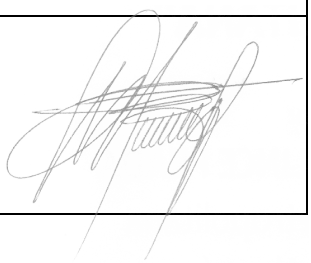
PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

CONTRATO 4600105052 DE 2025
REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA ASOCIADA

CIERRE TOTAL
CALLE 32F ENTRE CARRERA 66B Y DIAGONAL 74B
(RESALTO TIPO TRAPEZOIDAL O POMPEYANO
CALLE 32F # 66B - 186)

MEDELLÍN
SEPTIEMBRE DE 2025

CONTROL DE FIRMAS

ESTADO DE APROBACIÓN	NOMBRE	FECHA	FIRMA
ELABORÓ	Sebastián Posada García Profesional Especializado PMT – Consorcio Vialmed 2025	22/09/2025	
REVISÓ	Natalia Calderón Vásquez Directora de Obra Consorcio Vialmed 2025	22/09/2025	
APROBÓ	Yulanis Mariet Sierra Bolaño Profesional Especializado PMT – Consorcio Med Urbano 20005377	22/09/2025	

CONTROL DE DOCUMENTOS

Versión	Fecha	Observaciones
1	22/09/2025	Radicación Interventoría

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 6
OBJETIVOS 6
OBJETIVOS GENERALES 6
OBJETIVOS ESPECÍFICOS 6
PRINCIPIOS FUNDAMENTALES 7
NORMAS APLICABLES 8
DATOS GENERALES 9
LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO 9
USOS PREDOMINANTES DEL SUELO 9
CONTRATISTA 10
INTERVENTORÍA 10
SUPERVISIÓN 11
CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA 11
TIPO DE OBRA 11
PLAZO DE LA EJECUCIÓN 12
EQUIPOS Y MAQUINARIA A UTILIZAR 13
PROCESOS DE INSTALACIÓN, MANEJO Y RETIRO DE LOS EQUIPOS Y MAQUINARIA 13
JORNADA OPERATIVA 14
CARACTERISTICAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DE LAS OBRAS 14
INFRAESTRUCTURA VIAL EXISTENTE 14
ESTADO DE LA CARPETA DE RODADURA 15
CLASIFICACIÓN OPERACIONAL 16
ESTACIONAMIENTO REGULADO Y NO REGULADO 18
ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE 18
RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO 18
ACOPIOS Y PARADEROS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO 19
DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁFICO EXISTENTES 19
SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL 20
CARACTERÍSTICAS DE TRÁNSITO 22
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA 22
PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO 23
MANEJO DE TRÁNSITO 24
TRÁNSITO PEATONAL 24

CICLISTAS....25
MANEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO....26
TRÁNSITO VEHICULAR MOTORIZADO....27
PLANOS DE SEÑALIZACIÓN....31
SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO....33
ADECUACIONES TEMPORALES Y SEÑALIZACIÓN....37
SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN Y EL MANEJO DEL TRÁFICO VEHICULAR....37
DISPOSITIVOS PARA CANALIZACIÓN DEL TRÁNSITO....38
DISPOSITIVOS LUMINOSOS PARA TRABAJOS NOCTURNOS....39
INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT)....40
Información antes de las Obras....41
Información Durante las Obras....41
PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO....42
Personal requerido....42
Condiciones de aseo de la vía....42
Mantenimiento de la señalización....43
Desinstalación de la señalización temporal....43
Manejo de población con movilidad reducida....43
Medidas de Manejo....44
SUPERVISIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO....44
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS....45
ANEXOS 45

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Localización del proyecto....9
Figura 2. Usos generales del suelo....10
Figura 3. Sentido vial calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B....14
Figura 4. Estado carpeta de rodadura resalto tipo trapezoidal o pompeyano....15
Figura 5. Jerarquía vial zona de intervención....16
Figura 6. Rutas de transporte público....19
Figura 7. Dispositivos de control de tráfico existentes....19
Figura 8. Señales horizontales y verticales....20
Figura 9. Señales horizontales y verticales....21
Figura 10. Pirámide de movilidad invertida....24
Figura 11. Manejo peatonal....24
Figura 12. Manejo ciclista....26

Figura 13. Desvió ruta de transporte público 27
Figura 13. Comportamiento típico flujo vehicular en HMD 28
Figura 15. Plano de señalización intervención de obra – calzada norte 31
Figura 16. Dimensiones Señales Reglamentarias para obras 35
Figura 17. Dimensiones Señales Reglamentarias para obras 36
Figura 18. Dimensiones Señales Preventivas (aplica para informativas) para obras 36
Figura 19. Dimensiones Señales Preventivas (aplica para informativas) para obras 36

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Plazo de ejecución 12
Tabla 2.Característica de los tramos a intervenir 17
Tabla 3. Circulación Rutas de transporte público 18
Tabla 4. Velocidad máxima permitida 23
Tabla 5. Señales reglamentarías de obra 33
Tabla 6. Señales preventivas de obra 33
Tabla 7. Señales informativas de obra 34
Tabla 8. Señales reglamentarias en la obra 37
Tabla 9. Cerramiento de la obra 38
Tabla 10. Cerramiento de la obra 39

INTRODUCCIÓN

El presente documento propone y presenta el Plan de Manejo de Tránsito (PMT) para ejecutar el CONTRATO 4600105052 DE 2025 cuyo objetivo es REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA ASOCIADA en el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, específicamente en el resalto tipo trapezoidal o pompeyano (calle 32F # 66B - 186), ubicado en el tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B del barrio Rosales de la comuna No. 16 – Belén.

Este documento técnico de soporte cuenta con los siguientes capítulos: Objetivos, Datos generales, Características de la obra, Características del Área de Influencia de las Obras, hasta este punto, se describen las condiciones existentes en la zona de intervención. En el capítulo del Plan de Manejo de Tránsito, se presenta la estrategia a desarrollar para llevar a cabo la obra, capítulo Información y divulgación del plan de manejo de tránsito, capítulo Puesta en marcha del plan de manejo de tránsito y capítulo Supervisión del plan de manejo de tránsito.

OBJETIVOS

OBJETIVOS GENERALES

El presente PMT sigue los lineamientos establecidos en el ***Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 (Resolución 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024)*** donde se presenta el protocolo para la gestión y puesta en marcha de las acciones y estrategias que facilitan la mitigación en el impacto que se pueda generar al tránsito vehicular y peatonal.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El contratista establecerá los lineamientos que permitan el avance de las obras, minimizando el impacto en la movilidad y permitiendo la circulación peatonal, la accesibilidad a los predios colindantes y brindando seguridad a los usuarios no motorizados (peatones y ciclistas) y motorizados, que circulan en el área de influencia directa de las obras proyectadas, incluyendo también el manejo del transporte público colectivo.

- Realizar las características generales del manejo del tránsito en la zona de análisis para la etapa de construcción al proponer entre otros, las diferentes adecuaciones temporales necesarias para un buen desarrollo del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), en conjunto

de los dispositivos de regulación que se van a implementar para la ejecución de las actividades que requiere el proyecto.

- Formular el plan de acción, señalización y demarcación que se requiere implementar en el sector y sus alrededores para efectos de mejorar las condiciones de seguridad de los diferentes actores que diariamente circulan por el área intervenida.

- Realizar un diagnóstico de la situación actual del sector, con el fin de identificar las características generales de la zona de influencia de la intervención.

- Identificar los posibles conflictos que se puedan generar entre peatones y vehículos motorizados y no motorizados dentro de la zona del proyecto, con el fin de formular las acciones que permitan reducirlos y/o mejorar la seguridad vial de los peatones.

- Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, ubicando correctamente las personas encargadas de detener flujos vehiculares.

- Implementar todos los elementos de control de tránsito, para reducir el impacto en la circulación por la zona del proyecto tanto para el transporte público como al particular y escolar, buscando que la afectación sea mínima.

- Instalar la señalización adecuada y de fácil interpretación para los usuarios que permita la toma de decisiones de forma oportuna, ágil y segura.

- Seleccionar y cuantificar los dispositivos y la señalización que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Las estrategias que va a implementar la empresa constructora para el manejo temporal del tránsito para las obras civiles se apoyan en los siguientes principios fundamentales:

- Asegurar unos niveles de operación aceptables, donde se realizarán inspecciones rutinarias del estado de los elementos de regulación del tránsito instalados.

- Guiar de manera clara mediante señalización, a todos los usuarios de la vía que se aproximan y atraviesan la zona de las obras. Los conductores y los peatones serán guiados de manera segura y adecuada.

- Realizar la difusión de los trabajos por desarrollar, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona. En el

capítulo 8 (Puesta en marcho del Plan de manejo de Tránsito), se explica de manera resumida, la forma en la que se viene realizando el proceso de la socialización y divulgación de los trabajos.

