desarrollo de la obra y reduciendo sus impactos sobre la movilidad.

Cada uno de estos tramos contará con un frente de obra independiente, al cual se le asignarán dispositivos de señalización temporal, rutas de desvío específicas y medidas de control de tráfico, todo ello de acuerdo con las condiciones del entorno y con los lineamientos definidos por la autoridad de tránsito.

Esta planificación permite una mejor gestión del tránsito durante el desarrollo del proyecto, favoreciendo la implementación escalonada del PMT y mitigando las afectaciones sobre residentes, usuarios de la vía, transporte público y flujos peatonales.

A continuación, se presentan de manera esquemática los tres tramos definidos, junto con las alternativas de desvío propuestas para cada uno, como parte del plan de intervención secuencial.

6.4.1 Tramo I – Cierres y desvíos



Ilustración 3 Intervenciones para el Tramo I

Tramo I: Sector Calle 171 – Calle 157
Longitud aproximada: 1,3 kilómetros
Número de intervenciones parciales: 7

El Tramo I comprende el sector ubicado entre la Calle 171 y la Calle 157, con una longitud aproximada de 1,3 kilómetros. En este tramo se ejecutarán siete (7) intervenciones de obra de manera secuencial, las cuales han sido organizadas en frentes definidos según criterios técnicos y logísticos, permitiendo una intervención progresiva con cierre parcial o total de la calzada, según las condiciones operativas y el avance constructivo.

Las intervenciones se distribuirán de la siguiente manera:

- Intervención No. 1: Desde la Calle 171 hasta la entrada del conjunto residencial O2 Akua (aproximadamente 300 metros).

- Intervención No. 2: Desde la entrada del conjunto O2 Akua hasta la Calle 164.

- Intervención No. 3: Desde la Calle 164 hasta la entrada del conjunto Torres del Campo.

- Intervención No. 4: Desde la entrada de Torres del Campo hasta la Diagonal Calle 161A.

- Intervención No. 5: Desde la Diagonal Calle 161A hasta la Calle 161.

- Intervención No. 6: Desde la Calle 161 hasta la Calle 160.

- Intervención No. 7: Desde la Calle 160 hasta la Calle 157.Cada una de estas intervenciones se ejecutará de manera progresiva, con cierre parcial o total del tramo en ejecución, y aplicación de medidas de control del tránsito conforme a las condiciones operativas.

Durante la ejecución de cada una de estas intervenciones, se aplicarán medidas de control del tránsito, señalización temporal y gestión de accesos, todo en coordinación con la Autoridad de Tránsito. Las intervenciones permitirán garantizar condiciones mínimas de movilidad segura para los diferentes actores viales, así como la continuidad de los servicios públicos y el acceso a las propiedades.

Desvío – Tramo I

Los desvíos han sido definidos con base en un análisis funcional del entorno vial, considerando jerarquía de vías, accesibilidad, conectividad y condiciones geométricas del sector. Estos esquemas podrán ser ajustados conforme a las condiciones reales del terreno, la evolución de la obra y el comportamiento del tráfico. Su implementación estará sujeta a evaluación y validación continua por parte de la Autoridad de Tránsito.

- **Para la Intervención No. 1:** Se proyecta un desvío a la altura de la Calle 164. Los vehículos tomarán la Carrera 8 Bis, continuarán hacia la Carrera 12 y retomarán la conectividad con la Calle 171, garantizando la circulación en sentido sur-norte.

- **Para las Intervenciones No. 2, 3 y 4:** El flujo vehicular será desviado por la Calle 161, tomando posteriormente la Carrera 8G y conectando con la Carrera 12, lo cual permite mantener el tránsito continuo en sentido norte-sur.

- **Para las Intervenciones No. 5, 6 y 7:** Se establece un desvío desde la Calle 157, ingresando por el barrio Modelia, con conexión hacia la Carrera 8F y posterior empalme con la Calle 164. Este esquema permite restablecer el flujo vehicular en sentido hacia la zona intervenida.