NORMAS APLICABLES

El presente Plan de Manejo de Tránsito, cumple con los siguientes lineamientos:

- Artículo 24 de la Constitución Política Colombiana de 1991 *"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia".*

- Decreto 1382 de 2014 del Municipio de Medellín, por medio del cual se acoge la "Guía de Manejo Socio-ambiental para la construcción de obras de infraestructura pública en el municipio de Medellín".

- Normas técnicas colombianas - NTC 6107-1. "Señalización vertical de calles y carreteras. Dispositivos deformables portátiles y fijos para señalización vial 2015".

- Resolución 2585 de 2016 del Municipio de Medellín, "Por medio de la cual se actualiza la clasificación y prelación de las vías urbanas de la ciudad de Medellín".

- Resolución No. 201850026140 de 2018 del municipio de Medellín, "por medio de la cual se adopta el protocolo de Planes de Manejo de Tránsito y se establece el procedimiento para la imposición de sanciones establecidas en el artículo 114 Código Nacional de Tránsito".

- Manual de Obra Pública de la Alcaldía de Medellín. "Por medio del cual se define las pautas de diseño y elaboración de las piezas publicitarias que se deben utilizar en la ejecución de los trabajos de construcción y mantenimiento de obras públicas".

- Resolución 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024, Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y lo establecido en los artículos No. 114, 115 y 119 de la ley 769 de 2002 - Código de Tránsito Terrestre.

DATOS GENERALES

LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El resalto tipo trapezoidal o pompeyano, se encuentra en el tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B localizado en el barrio Rosales de la comuna no.16 – Belén, específicamente frente a la nomenclatura domiciliaria calle 32F # 66B - 168.

Figura 1. Localización del proyecto



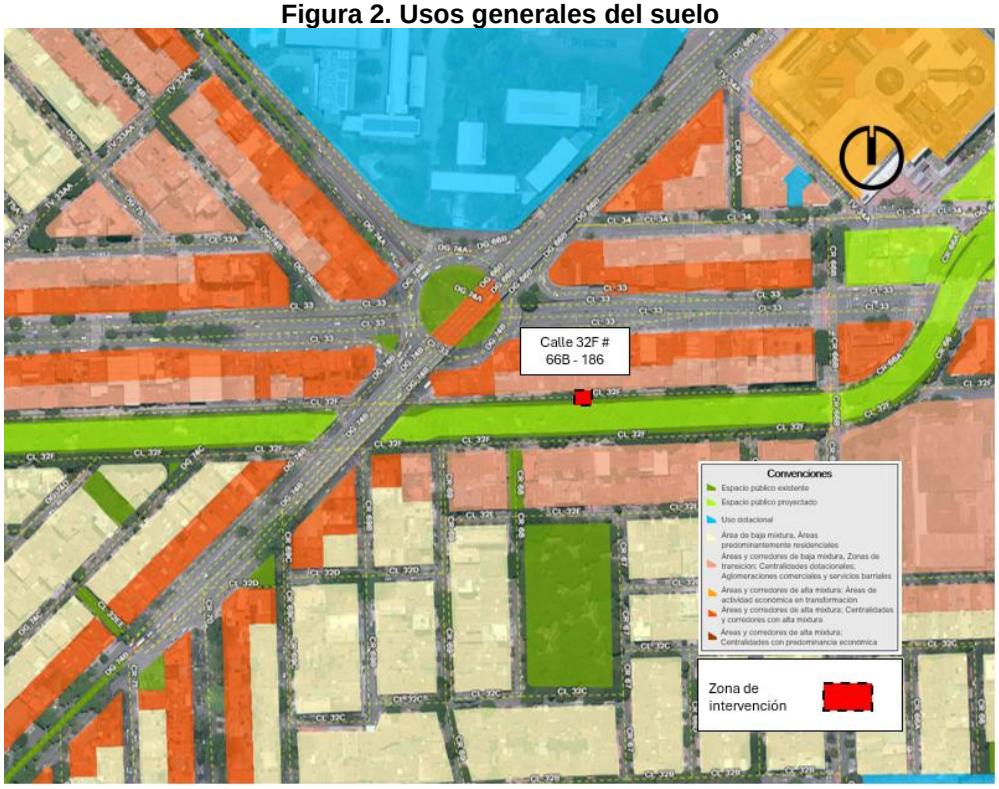
Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.googlemaps.com

USOS PREDOMINANTES DEL SUELO

Mediante consultas al Plan de Ordenamiento Territorial – POT acuerdo 048 de 2014 se verifica los usos predominantes del suelo en el área de intervención del proyecto de acuerdo con los usos rurales. Se realiza este análisis con el propósito de diseñar estrategias que minimicen las afectaciones a las condiciones normales de circulación del tránsito no motorizado y motorizado del sector. Teniendo en cuenta la Figura 2, el uso predominante del suelo en el tramo donde se llevará a cabo la intervención se relaciona a continuación:

- Áreas y corredores de media mixtura. Zonas de Transición; Centralidades dotacionales; Aglomeraciones comerciales y de servicios barriales
- Espacio Público Existente y Proyectado

Figura 2. Usos generales del suelo



Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.medellin.gov.co/mapgis9

CONTRATISTA

CONTRATISTA	CONSORCIO VIALMED 2025
NIT	901.949.183
DIRECTOR DE OBRA	Ing. Natalia Calderón Vásquez
CORREO ELECTRONICO	directora.vialmed2025@gmail.com
TELÉFONO	300 7077481

INTERVENTORÍA

INTERVENTORÍA	CONSORCIO MED URBANO 20005377
NIT	901.964.293
DIRECTOR DE INTERVENTORÍA	CAMILO ANDRÉS ÁNGEL SALDARRIAGA
CORREO ELECTRÓNICO	consorciomedurbano@gmail.com
TELÉFONO	314 626 2793

SUPERVISIÓN

ENTIDAD	SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA
SUPERVISOR	GABRIEL JAIME CARDONA LONDOÑO
CORREO ELECTRÓNICO	gabriel.cardona@medellin.gov.co
TELÉFONO	300 2023109

CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA

TIPO DE OBRA

El proyecto “REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA ASOCIADA”, comprende las siguientes actividades:

- Instalación de señales verticales PMT.
- Delimitación de la obra.
- Localización, trazado, replanteo y control topográfico.
- Descapote a mano, rocería y limpieza de vegetación.
- Instalación de cerramiento provisional
- Repavimentación total de las vías, tanto de pavimentos asfálticos como de pavimentos rígidos.
- Rehabilitación y mantenimiento de vías, realce de elementos y demarcación horizontal, sobre vías municipales de acuerdo con las necesidades del proyecto.
- Sellado de grietas con y sin ruteo.
- Realce de cámaras de inspección (Man-Hole), cámaras de energía y teléfono, realce de cajas de válvulas, realce de sumideros, medidores de acueducto y demás actividades necesarias para la rehabilitación y mantenimiento total o parcial de la vía.
- Reemplazo de anillos en cámaras de inspección existentes.

- Construcción y demolición de andenes, cunetas, cárcamos y cordones.
- Mantenimiento y reparación de cárcamos, cajas de inspección, accesos a viviendas por cambio de nivel en las vías construidas.
- Reparación de salida para abastos, tubería de gas, domiciliarias sanitarias y retiro de tubería sanitaria.
- Construcción de caja de aguas negras en concreto.
- Fresado o demolición, cargue de pavimentos existentes, aplicación de emulsión asfáltica, suministro y colocación de mezcla asfáltica.
- Excavación manual y mecánica de material heterogéneo.
- Suministro, transporte y colocación de subbase granular, base granular y arenilla.
- Recolección de residuos y escombros, barrido y limpieza de la zona de trabajo.
- Diseño y/o demarcación horizontal de las vías intervenidas, e instalación de elementos horizontales para la señalización de las vías.
- Trabajos y obras requeridos como movilización, obras temporales, accesos provisionales para los equipos y materiales.
- Toma de núcleos, muestras, pruebas y ensayos a los materiales empleados para la ejecución de la obra.

PLAZO DE LA EJECUCIÓN

De acuerdo con el Plan de Trabajo (PDT) propuesto por el contratista **CONSORCIO VIALMED 2025** se proyecta que las obras objeto del presente Plan de Manejo de Tránsito (PMT) cuenten una duración 1 semana, para la instalación de aproximadamente 29 toneladas de mezcla de concreto hidráulico (pavimento rígido) en un resalto tipo trapezoidal o pompeyano con una longitud de 8.00 metros, ancho de 4.5 metros y alto de 0.2 metros, desde el 22 de septiembre de 2025 hasta el 26 de septiembre de 2025.

Tabla 1. Plazo de ejecución

DIRECCIÓN	TIPO DE CIERRE	COSTADO	HORA INICIAL	HORA FINAL	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PLANO PMT
Calle 32F entre carrera 66 y diagonal 74B (calzada norte)	Total	Norte	24 horas	24 horas	22/09/2025	26/09/2025	1 de 1

Fuente: Elaboración propia

EQUIPOS Y MAQUINARIA A UTILIZAR

Durante la ejecución de las obras se usarán los siguientes equipos y maquinaria.

- Fresadora
- Retroexcavadora
- Vibro compactador
- Compresor
- Cortadora de pavimento
- Equipo imprimador
- Finisher
- Placa Vibratoria
- Compactador manual
- Volquetas
- Mixers
- Regla vibratoria
- Camión
- Herramienta menor
- Selladora
- Ruteadora
- Formaletas

PROCESOS DE INSTALACIÓN, MANEJO Y RETIRO DE LOS EQUIPOS Y MAQUINARIA

Los equipos y maquinaria ingresarán a la zona donde se realizarán los trabajos una vez que se encuentre instalada toda la señalización temporal y su ingreso será por uno de los extremos demarcados para el área de obras; durante la ejecución de los trabajos todos los equipos y maquinaria permanecerán dentro de la zona de obras y su retiro se llevará a cabo por el extremo de dicha zona.

Se dispondrá de personal debidamente capacitado y certificado (auxiliares de tránsito) para ejercer el control y gestión del tránsito en uno de los extremos del cierre de obra, durante las maniobras de salida y entrada del parque automotor y para apoyar el movimiento de todos los actores viales que se ven involucrados en el desarrollo de los trabajos; teniendo en cuenta que, para el desarrollo de la obra se requiere de cierres parciales de vía para efectuar las actividades generales de obra, cargue y descargue de materiales.

Los equipos, maquinaria y materiales deberán disponerse dentro del área de cierre y deberán ser retirados una vez finalizados los trabajos; se mantendrán las condiciones de aseo al finalizar cada jornada.

En los planos anexos se detalla la localización especifica de los auxiliares de tránsito.

JORNADA OPERATIVA

Las actividades para la ejecución del proyecto que requieren del total de la vía, se realizarán durante las 24 horas del día.

CARACTERISTICAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DE LAS OBRAS

INFRAESTRUCTURA VIAL EXISTENTE

La intervención se llevará acabo sobre la calzada norte de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B de manera total, planteando una ruta de desvío haciendo uso de la calle 32B, carrera 69C y diagonal 74B.

La calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B, es la calzada norte de la quebrada La Picacha, la cual se compone en este segmento un carril vehicular, con un ancho aproximado de 4.50 metros. Este tramo vial tiene un único sentido de circulación oriente – occidente. Este tramo vial cuanta con un andén continuo sobre el costado norte de la calzada con un ancho de 2.00 metros, un sendero peatonal sobre el costado sur (sendero peatonal de la quebrada La Picacha), y una ciclo-infraestructura unidireccional adosada al andén del costado norte con un ancho de 3.00 metros.

Figura 3. Sentido vial calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B



Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.googlemaps.com

ESTADO DE LA CARPETA DE RODADURA

El cierre total de la calzada se va a realizar en el tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B (calzada norte), donde queda ubicado el resalto tipo trapezoidal o pompeyano (calle 32F # 66B - 186), el cual está construido en un pavimento articulado (adoquines), en un muy mal estado.

A continuación, se podrá evidenciar el estado del resalto, donde se evidenciaron patologías en un avanzado estado de deterioro.

Figura 4. Estado carpeta de rodadura resalto tipo trapezoidal o pompeyano



Fuente: Google Eath

CLASIFICACIÓN OPERACIONAL

Según la resolución número 2585 de 2016 – Por medio de la cual se actualiza la clasificación y prelación de las vías urbanas de la ciudad de Medellín, este tramo vial corresponde a una vía colectora. A continuación, se muestra la clasificación operacional de la vía.

Figura 5. Jerarquía vial zona de intervención



Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.medellin.gov.co/mapgis9

Considerando lo anterior, se cuenta con las siguientes características físicas de los tramos a intervenir:

Tabla 2.Característica de los tramos a intervenir

Tramo	Tipo de vía	No. De calzadas	Ancho de calzada (m)	Carriles por calzada	Sentido	Andén	Tipo de Pavimento	Estado del pavimento
Calle 32F entre carrera 66 y diagonal 74B (calzada norte)	Colectora	1	4.50	1	E – W	Si	• Calzada Flexible • Pompeyano Articulado (adoquines)	Malo

Fuente: Elaboración propia

ESTACIONAMIENTO REGULADO Y NO REGULADO

Una vez consultada la resolución 201850069712 de 2018 de la Alcaldía de Medellín, se observa que, en el tramo vial a impactar por el cierre parcial no se encuentran zonas de estacionamiento regulado (ZER), ni zonas de parqueo informal sobre a la calzada vehicular.

ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE

Respecto a zonas de cargue y descargue, sobre el tramo de intervención no se evidenciaron, por lo cual, no se generan afectaciones por esta actividad.

RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

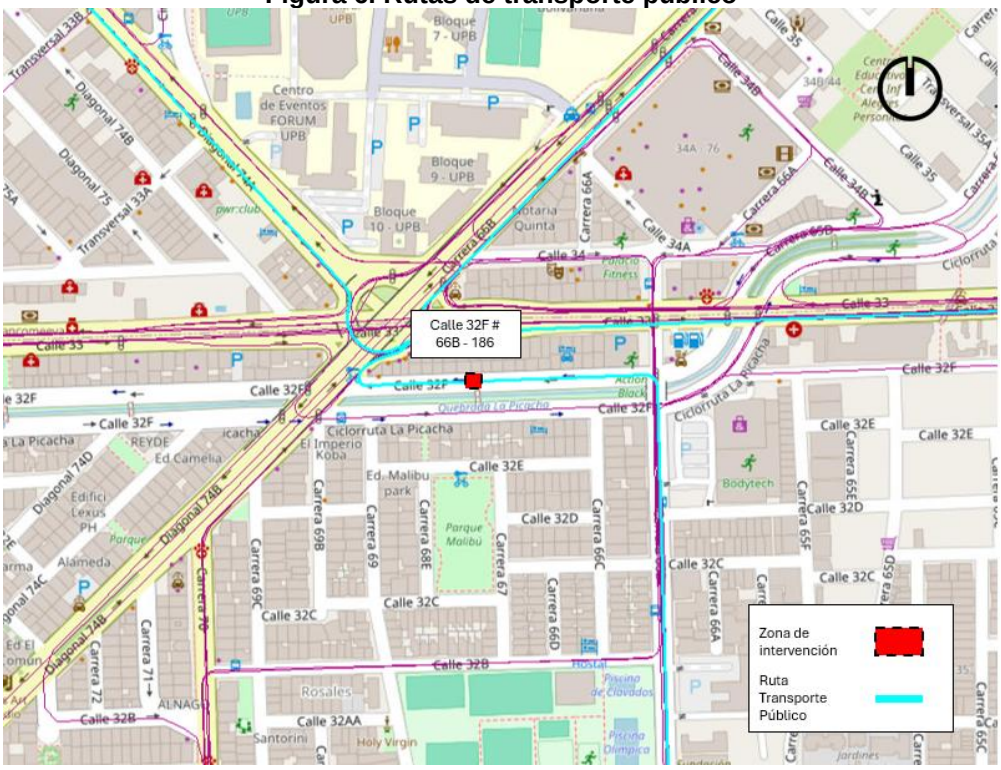
Sobre el tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B (calzada norte), circula la siguiente ruta de transporte público:

Tabla 3. Circulación Rutas de transporte público

CÓDIGO	NOMBRE	EMPRESA	TIPO
304	Comercial Hotelera Derecha	Invetrans	Circular

Fuente: Elaboración propia. A partir de SMM

Figura 6. Rutas de transporte público



Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.medellin.gov.co/mapgis9

ACOPIOS Y PARADEROS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO

Sobre el tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B (calzada norte), no se evidenciaron zonas de acopio de taxis ni paraderos de vehículos de servicio público.

DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁFICO EXISTENTES

Sobre la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B (calzada norte) según información de GeoMedellín, existen el resalto tipo trapezoidal o pompeyano, que será objeto de mantenimiento. De manera adicional, en la intersección de la calle 32F x carrera 66B y calle 32F x diagonal 74B, existes dos intersecciones semaforizadas.