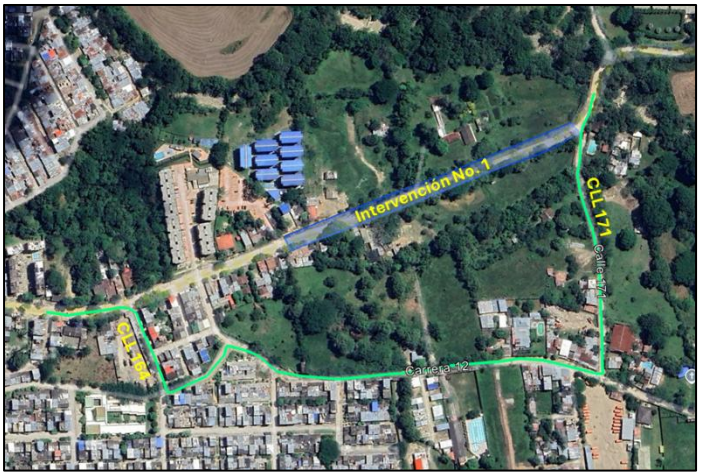


Ilustración 4 Intervención tramo I - desvío 1

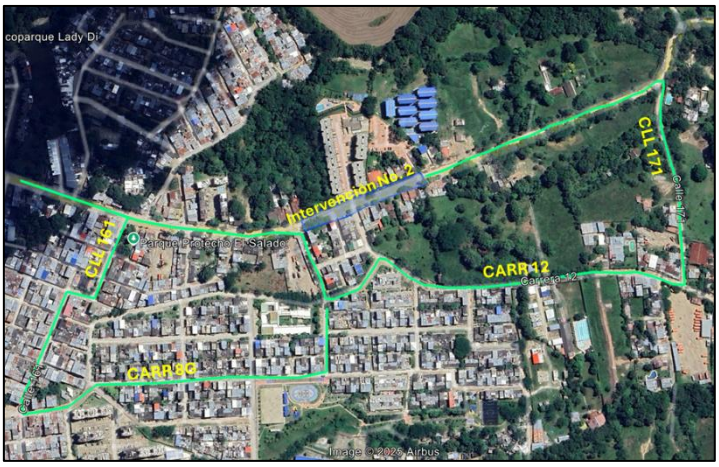


Ilustración 5 Intervención tramo I - desvío 2



Ilustración 7 Intervención tramo I - desvío 3

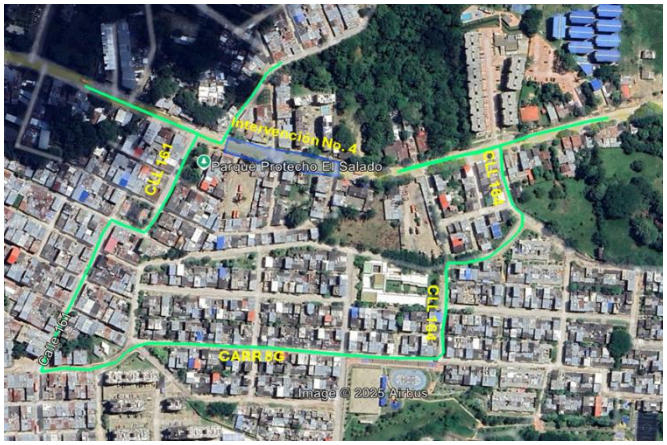


Ilustración 6 Intervención tramo I - desvío 4

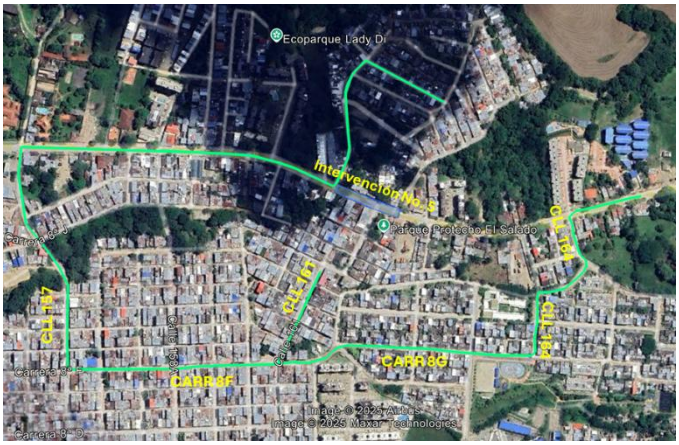


Ilustración 9 Intervención tramo I - desvío 5



Ilustración 8 Intervención tramo I - desvío 6



Ilustración 10 Intervención tramo I - desvío 7

6.4.2 Tramo II – Cierres y desvíos



Ilustración 11 Intervenciones para el Tramo II

6.4.2 Tramo II – Cierres y Desvíos

Ubicación: Entre Calle 157 y Calle 133
Longitud aproximada: 2,0 kilómetros
Número de intervenciones parciales: 11

El Tramo II comprende el sector comprendido entre la Calle 157 y la Calle 133, con una longitud aproximada de 2,0 kilómetros. En este tramo se ejecutarán once (11)

intervenciones de obra de manera secuencial, organizadas en frentes definidos con base en criterios técnicos, logísticos y de capacidad operativa. Esto permitirá una intervención progresiva, con cierres parciales o totales de la calzada, conforme a las condiciones de obra y el avance constructivo.

Las intervenciones se distribuirán de la siguiente manera:

- **Intervención No. 1:** Desde la Calle 157 hasta la entrada al conjunto Lagos Club Comfatolima (aproximadamente 370 metros).
- **Intervención No. 2:** Desde la entrada a Lagos Club Comfatolima hasta la entrada al conjunto residencial El Porvenir.
- **Intervención No. 3:** Desde El Porvenir hasta el local comercial Dollar City, a la altura aproximada de la Calle 147A (180 metros).
- **Intervención No. 4:** Desde Dollar City hasta la intersección con la Calle 147 (aproximadamente 100 metros).
- **Intervención No. 5:** Desde la intersección Calle 147 hasta la Calle 145 (200 metros).
- **Intervención No. 6:** Desde la Calle 145 hasta la Calle 143 (140 metros).
- **Intervención No. 7:** Desde la Calle 143 hasta la Calle 141A (179 metros).
- **Intervención No. 8:** Desde la Calle 141A hasta la Calle 139 (170 metros).
- **Intervención No. 9:** Desde la Calle 139 hasta la estación de servicio Terpel Las Palmas II (200 metros).
- **Intervención No. 10:** Desde la estación Terpel Las Palmas II hasta la Calle 135 (100 metros).
- **Intervención No. 11:** Desde la Calle 135 hasta la Calle 133 (130 metros).

Esquemas de Desvío – Tramo II

Intervención No. 1:
Los usuarios que se dirijan hacia los barrios Nazareth, Modelia y San Bernardo podrán ingresar por la Calle 145 tomando la Carrera 8F y reincorporándose a la Avenida Ambalá a la altura de la Calle 161. Para los residentes de Lagos Club Comfatolima, se habilitará únicamente el ingreso por la Carrera 8J, restringido al perímetro del conjunto.