Figura 7. Dispositivos de control de tráfico existentes



Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.medellin.gov.co/mapgis9

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL

Sobre el tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B (calzada norte), se evidenció la presencia de señales horizontales o de piso, como: flechas direccionales de flujo vehicular y de ciclo-infraestructura, pictogramas de ciclo-infraestructura y líneas de borde de calzada y ciclo-infraestructura. Respecto a las señales verticales, se evidenció la presencia de la señal SP 25A – Ubicación de resalto y SRC 02 (Ceda el paso).

Figura 8. Señales horizontales y verticales



Fuente: Google Earth

De manera adicional, se muestran las señales horizontales y verticales de la ruta de desvío planteada, la cual involucra la carrera 66B, calle 32B, carrera 69C, diagonal 74B y glorieta de Bulerías.

Figura 9. Señales horizontales y verticales





Fuente: Elaboración propia

CARACTERÍSTICAS DE TRÁNSITO

El tramo vial objeto de interés del proyecto, se caracteriza por tener una topografía con rangos planos. El tránsito observado en la zona de intervención corresponde a bicicletas, motocicletas, vehículos livianos, buses y camiones.

VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA

De acuerdo con la jerarquización de las vías que se ven impactadas por la intervención y según la resolución 2885 de 2016 de la Alcaldía de Medellín – "Por medio de la cual se actualiza la clasificación y prelación de las vías urbanas de la ciudad de Medellín", las velocidades de las vías se muestran a continuación:

Tabla 4. Velocidad máxima permitida

Vía	Jerarquía	Máxima velocidad permitida
Calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B	Colectora	50km/h

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial – POT acuerdo 048 de 2014

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

De acuerdo con los lineamientos establecidos en el *Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024, del Ministerio de Transporte*, la zona de influencia corresponde a obras de interferencia **alta.**

El plan de Manejo de Tránsito que se presenta tiene como objetivo mitigar el impacto que puedan ejercer en la movilidad las obras de REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL E INFRAESTRUCTURA ASOCIADA del resalto tipo trapezoidal o pompeyano ubicado al frente de la nomenclatura domiciliaria calle 32F # 66B - 186, localizado en el tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B (calzada norte).

Para ejecutar estas actividades, se necesitará de un cierre total de la vía, por lo cual, se propone un desvío vehicular haciendo uso de la carrera 66B, calle 32B, carrera 69C, diagonal 74B y glorieta de Bulerías. Los peatones y ciclistas que circulan por la zona de obra, no tendrán afectación por el desarrollo de las actividades.

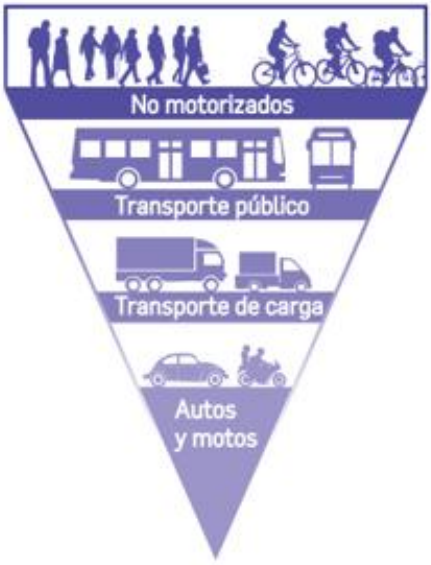
Estás intervenciones contarán con el acompañamiento de un auxiliar de tránsito capacitado y apto para desempeñar esta labor, el cual van a garantizar las condiciones de circulación seguras para los todos los actores viales, además de brindar una correcta orientación a los conductores de los vehículos que transiten por el sector.

MANEJO DE TRÁNSITO

TRÁNSITO PEATONAL

Dentro de las principales externalidades del tránsito motorizado, resaltan la congestión vehicular, la contaminación del aire por emisiones de gases de efecto invernadero y las altas tasas de siniestralidad. Para revertir este efecto, la tendencia mundial se ha volcado a invertir la pirámide de movilidad, la cual tradicionalmente favorecía la circulación de vehículos motorizados. Según lo anterior, en la cumbre de la pirámide queda el peatón, como se muestra en la siguiente figura:

Figura 10. Pirámide de movilidad invertida



Fuente: Plan de Movilidad Segura y Sostenible de Medellín 2014-2020

Debido a que las actividades de mantenimiento del resalto tipo trapezoidal o pompeyano, no van a interferir con los andenes, ni zonas peatonales, la circulación peatonal se va a garantizar. No obstante, en caso de tener que utilizar de manera temporal el andén del costado norte, se propone el uso de los senderos peatonales del costado sur, garantizado con la ayuda de un auxiliar de tránsito de la siguiente manera:

Figura 11. Manejo peatonal



Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.medellin.gov.co/mapgis9

CICLISTAS

En los casos en los cuales exista ciclo-infraestructura en la vía objeto de estudio, dentro del plan de manejo de tránsito se debe prever esta situación y destinar zonas seguras para la circulación de este actor vial. En caso contrario, las y los ciclistas deben circular por la calzada vehicular compartiendo el espacio con los demás vehículos motorizados, esto según lo estipulado en la Ley 1811 – Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito, donde se indica lo siguiente:

> "Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:
>
> Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:
>
> (…) 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. (…)".

Sobre el tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B, existe una ciclo-infraestructura unidireccional sobre el costado norte, al cual no tendrá ninguna afectación por la realización de las actividades de mantenimiento del resalto. No obstante, en caso de tener que utilizar de manera temporal la ciclo-infraestructura, se propone el uso de los senderos peatonales del costado sur para la circulación ciclista, donde el ciclista deberá descender de la misma de la siguiente manera:

Figura 12. Manejo ciclista

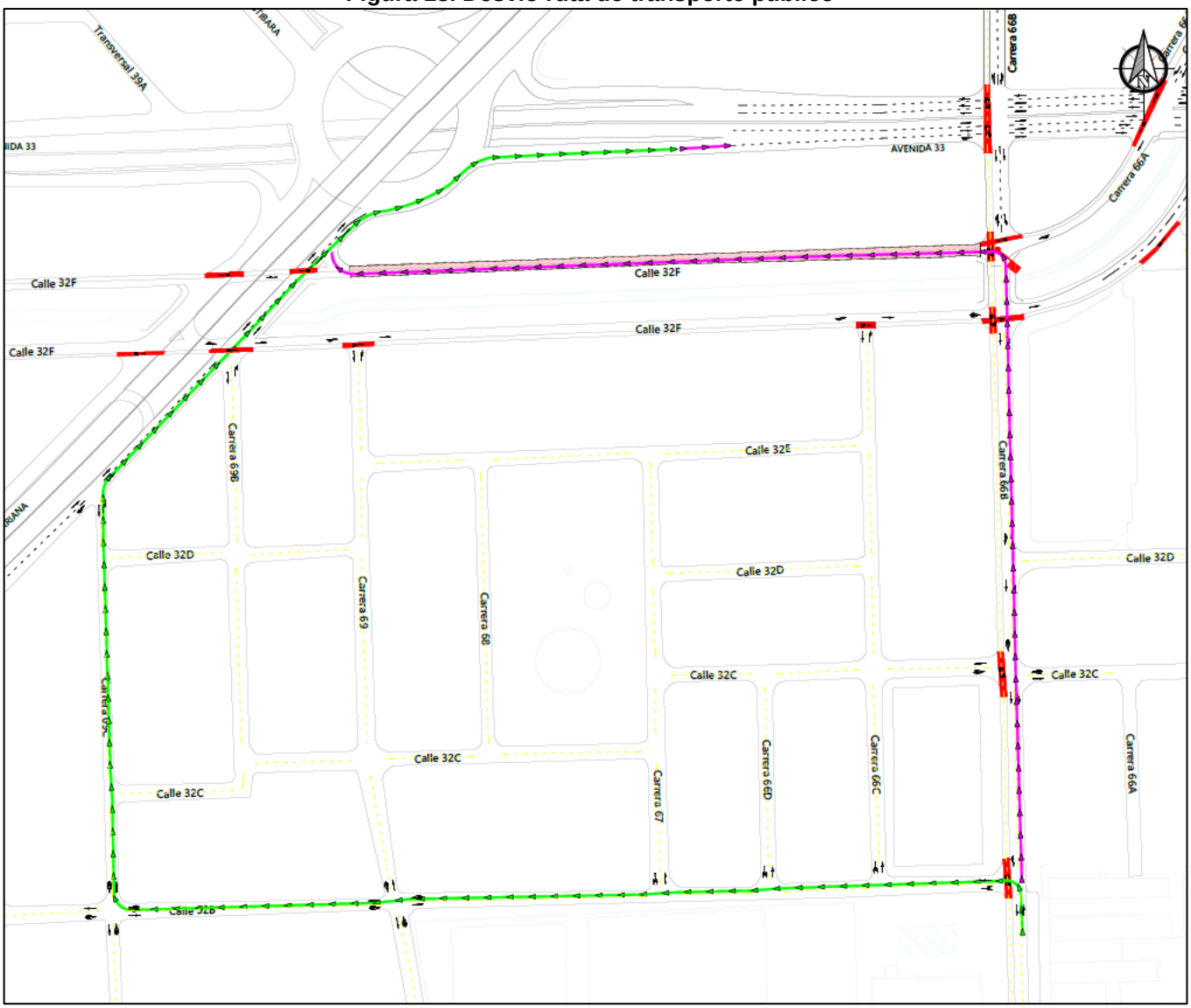


Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.medellin.gov.co/mapgis9

MANEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Para no generar afectaciones a la ruta de transporte público, se propone un desvío haciendo uso de la carrera 66B, calle 32B, carrera 69C y diagonal 74B.

Figura 13. Desvió ruta de transporte público



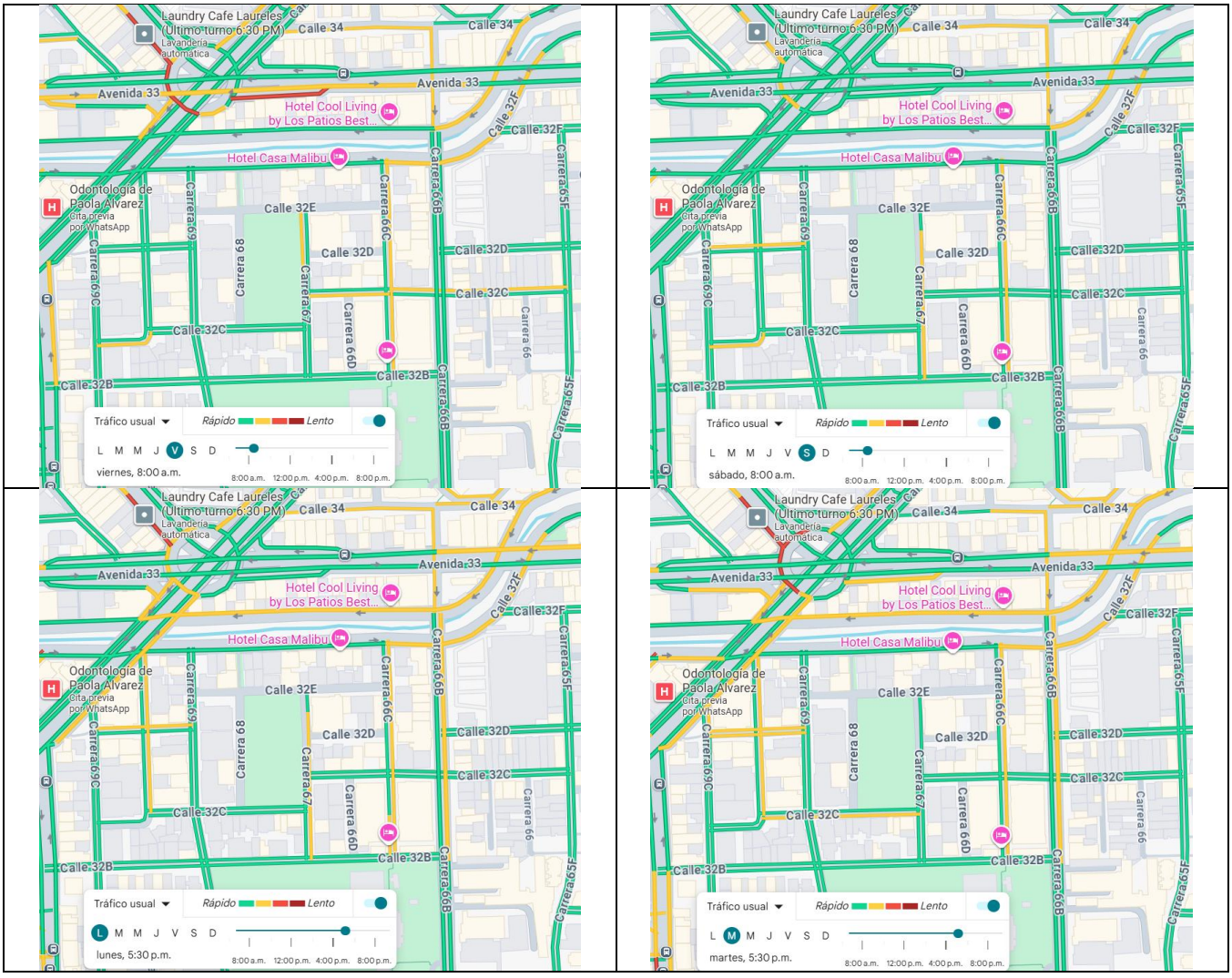
Fuente: Elaboración propia

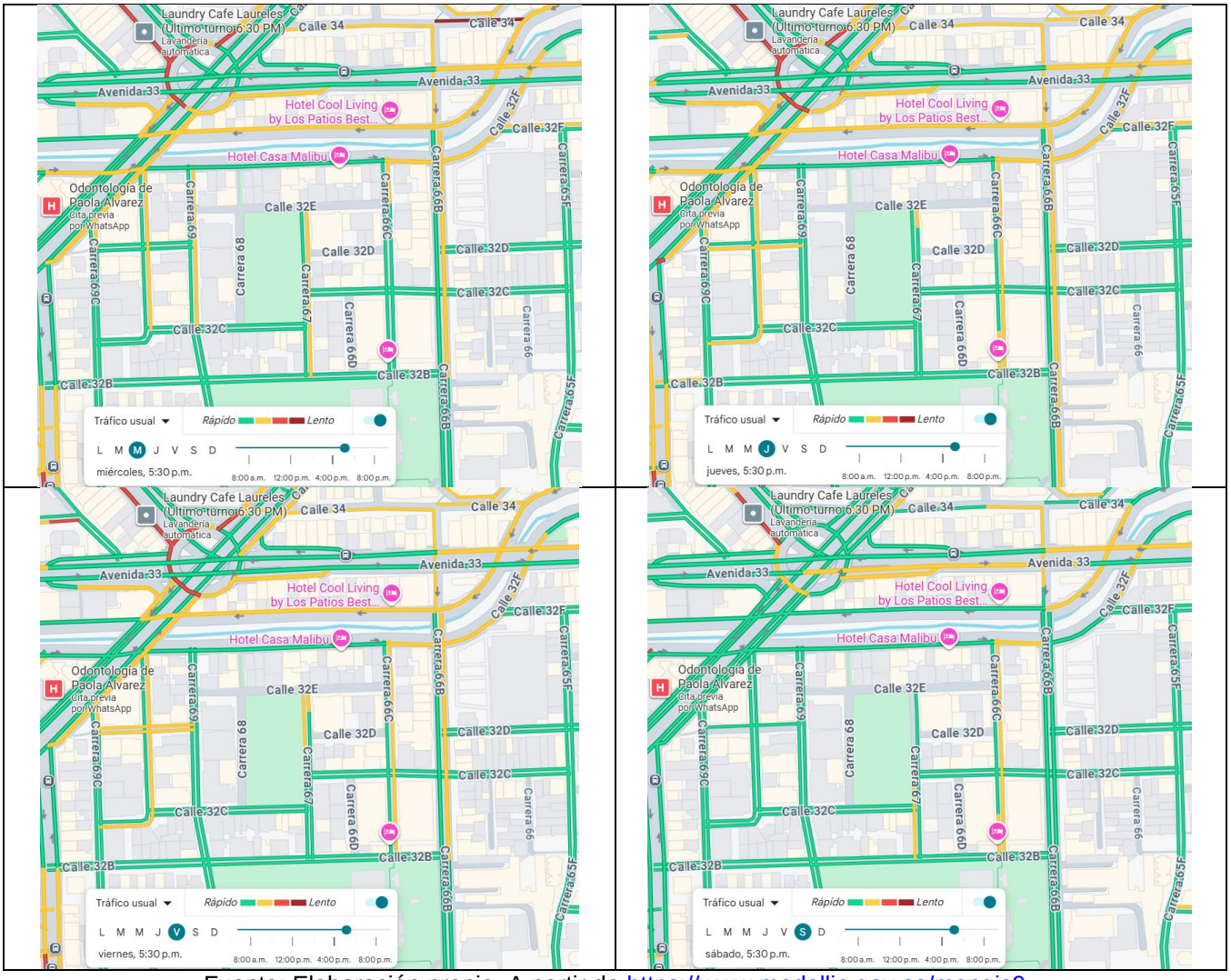
TRÁNSITO VEHICULAR MOTORIZADO

Como se mencionó anteriormente, el cierre total del tramo vial de la calle 32F entre carrera 66B y diagonal 74B, va a desviar el flujo vehicular por la carrera 66B, calle 32B, carrera 69C, diagonal 74B y glorieta de Bulerías. Los tramos viales que servirán como ruta de desvío, se caracterizan por ser vías de servicio, las cuales presentan niveles de congestión leves o bajos para los periodos de la mañana y la tarde, por lo cual se concluye que no se van a presentar problemas de congestión vehiculas en el sector.