Intervención No. 2:
Se mantiene el acceso a barrios como Nazareth, Modelia y San Bernardo mediante la Calle 145 y la Carrera 8F hasta la Calle 157, donde se permitirá la reincorporación a la Avenida Ambalá. Para los residentes ubicados dentro del perímetro de intervención, se habilitará el ingreso controlado por la Carrera 8K, permitiendo circulación restringida mediante la Calle 145, Carrera 13 y Calle 147, dependiendo del avance de obra.

Intervenciones No. 3, 4 y 5:
Se habilitan dos alternativas de desvío.

- Opción 1: Para quienes transiten por la Carrera 5, el acceso se realizará por la Carrera 8F hasta la Calle 157.
- Opción 2: Para los usuarios que circulen por la Avenida Ambalá, el desvío será por la Calle 141, continuando por la Carrera 13 hasta la Calle 147, para luego tomar la Carrera 8K hacia la Calle 152 y reincorporarse a la Avenida Ambalá.

Intervenciones No. 6 y 7:
Los usuarios provenientes de la Carrera 5 podrán tomar la Carrera 8F y acceder a los barrios del sector por la Calle 157. Quienes circulen por la Avenida Ambalá podrán utilizar la Calle 141, conectando con la Carrera 13 hasta la Calle 147, con retorno posterior por la Calle 147. También se habilitará la Calle 145 como alternativa para conectar sectores como Huevos Oro y barrios aledaños.

Intervención No. 8:
Los usuarios que se desplacen por la Carrera 5 podrán acceder a Modelia, Nazareth y demás sectores residenciales a través de la Carrera 8F o la Calle 145, conectando con la Calle 147 para luego reincorporarse a la Avenida Ambalá. Para quienes transiten por la Avenida Ambalá, se habilitará un desvío por la Calle 137A, continuando por la Carrera 13 hasta la Calle 147, y desde allí regresar a la vía principal.

Intervenciones No. 9 y 10:
Los usuarios que se movilicen por la Carrera 5 podrán usar la Carrera 8D hasta la Calle 157, o tomar la Calle 145 y conectar con la Calle 147 para reincorporarse a la Avenida Ambalá. Para quienes circulen sobre la Avenida Ambalá, se dispondrá un desvío por la Calle 135, siguiendo por la Carrera 8C y la Calle 137A hasta la Carrera 13, la cual conducirá nuevamente hasta la Calle 147.

Intervención No. 11:
Para esta última intervención del tramo, los usuarios que se desplacen por la Avenida Ambalá deberán desviarse hacia la Carrera 5, ya sea por la Calle 123 o la Calle 129. Desde allí, podrán reincorporarse a la Avenida Ambalá a la altura de la Calle 140, conectando posteriormente con la Carrera 13 o la Calle 145, según su destino.



Ilustración 12 Intervención tramo II - desvío 1

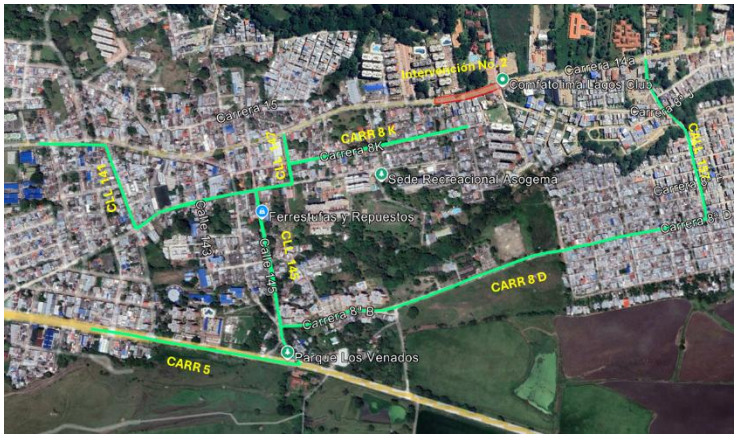


Ilustración 13 Intervención tramo II - desvío 2

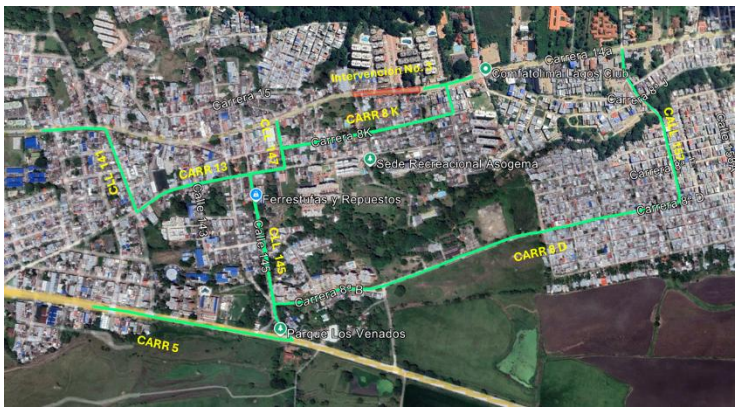


Ilustración 14 Intervención tramo II - desvío 3

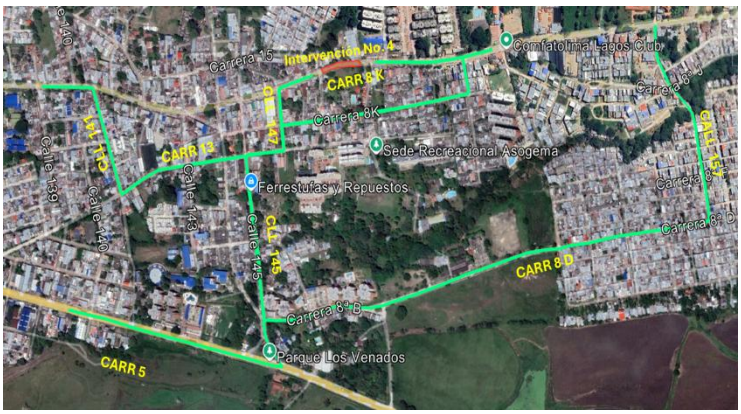


Ilustración 15 Intervención tramo II - desvío 4

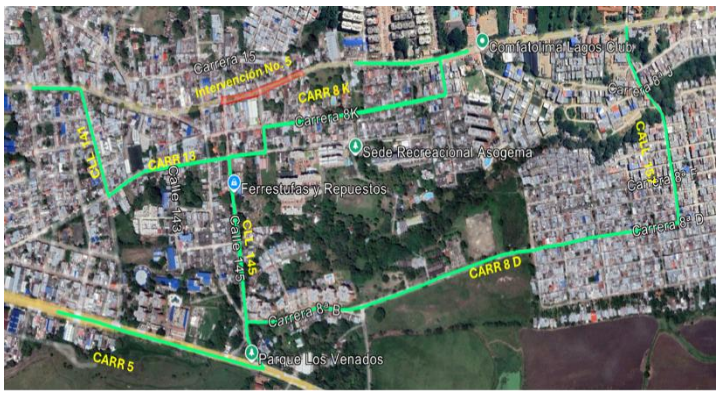


Ilustración 16 Intervención tramo II - desvío 5



Ilustración 17 Intervención tramo II - desvío 6

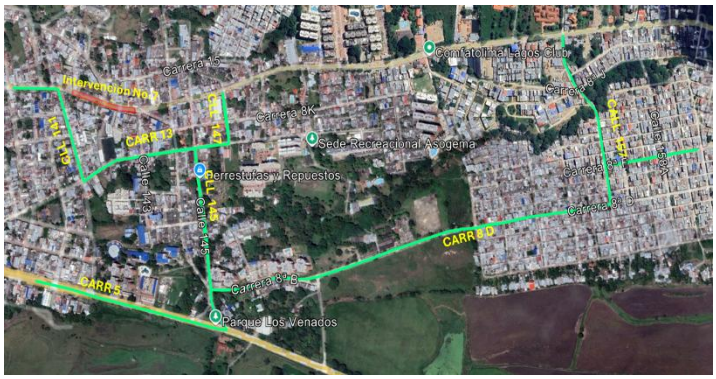


Ilustración 18 Intervención tramo II - desvío 7

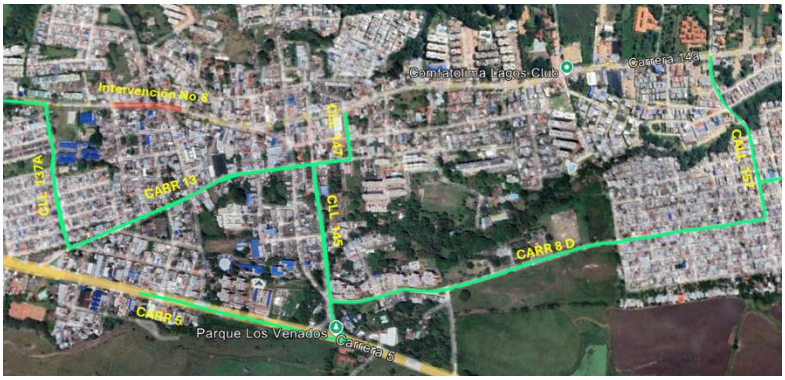


Ilustración 19 Intervención tramo II - desvío 8



Ilustración 21 Intervención tramo II - desvío 9



Ilustración 20 Intervención tramo II - desvío 10



Ilustración 22 Intervención tramo II - desvío 11

6.4.3 Tramo II– Cierres y desvíos



Ilustración 23 Intervenciones para el Tramo III

Ubicación: Entre Calle 133 y Calle 125
Longitud aproximada: 600 metros
Número de intervenciones parciales: 4

El Tramo III comprende el sector ubicado entre la Calle 133 y la Calle 125, con una longitud aproximada de 600 metros. En este tramo se ejecutarán cuatro (4) intervenciones de obra de manera secuencial, organizadas en frentes definidos con base en criterios técnicos, logísticos y de capacidad operativa. Esto permitirá una ejecución progresiva con cierres parciales o totales de calzada, según las condiciones operativas y el avance constructivo de cada frente de trabajo.

Las intervenciones se distribuyen de la siguiente manera:

- **Intervención No. 1:** Desde la Calle 133 hasta la Calle 131 (aproximadamente 150 metros).
- **Intervención No. 2:** Desde la Calle 131 hasta la Calle 129 (aproximadamente 135 metros).
- **Intervención No. 3:** Desde la Calle 129 hasta la Calle 128 (aproximadamente 100 metros).
- **Intervención No. 4:** Desde la Calle 128 hasta la Calle 125 (aproximadamente 200 metros).

Esquemas de Desvío – Tramo III

Intervención No. 1:
Los usuarios que se dirijan hacia los barrios Morelia, El Salado, Nazareth y San Bernardo desde la Carrera 5 podrán tomar la Calle 145 hasta la Carrera 8D y luego continuar hacia la Calle 157. Para quienes se movilicen por la Avenida Ambalá, se recomienda realizar el desvío a la altura de la Calle 123 o 129, y reincorporarse posteriormente a la vía principal por la Calle 140, conectando con la Carrera 13 y accediendo nuevamente a la Avenida Ambalá por la Calle 137A o la Calle 141.