Figura 14. Comportamiento típico flujo vehicular en HMD




Laundry Cafe Laureles (Último turno 6:30 PM)
Lavandería automática
Calle 34
Avenida 33
Hotel Cool Living by Los Patios Best...
Hotel Casa Malibú
Calle 32F
Odontología de Paola Alvarez
cita previa por WhatsApp
Carrera 69
Carrera 68
Carrera 67
Carrera 66C
Carrera 66B
Carrera 66D
Carrera 66
Carrera 65F
Calle 32E
Calle 32D
Calle 32C
Calle 32B
Tráfico usual
Rápido
Lento
L M M J V S D
viernes, 8:00 a.m.
sábado, 8:00 a.m.
lunes, 5:30 p.m.
martes, 5:30 p.m.
8:00 a.m.
12:00 p.m.
4:00 p.m.
8:00 p.m.



Fuente: Elaboración propia. A partir de https://www.medellin.gov.co/mapgis9

Considerando lo anterior, es relevante mencionar un beneficio del cierre parcial propuesto, el tramo de mayor impacto por el cierre se da en una longitud de 54 metros, después del punto de intervención, la obra permite la habilitación de dos carriles para atender la demanda del flujo vehicular, lo que permite acercarse a las condiciones de movilidad habitual, disponiendo de una longitud de 60 metros antes de llegar a la intersección de la calle 34, como se muestra a continuación:

Es relevante mencionar que, el **Artículo 135. Comportamientos contrarios a la integridad urbanística,** señala en el numeral 24, lo siguiente:

*"24. Demoler, construir o reparar obras en el horario comprendido entre las 6 de la tarde y 8 de la mañana, como también los días festivos, en **zonas residenciales**" (Negrita fuera de texto).*

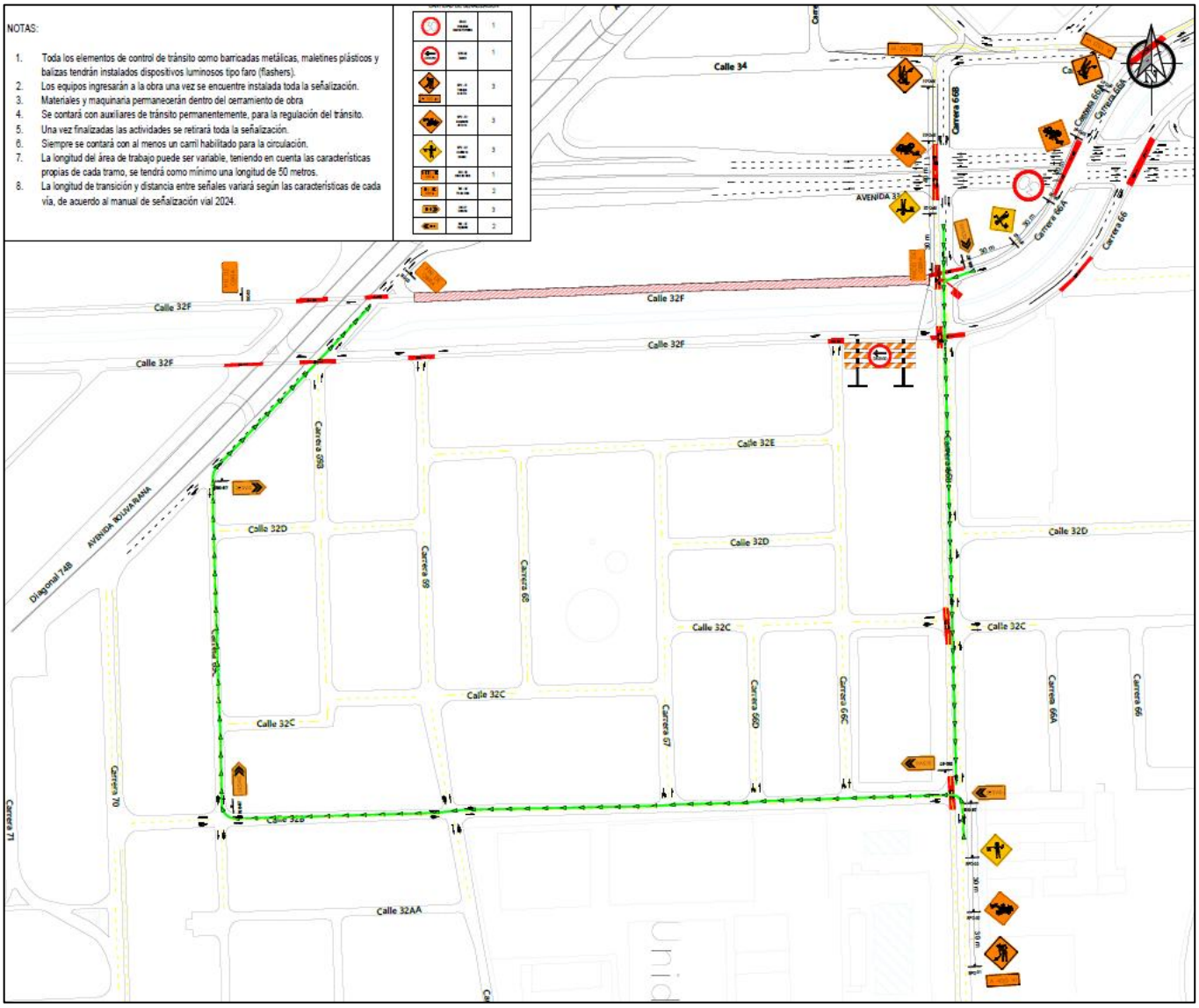
No obstante, esta intervención será socializada con el cuadrante de la Policía Nacional, con el propósito de no transgredir lo estipulado en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia.

PLANOS DE SEÑALIZACIÓN

Se va a realizar un estricto control del tránsito a través de las señales temporales dispuestas en el capítulo 7. Señalización y medidas de seguridad para obras en la vía del Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Resolución 20243040045005 de 2024).

Se anexa plano con la ubicación esquemática de las señales temporales propuestas, considerando el aislamiento de la obra, la circulación peatonal y vehicular segura. Al momento de la ejecución estas deberán ser ubicadas de acuerdo con el manual de señalización vial de 2024 y el capítulo previamente mencionado.

Figura 15. Plano de señalización intervención de obra – calzada norte



Fuente: Elaboración propia

SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO

La señalización y adecuación temporal propuesta para el cierre total de vía, está en concordancia con lo establecido en el Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Resolución 20243040045005 de 2024).

Las señales de prevención, información y reglamentación requeridas para la ejecución de la obra son:

Tabla 5. Señales reglamentarías de obra

Código	Descripción	Cantidad	Señal
SR-30	Velocidad Máxima Permitida (se utilizará esta velocidad en las señales **30 km/h**)	1	
SRO-02	Desvío	1	

Fuente: Elaboración propia. A partir de Manual de Señalización Vial de 2024 - Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial

Tabla 6. Señales preventivas de obra

Código	Descripción	Cantidad	Señal
SPO-01	Trabajos en la vía	3	

Código	Descripción	Cantidad	Señal
SPO-02	Maquinaria en la vía	3	
SPO-03	Auxiliar de tránsito	3	

Fuente: Elaboración propia. A partir de Manual de Señalización Vial de 2024 - Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial

Tabla 7. Señales informativas de obra

Código	Descripción	Cantidad	Señal
SIO-02	Inicio de obra	1	
SIO-03	Fin de obra	1	
SIO-07	Desvío Derecho	3	
SIO-07	Desvío Izquierdo	2	

Fuente: Elaboración propia. A partir de Manual de Señalización Vial de 2024 - Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial

La señalización se va a instalar considerando las acciones vandálicas posibles, las cuales se van a fijar al tablero con remaches, pernos de tuerca antivandálicas, se doblarán los pernos, se aplicará soldadura o epóxico. Los postes se van a anclar con hormigón de suficiente resistencia para evitar los hurtos, tal como se indica en el capítulo 2 del Manual de Señalización Vial del 2024.

Adicionalmente se utilizarán materiales en PVC, fibra de vidrio o cualquier otro que resulte poco atractivo para su hurto pero que en todo caso cumpla con las especificaciones técnicas requeridas.

El contratista de obra **CONSORCIO VIALMED 2025** va a realizar un inventario detallado de toda la señalización existente previa al inicio de las obras, con el objeto de identificar las señales que deberán ser retiradas, cubiertas, reubicadas o que fueron modificadas con posterioridad a la aprobación del presente Plan de Manejo de Tránsito (PMT) y durante todo el proyecto, para evitar confusiones en los usuarios de la vía y posibles siniestros viales.