Intervenciones No. 2 y 3:

Los usuarios que circulen por la Carrera 5 con destino a los barrios Modelia, Nazareth, El Salado y San Bernardo deberán tomar la Calle 145 y continuar por la Carrera 8F hasta la Calle 157. Por su parte, quienes transiten por la Avenida Ambalá deberán realizar el desvío por la Calle 123 y reincorporarse posteriormente a la Avenida Ambalá mediante la Calle 140 y la Carrera 13, accediendo por la Calle 137A o la Calle 141, según su destino.

Intervención No. 4:

Durante esta fase, los usuarios provenientes de la Carrera 5 podrán continuar utilizando el corredor de la Calle 145, Carrera 8F y Calle 157 para acceder a los sectores residenciales mencionados. Para los usuarios que se movilicen por la Avenida Ambalá se habilitan dos opciones de desvío:

1. Realizar el giro por la Calle 123, tomar la Calle 140 hasta la Carrera 13 y continuar por la Calle 141 o 137A para regresar a la Avenida Ambalá.

2. Girar a la izquierda por la Calle 124, avanzar hasta la Carrera 13, efectuar un retorno en U hasta la Calle 126, girar a la izquierda por la Carrera 10 y continuar hasta la Calle 129, donde podrán reincorporarse a la Avenida Ambalá.



Ilustración 24 Intervención tramo III - desvío 1



Ilustración 25 Intervención tramo III - desvío 2



Ilustración 26 Intervención tramo III - desvío 3



Ilustración 27 Intervención tramo III - desvío 4

7 Especificaciones de la vía

Corredor: Avenida Ambalá (Carrera 8) – Sector comprendido entre la Calle 125 y la Calle 171

El presente inventario vial tiene como finalidad describir las condiciones geométricas y funcionales del corredor objeto de intervención, con el fin de orientar la formulación de las estrategias de manejo de tránsito, seguridad vial y señalización temporal, conforme a los lineamientos establecidos por el Manual de Señalización Vial de Colombia y el POT vigente del municipio de Ibagué.

7.1 Tipología Vial

De acuerdo con la clasificación funcional del sistema vial urbano establecida en la base de datos de planeación local (Decreto 0823 de 2014 – POT de Ibagué), el corredor de la Avenida Ambalá entre la Calle 125 y la Calle 171 corresponde a una **vía arterial principal**, con función estructurante dentro de la red vial de la ciudad. Esta vía articula el sector norte con el centro urbano de Ibagué y soporta una alta demanda de tráfico mixto, incluyendo transporte público, vehículos particulares, motocicletas y ciclistas.

7.2 Sentido de Circulación

El corredor presenta **doble sentido de circulación** a lo largo del tramo intervenido. En algunos segmentos específicos, dependiendo de la sección vial y condiciones geométricas, existen separadores físicos (tipo sardinel) que delimitan el flujo en cada sentido.

7.3 Tipo de Pavimento

El corredor de la Avenida Ambalá, en el tramo comprendido entre la Calle 125 y la Calle 171, cuenta en su totalidad con pavimento flexible en mezcla asfáltica, el cual presenta un alto grado de deterioro asociado a su vida útil, a la carga vehicular constante y a la falta de mantenimiento periódico.

Entre las patologías más frecuentes se observan: fisuración en bloque, agrietamiento longitudinal y transversal, piel de cocodrilo, pérdida de material, baches y deformaciones superficiales (ondulaciones y hundimientos), especialmente en las zonas de mayor tránsito pesado y en las aproximaciones a intersecciones.

No se identifican tramos con otro tipo de solución estructural (como pavimento rígido), siendo el asfalto la única tipología presente. En algunos sectores, se han realizado

intervenciones puntuales con parcheo o capas superpuestas, que han perdido funcionalidad con el tiempo, generando discontinuidad en la superficie de rodadura y afectando la comodidad y seguridad del tránsito vehicular.

7.4 Sección Transversal

La sección vial varía según el sector, pero en promedio se compone de:

- Una calzada que cuenta con **dos carriles de circulación vehicular**, de ancho promedio entre 3,10 m y 3,o m por carril.
- **Berma lateral** reducida o inexistente en tramos residenciales.
- **Andenes laterales** con ancho variable entre 1,50 m y 2,50 m, con presencia parcial de elementos complementarios.

7.5 Sección de Andenes

Los andenes existentes presentan tipologías mixtas. En los sectores más consolidados, se identifican franjas peatonales (FCP) diferenciadas de franjas complementarias (FCC), aunque con irregularidades de continuidad y mantenimiento. En sectores como Lagos Club Comfatolima y Torres del Campo, los andenes cuentan con mejor infraestructura. En contraste, en zonas cercanas a las calles 125–133 se evidencian limitaciones en accesibilidad, rampas y superficie.

7.6 Inventario de Señalización Existente

- **Señalización vertical:** Se identifica presencia intermitente de señales reglamentarias (como límite de velocidad y pare), algunas en mal estado o parcialmente cubiertas por vegetación.
- **Señalización horizontal:** Parcialmente desgastada o inexistente en varios puntos. Se observan pasos peatonales, líneas de carril y demarcaciones de intersecciones sin mantenimiento reciente.

7.7 Rutas de Transporte Público

El corredor de la Av. Ambalá soporta varias rutas de transporte público colectivo urbano, principalmente operadas por buses tipo padrón y busetas. Estas rutas conectan la zona norte con el centro y sur de Ibagué, con múltiples paraderos formales e informales a lo largo del corredor.

7.8 Intersecciones Semaforizadas

Dentro del tramo comprendido entre la calle 125 y calle 171 sólo se encuentra una intersección semaforizada que es la que está ubicada en la avenida ambala con calle 113.