La estrategia a implementar para el inicio de las actividades contará con un auxiliar de tránsito vial y un vehículo, para en caso de presentarse una emergencia, este pueda ser utilizado para garantizar condiciones de seguridad para los residentes de la zona, los actores viales adyacentes a la zona de impacto y los colaboradores de la obra, procurando en todo momento priorizar a los más vulnerables, peatones y ciclistas.

Aunado a lo anterior es relevante mencionar que, el diseño del Plan de Manejo de Tránsito puede tener modificaciones en el momento de la implementación específica. Cuando esto ocurra, el ingeniero de tránsito especializado, según la necesidad de la obra, realizará esas modificaciones, solo cuando sean aplicables y se cuente con el visto bueno (que puede ser vía correo electrónico) de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

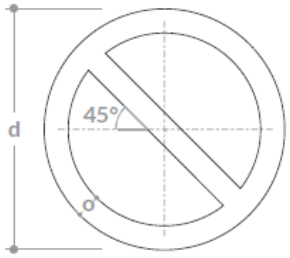
De manera general, se debe atender lo estipulado en el Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Resolución 20243040045005 de 2024), respecto al tamaño o dimensionamiento de las señales a utilizar, de la siguiente manera:

“(…)

El tamaño de las señales verticales es función de la velocidad máxima permitida en la zona de obras, ya que esta determina las distancias a la que la señal debe ser vista y leída. Por ello, las dimensiones mínimas de cada señal reglamentaria y de prevención de peligro, se han definido según los siguientes cuatro tramos de velocidades máximas permitidas:

- Menor o igual a 50 km/h
- 60 ó 70 km/h
- 80 ó 90 km/h *“(…)*

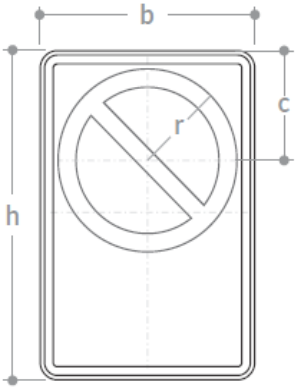
Figura 16. Dimensiones Señales Reglamentarias para obras



Velocidad Máxima Permitida (km/h)	d (cm)	o (cm)
≤ a 50	60	6,0
De 60 a 70	75	7,5
De 80 a 90	90	9,0
> a 90	120	12,0

Fuente: Manual de señalización vial 2024

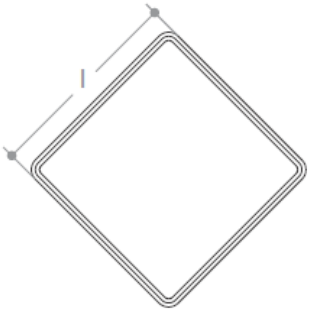
Figura 17. Dimensiones Señales Reglamentarias para obras



Velocidad Máxima Permitida (km/h)	h (cm)	b (cm)	c (cm)	r (cm)
≤ a 50	90	60	30,0	25
De 60 a 70	110	75	37,5	30
De 80 a 90	135	90	45,0	36
> a 90	180	120	60,0	50

Fuente: Manual de señalización vial 2024

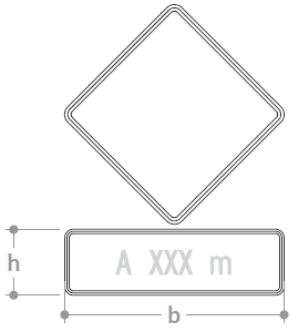
Figura 18. Dimensiones Señales Preventivas (aplica para informativas) para obras



Velocidad Máxima Permitida (km/h)	l (cm)
≤ a 50	60
De 60 a 70	75
De 80 a 90	90
> a 90	120

Fuente: Manual de señalización vial 2024

Figura 19. Dimensiones Señales Preventivas (aplica para informativas) para obras



Velocidad Máxima Permitida (km/h)	h (cm)	b (cm)
≤ a 50	30	81,5
De 60 a 70	40	101,9
De 80 a 90	50	122,2
> a 90	60	163,1

Fuente: Manual de señalización vial 2024

"(…) No obstante, cuando se requiera mejorar la visibilidad de una señal, tales dimensiones mínimas pueden ser aumentadas, siempre que se mantenga la proporción entre todos sus elementos.

En el caso de señales informativas para obras en la vía, las medidas de la señal dependen del tamaño de letra, de la o las leyendas y demás elementos a inscribir en ella. Dado el tamaño de letra que corresponda a la velocidad máxima, la señal se diagrama horizontal y verticalmente con los espacios pertinentes entre todos sus elementos (…)".

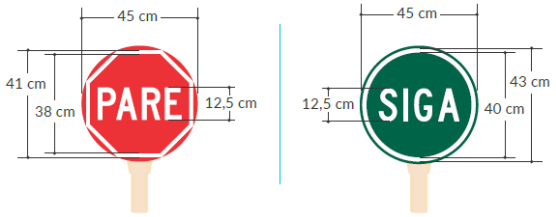
Con base en lo anterior, el tamaño de las señales verticales a utilizar en este plan de manejo de tránsito, corresponden a un tamaño de 60 cm x 60 cm.

ADECUACIONES TEMPORALES Y SEÑALIZACIÓN

SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN Y EL MANEJO DEL TRÁFICO VEHICULAR

La obra va disponer de tres (3) auxiliares de tránsito, el cual para el adecuado desempeño de sus funciones van cumplir con todo lo reglamentado en el numeral 7.9.1.2 Control PARE/SIGA del Manual de Señalización Vial de 2024 - Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Resolución 20243040045005 de 2024). El auxiliar de tránsito requerido para la implementación del presente Plan de Manejo de Tránsito está ubicado en los planos de señalización anexos al presente documento.

Tabla 8. Señales reglamentarias en la obra

	
SRO-04. Control PARE/SIGA **Cantidad: 1 und**	**Auxiliar de tránsito** **Cantidad: 1 und**

Elaboración propia. A partir de Manual de Señalización Vial de 2024 - Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial

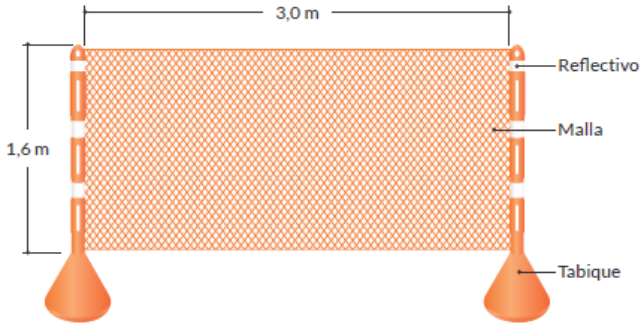
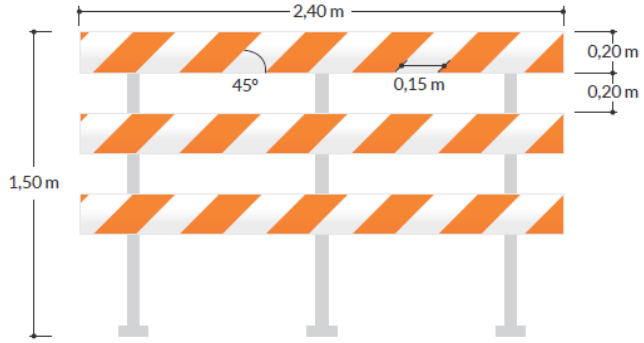
El contratista **CONSORCIO VIALMED 2025** se pondrá en contacto con las demás construcciones de la zona en el momento que se requiera, para instalar la señalización adecuada en la zona de trabajo y que no se genere un conflicto en los usuarios y peatones de la vía.

DISPOSITIVOS PARA CANALIZACIÓN DEL TRÁNSITO

Los dispositivos para regular el tránsito se van a utilizar para la canalización del tránsito a través de las zonas de trabajos y marcando las transiciones graduales necesarias en los casos en que se reduce el ancho de la vía o se generan movimientos inesperados.

La obra utilizará dispositivos de señalización, necesarios para la regulación del tránsito, como son: Barricadas plásticas, Delineadores tubulares (Balizas) con mallas sintéticas con una altura mínima de 1.40 m color naranja para realizar la incorporación.