8 DESVÍOS PLANIFICADOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

Durante la ejecución del Tramo I del proyecto de intervención vial en la Avenida Ambalá (entre la Calle 171 y la Calle 157), se verán afectadas varias rutas de transporte público que habitualmente circulan por este corredor. En consecuencia, se han definido esquemas de desvío específicos para cada fase de obra, en coordinación con la autoridad de tránsito y con el objetivo de mantener la conectividad funcional del sistema de transporte colectivo urbano.

8.1 Rutas de Transporte Público Afectadas en el tramo I

Las rutas que se verán directamente impactadas en este tramo son:
Ruta 11, 17, 21, 22, 31, 50, 82, 90 y la ruta hacia San Bernardo.

8.1.1 Desvíos por Intervención

Intervención No. 1:
Los vehículos de transporte público continuarán por la Avenida Ambalá hasta la Calle 165, donde girarán a la derecha para tomar la Carrera 12, desde donde retomarán su recorrido habitual.

Intervención No. 2:

Las rutas tomarán el desvío a la altura de la Calle 164, ingresando por la Carrera 8 Bis, que conecta directamente con la Carrera 12, facilitando la continuidad del recorrido en sentido sur-norte.

Intervención No. 3 (aplica para Ruta 82 y San Bernardo):

Estas rutas tomarán la Calle 161 hasta la Carrera 8F, continuarán por esta vía hasta la Calle 163B, girarán a la izquierda y seguirán recto hasta empalmar con la Carrera 8 Bis, y posteriormente con la Carrera 12 para reincorporarse al trazado principal.

Intervención No. 3 (aplica para Rutas 11, 31 y 90):

Estas ingresarán por la Calle 157, continuarán por la Carrera 8D hasta la Calle 161, luego tomarán la Carrera 8F y la Calle 163B, empalmando con la Carrera 8 Bis y, finalmente, con la Carrera 12.

Intervención No. 4 (aplica para Rutas 11, 31 y 90):

Las rutas ingresarán por la Calle 157, continuarán por la Carrera 8D, tomarán la Calle 161 y se conectarán nuevamente con la Carrera 8F. Desde allí, tomarán la Calle 163B, luego la Carrera 8 Bis y finalizarán en la Carrera 12.

Intervención No. 4 (Rutas 82 y San Bernardo):

Estas rutas ingresarán por la Calle 161, tomarán la Carrera 8F y continuarán por la Calle 163B, empalmando con la Carrera 12, como desvío operativo establecido.

Intervención No. 5 (Rutas 11, 17, 31, 82, 90 y San Bernardo):

Estas rutas tomarán la Calle 157, luego la Carrera 8D, siguiendo el recorrido por la Calle 161, Carrera 8F, Calle 163B, Carrera 8 Bis y finalmente la Carrera 12.

Intervenciones No. 6 y 7 (Rutas 11, 17, 31, 82, 90 y San Bernardo):

Durante estas fases, las rutas seguirán por la Calle 157 hasta la Carrera 8D, girarán a la izquierda por la Calle 161, la cual desemboca directamente en la Avenida Ambalá, permitiendo su reincorporación.

Desvíos específicos para Rutas 21, 22 y 50 (Intervenciones 3 a 7):

Estas rutas realizarán el siguiente circuito: tomarán la Calle 157, luego la Carrera 8F, continuarán por la Calle 153 y la Carrera 8D, retornando a la altura de la Calle 161. Desde allí, retomarán la Carrera 8F para reincorporarse a la Calle 157 y continuar su recorrido habitual.

8.2 Rutas de Transporte Público Afectadas en el tramo II

Durante la ejecución del Tramo II del proyecto (entre Calle 157 y Calle 133), se requiere la reconfiguración temporal de los recorridos de varias rutas de transporte público que circulan por la Avenida Ambalá. A continuación, se describen los desvíos establecidos, clasificados por grupos de intervenciones y rutas afectadas:

8.2.1 Desvíos por Intervención

Intervenciones No. 1 y No. 2:
Rutas 11, 21, 31, 50, 90 y San Bernardo:
Estas rutas tomarán la Calle 144 hasta la Carrera 8D, luego girarán por la Calle 145 para realizar un giro en “U” y buscar la Carrera 8B, desde donde ingresarán a los barrios Modelia y Nazareth por la Carrera 8D.

Rutas 17, 22 y 82:
Estas rutas, que circulan habitualmente por la Carrera 5, tomarán la Carrera 8B como acceso alterno hacia Modelia, Nazareth y sectores residenciales del entorno.

Intervenciones No. 3, No. 4 y No. 5:

Rutas 11, 21, 31, 50, 90 y San Bernardo:
El desvío se realizará por la Calle 144, girando a la derecha por la Carrera 13. Posteriormente, se tomará la Calle 147 hacia la izquierda para conectar con la Carrera 8K, la cual desemboca en la Calle 152, permitiendo la reincorporación a la Avenida Ambalá.

Rutas 17, 22 y 82:

Estas rutas tomarán la Calle 145 desde la Carrera 5, girarán a la derecha por la Carrera 13 y luego a la izquierda por la Calle 147, desde donde se integrarán a la Carrera 8K, llegando así a la Calle 152 para retomar su curso por la Avenida Ambalá.

Intervenciones No. 6 y No. 7:

Rutas 11, 21, 31, 50, 90 y San Bernardo:
Durante estas fases, los vehículos tomarán la Calle 141, girarán por la Carrera 13 y continuarán en línea recta hasta la Calle 147, donde girarán a la derecha para reincorporarse a la Avenida Ambalá.

Intervenciones No. 8, No. 9, No. 10 y No. 11:

Rutas 11, 21, 31, 50 y 90:
Estas rutas deberán desviarse por la Calle 129 y tomar la Carrera 5 hasta la Calle 145. Luego girarán a la derecha por la Carrera 13 y posteriormente a la izquierda por la Calle 147, desde donde podrán reincorporarse a la Avenida Ambalá.

8.3 Rutas de Transporte Público Afectadas en el tramo II

Durante la ejecución del Tramo III, comprendido entre la Calle 133 y la Calle 125, se verán afectadas varias rutas de transporte público que transitan habitualmente por la Avenida Ambalá. A continuación, se describen los desvíos programados por fases de intervención:

8.3.1 Desvíos por Intervención

Intervención No. 1

Rutas afectadas: 11, 21, 31, 50 y 90

Las rutas tomarán el giro a la derecha desde la Avenida Ambalá hacia la Calle 129, luego girarán a la izquierda por la Carrera 5, continuarán hasta la Calle 145, donde girarán a la derecha hacia la Carrera 13. Desde allí, tomarán la Calle 147 y se reincorporarán a la Avenida Ambalá.

Intervención No. 2

Rutas afectadas: 11, 21, 31, 50 y 90

Durante esta fase, las rutas girarán a la derecha desde la Avenida Ambalá por la Calle 123, luego girarán a la izquierda por la Carrera 5, continuarán recto hasta la Calle 145, donde girarán nuevamente a la derecha por la Carrera 13, y finalmente tomarán la Calle 147 para regresar a la Avenida Ambalá.

Intervenciones No. 3 y No. 4

Rutas afectadas: 11, 21, 31 y 50

Las rutas girarán a la derecha por la Calle 123, tomarán la Carrera 5 hacia el norte, y girarán a la izquierda por la Calle 129, desde donde se reincorporarán a la Avenida Ambalá.

Ruta 90:

Esta ruta, que circula por la Carrera 5, girará a la izquierda por la Calle 129, retomando directamente su recorrido habitual sobre la Avenida Ambalá.

9 ESQUEMAS DE SEÑALIZACIÓN Y CIERRES TEMPORALES

Con base en las disposiciones del **Capítulo 7 del Manual de Señalización Vial de Colombia**, adoptado mediante la Resolución No. 20243040045005 de 2024, y de acuerdo con la clasificación **Categoría III – Obras de Alto Impacto**, se implementarán **esquemas de señalización temporal estandarizados** para garantizar la seguridad vial y la adecuada orientación de los usuarios durante la ejecución de las intervenciones programadas entre la Calle 125 y la Calle 171, en el corredor vial de la Avenida Ambalá.

9.1 Criterios de Selección de Esquemas

Los esquemas fueron seleccionados atendiendo a:

- El tipo de intervención (cierre parcial o total de calzada).
- La longitud del frente de obra.
- La necesidad de desvíos o circulación por contraflujo.
- El flujo peatonal y vehicular.
- La proximidad a intersecciones o zonas de alta demanda como establecimientos comerciales o instituciones educativas.

9.2 Tipologías de Cierre Aplicadas

A continuación, se describen las tipologías de cierre que se utilizarán, con sus respectivos esquemas de señalización (adjuntos en el anexo gráfico del PMT):

1. **Cierre Parcial de Calzada (Un carril activo, un carril en obra)**
    - Utilizado para frentes de intervención donde es posible mantener la circulación alternada con controladores viales o señalización manual.
2. **Cierre Total de Calzada con Desvío por Vías Alternas**
    - Aplicado en sectores con intervención integral de calzada (excavación, redes, pavimentación).
    - Requiere desvíos previamente socializados con la comunidad y el transporte público.
3. **Cierre por Zonas Escolares o Generadores de Flujo Peatonal**
    - Con refuerzo de señalización preventiva, dispositivos canalizadores y pasos seguros provisionales.
4. **Cierre con Contraflujo Operativo**
    - Aplicado de manera excepcional para mantener la conectividad, con señalización y canalización clara.
    - Incluye pasos peatonales temporales con dispositivos luminosos si aplica.

9.3 Implementación y Supervisión

- Los esquemas serán implementados de forma **coherente con las etapas constructivas** y se ajustarán según las **condiciones reales de operación** del corredor vial.
- Se utilizarán **barreras físicas, conos, dispositivos luminosos, banderilleros y señalización vertical y horizontal temporal** conforme a lo establecido en el Manual.
- Todo el personal de obra deberá recibir **inducción en medidas de seguridad vial y control del tránsito**.
- La correcta instalación, mantenimiento, limpieza, reposición y retiro de la señalización será responsabilidad del contratista.

10 INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN

Este capítulo tiene como finalidad establecer las acciones de comunicación y socialización del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) con los actores involucrados y la comunidad ubicada en el área de influencia directa del proyecto de reconstrucción de la Avenida Ambalá, entre las calles 125 y 171. Estas acciones buscan garantizar que residentes, comerciantes, instituciones educativas y demás usuarios del corredor estén informados sobre las condiciones de la obra y las medidas de contingencia previstas, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización Vial de Colombia (Capítulo 7).

El proceso de divulgación se desarrollará en dos etapas principales: una previa al inicio de obra y otra durante la ejecución del proyecto. En ambas se utilizarán distintos medios de comunicación para asegurar una cobertura efectiva y oportuna de la información.

10.1. Etapa Previa a la Obra

Antes del inicio de las actividades constructivas, se llevará a cabo una jornada de socialización en el área de influencia directa. Esta incluirá la entrega de un documento informativo que describa el tipo de intervención, duración estimada, fechas de inicio y fin, medidas de manejo de tráfico, desvíos planificados y precauciones. Los residentes, comerciantes e instituciones firmarán un acta como constancia de la socialización realizada.

10.2. Durante la Ejecución de la Obra

Durante las obras, se reforzará la divulgación mediante elementos visuales e informativos como vallas, pasacalles, volantes, anuncios en redes sociales y medios de comunicación. Esta etapa incluirá mensajes sobre desvíos activos, cierres parciales o totales, rutas

alternas habilitadas, así como recomendaciones de seguridad para peatones y conductores.

10.3. Herramientas de Divulgación

- Planos generales del PMT a escala 1:500 y planos de detalle a escala 1:200 según se requiera.

- Formato de descripción de actividades, horarios y tipo de cierre por tramo.

- Actas de socialización con evidencia de participación comunitaria.

- Divulgación multicanal mediante vallas informativas, prensa, televisión, radio, redes sociales, volantes impresos y correos electrónicos.

10.4. Sitios Especiales por Tramo

Tramo I

Casa, O2 Akua, Conjunto Residencial Anawac, Parqueadero, INST-EDU-MODELIA, Conjunto Residencial Torres del Campo, Instituto Educativo Moriah, Multi-fami-Los Robles, EDU-Carlos Lleras Restrepo sede Álamos, Urba-Hacienda El Recreo, Urba-Villa Elza, Entrada Urba-Lady Di, Entrada Urba-El Dorado, Urba Villa Salomé, Sede Campestre Logalarza, Villa Alicias.

Tramo II

Carmelitas Misioneras, Urbanización Villa Camila, Bodegas Santa Lucía, Terminal de Busetas, Velas y Velones San Martín, Comfatolima Lagos Club, Monterrey Conjunto Residencial, Conjunto Residencial Santa Cruz, Tiendas Ara El Salado, Dollarcity Salado, SUPER-MERC-POPULAR, Plaza de Mercado, Cafitolima, Escuela Mixta El Salado, EDS Terpel Las Palmas II, Colegio Los Samanes, Ayenda 1132 Copiclub.

Tramo III

Hotel Montecarlos, El Churrasco, Torres de Montecarlo, Montebonito Conjunto Residencial, Instituto Educativo Central, Cementerio Jardines La Milagrosa, Corporación Jardín De Los Abuelos, Servientrega Ibagué, Conjunto Villa Rocío, Hierros HD Salado - Parqueo de Mulas, Supermercado Surtiplaza, CDA, Verde San Francisco, Universidad Cooperativa de Colombia, Habitat 103 Ibagué.

11 RECOMENDACIONES

1. Se recomienda al contratista revisar periódicamente el PMT aprobado con el fin de verificar su aplicabilidad frente al avance real de obra, especialmente en aquellos tramos que presentan alta complejidad logística o interferencias no previstas.

2. En caso de ajustes en los métodos constructivos, cambios en los sentidos de circulación o en la programación de las intervenciones, el contratista deberá actualizar el PMT y radicar dicha modificación ante la Secretaría de Movilidad para su evaluación y aprobación previa.

3. Se sugiere realizar un seguimiento continuo de los puntos críticos del corredor (zonas escolares, intersecciones de alto flujo, zonas con alto tránsito peatonal), a través de personal de apoyo vial o reguladores debidamente capacitados, con el fin de minimizar riesgos de siniestralidad.

4. Es imperativo que el contratista implemente controles internos y haga cumplir las condiciones del PMT por parte de todos los subcontratistas y personal operativo en campo, así como garantizar la disponibilidad de señalización en estado óptimo durante toda la ejecución.

12 CONCLUSIONES

1. El presente Plan de Manejo de Tránsito (PMT) ha sido estructurado para garantizar la seguridad vial, la movilidad de los diferentes actores viales y la continuidad operativa durante el desarrollo de las obras de reconstrucción de la Avenida Ambalá, entre la Calle 125 y la Calle 171.

2. Se definieron tres grandes tramos de intervención, los cuales agrupan un total de 22 intervenciones parciales, organizadas en frentes secuenciales. Cada intervención contempla cierres parciales o totales y esquemas de desvío diferenciados, tanto para el tránsito general como para el transporte público colectivo.

3. El diseño del PMT incluye los elementos técnicos exigidos por el Manual de Señalización Vial, tales como caracterización geométrica y funcional del corredor, esquemas de cierre, señalización temporal y permanente, accesibilidad peatonal, circulación del transporte público, inventario vial e interacción con puntos críticos o especiales (instituciones educativas, conjuntos residenciales, terminales de transporte, centros comerciales y entidades públicas).

4. El plan incorpora además medidas de socialización pasiva y activa, a través de la instalación de pasacalles, entrega de volantes, uso de medios digitales y recolección de actas firmadas por la comunidad en el área de influencia directa.

5. Debido al carácter integral de este PMT general —que cubre una gran parte de la longitud del proyecto—, se hace necesario dejar constancia de que cualquier modificación en la programación, fases de obra o condiciones operativas deberá conllevar una actualización y/o revalidación técnica del PMT, para garantizar su vigencia y coherencia con el desarrollo real de la obra.

GIOVANNY POSADA TORO
Director Operativo y Control al Tránsito

Proyectó:

Ing. Crisanto Barrera Agudelo – Profesional especializado secretaria de la movilidad

Ing. Miguel Eduardo Saavedra – Profesional Universitario

Ing. Yerson Said Molano – Contratista OPS Secretaría de Movilidad

Ing. Oscar Armando Cabrera – Contratista OPS Secretaría de Movilidad

Powered by CamScanner