Tabla 9. Cerramiento de la obra

Descripción	Señal
Delineador tubular plástico altura mínimo 1.40 m con tres franjas reflectivas tipo IV.	
Barricada de listones (metálica)	

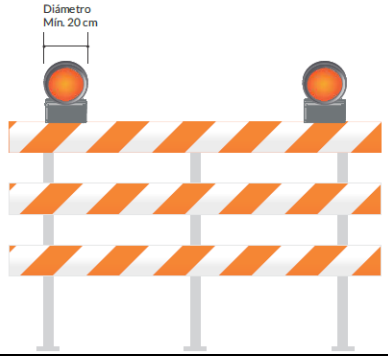
Fuente: Manual de señalización vial 2024

DISPOSITIVOS LUMINOSOS PARA TRABAJOS NOCTURNOS

Las intervenciones físicas que produzcan un impacto en la circulación normal de los flujos de tránsito sobre la calzada vehicular o incluso zonas peatonales o no motorizadas, deben ser advertidas con anticipación mediante la ayuda de dispositivos que puedan ser identificados de manera clara y efectiva por parte de los demás actores viales e incluso trabajadores de las obras a ejecutar.

Aunado a lo anterior, para el desarrollo de las actividades expuestas en este plan de manejo de tránsito, se utilizarán los siguientes dispositivos que aumentarán la visibilidad y seguridad en la circulación adyacente a las zonas de obra:

Tabla 10. Cerramiento de la obra

Descripción	Señal
Faros para zonas de obra	
Linterna	

Fuente: Manual de señalización vial 2024

INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT)

La gestión comunitaria es parte integral del proyecto y hace parte del Plan de Manejo Ambiental, el cual tiene como objetivo principal el de fortalecer y conservar las relaciones con la comunidad directamente afectada y relacionadas con la ejecución del proyecto, a través de los mecanismos de información, atención a emergencias y eventual resolución de conflictos.

La divulgación e información del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) a los impactados por la obra, se llevó a cabo de acuerdo con los requerimientos establecidos en el documento “Manual de Obra Pública del Municipio de Medellín” en el Decreto 1382 de 2014 del municipio de Medellín por medio del cual se acoge la “Guía de Manejo Socio-ambiental para la construcción de obras de infraestructura pública en el municipio de Medellín” y demás dependencias del municipio de Medellín.

Luego de ser ajustado el Plan de Manejo de Tránsito (PMT) de acuerdo con la propuesta del Plan de Trabajo (PDT) del constructor y posteriormente aprobado por parte de la autoridad de tránsito competente, se llevarán a cabo las actividades de divulgación, al personal de obra, la comunidad impactada, a las empresas de transporte público, al igual que los organismos de control de tránsito correspondiente.

Una vez puesto en marcha el Plan de Manejo de Tránsito (PMT), el constructor dispondrá del personal suficiente y los elementos necesarios para llevar un adecuado seguimiento de este.

De la adecuada implementación, del seguimiento y de las acciones a realizar durante el mismo, dependerá el buen funcionamiento del Plan de Manejo de Tránsito:

- En cada uno de los puntos de atención al usuario.
- En las Reuniones con Juntas de Acción Comunal.
- Reunión con la comunidad para la presentación del proyecto.
- Las demás que disponga la Secretaría de Movilidad de Medellín.
- Empresas rutas de transporte afectadas.

Con el propósito de responder en forma oportuna a un hecho contingente, que afecte la operación del flujo vehicular o que represente una situación de emergencia, se tiene previsto que el director de obra posea comunicación vía celular para llamadas de emergencia a Policía, Bomberos, Ambulancias, etc.

Teléfonos de Emergencias:

- Número de emergencia nacional 123
- Defensa Civil 144
- Ambulancias – Cruz roja (24 Horas) 132
- Bomberos (24 Horas) 119 (2 88 00 33)
- Tránsito y Accidentes (24 Horas) 127
-

Información antes de las Obras

Como mecanismo de divulgación se les enviará a los transportadores un oficio donde se mencione lo que se realizará en el lugar, además de que se le comentará a la comunidad o comerciantes del sector las actividades que se vendrán relacionando. Esta divulgación es muy importante, ya que permite que los usuarios tomen las precauciones respectivas al darse el apoyo esperado. Esta deberá referirse a las condiciones del tránsito, a la obra y a la necesidad de apoyo y colaboración de la población.

Información Durante las Obras

En caso de que se genere una PQRS por parte de la comunidad, se procederá con su atención y se dará solución, en caso de que corresponda o así sea.

- Seguridad de los usuarios y el personal.
- Mínimas molestias a los usuarios de la vía.
- Calidad en la ejecución de las obras para evitar reprocesos.
- Mantener el entorno agradable para los usuarios.

PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

Durante la ejecución de las actividades la empresa hará un estricto seguimiento al comportamiento del tránsito una vez implementado el PMT y si es necesario se deberán aplicar correctivos para que sea más eficiente. Estos correctivos pueden hacerse con la instalación de nuevas señales verticales o dispositivos de seguridad, también cuando se concluya una etapa, se debe retirar la señalización que ya no aplica.

Una vez la Secretaría de Movilidad de Medellín adjudique la ejecución de la obra del presente Plan de Manejo de Tránsito, la responsabilidad de su implementación y cumplimiento estará a cargo de la empresa constructora, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la ley colombiana para la contratación pública, supervisión y/o interventoría de contratos.

Personal requerido

Los requerimientos de personal y su dedicación durante la ejecución de los trabajos correspondientes se muestran a continuación. Además, se incluyen las funciones que deberá desempeñar el personal de acuerdo con el cargo.

- **Auxiliar de tránsito**

  Corresponde al personal encargado de controlar el tránsito de vehículos y peatones dentro de la zona afectada por la obra, guiar en forma segura los peatones, conductores y trabajadores y estar en contacto directo con la ciudadanía. Para el adecuado desempeño de sus funciones deberá cumplir con todo lo reglamentado en el numeral 4.10.5 Control PARE/SIGA. del Manual de Señalización Vial de 2024. - Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Condiciones de aseo de la vía

Se mantendrá las condiciones de aseo en la vía haciendo un barrido antes, durante y después de la jornada laboral por parte del contratista **CONSORCIO VIALMED 2025** con el propósito de

recoger los materiales sobrantes que puedan ocasionar siniestros en la vía o entorpecer el tránsito peatonal.

Mantenimiento de la señalización

Durante la etapa de construcción, la constructora va a realizar brigadas de mantenimiento que permitan asegurar la limpieza, el mantenimiento y la permanencia de la señalización en los diferentes niveles y que a su vez garanticen el buen estado de la obra.

En caso de presentarse robos o deterioro de las señales o dispositivos instalados para el buen funcionamiento del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), estos serán objeto de reposición inmediata por parte del contratista **CONSORCIO VIALMED 2025** quien en todo caso será responsable de su cuidado y custodia.

Desinstalación de la señalización temporal

Las actividades de desinstalación de señalización temporal de la obra se van a realizar una vez sean finalizadas las actividades del frente de obra establecidas en el PMT. Lo anterior con el fin de que, una vez terminada la ejecución de la obra, se retire toda la señalización provisional de obra que fue implementada durante su ejecución y se restablezcan las condiciones de movilidad alteradas por el Plan de Manejo de Tránsito. El incumplimiento de esta actividad será sancionado de acuerdo con la normatividad establecida por la autoridad de tránsito.

Manejo de población con movilidad reducida

Durante la socialización del proyecto y en el proceso de caracterización no se evidenció la presencia de personas con movilidad reducida (PMR), sin embargo, para efectos de prevención, y en caso de presentarse durante el desarrollo del proyecto se dejan las siguientes indicaciones, las cuales se tendrán en cuentan en la ejecución del contrato:

- Si la persona tiene limitaciones visuales se les deberá preguntar antes de tomarlos del brazo si desean que se les ayude a pasar el sitio determinado y posteriormente se les deberá ofrecer que se tomen del brazo del trabajador ya que esto da más seguridad a la persona con movilidad reducida. Si la persona va a tomar un medio de transporte se deberá esperar a que el vehículo se detenga e indicarle en donde está la puerta de acceso.

- Igualmente, a las personas en silla de ruedas o movimientos limitados (en caso de existir este tipo de población en el sector, residentes o visitantes) se les deberá preguntar si requieren de apoyo para pasar el sitio determinado. Cuando hay un desnivel que generalmente es un andén, se deberán colocar las ruedas delanteras sobre el andén y en seguida empujar para que las ruedas traseras suban el obstáculo.

Medidas de Manejo

Durante la ejecución de las obras, se va a dirigir la circulación en forma segura y rápida a través de zonas de trabajo y alrededor de ellas, lo que obliga a la imposición de límites de velocidad, controles, dirección de tráfico y disposiciones especiales.

SUPERVISIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

La supervisión estará bajo la responsabilidad del contratista **CONSORCIO VIALMED 2025** verificando que se implemente el presente Plan de Manejo de Tránsito (PMT) antes de dar inicio a las actividades constructivas y su cumplimiento durante el plazo de ejecución. Cuando se requieran complementos o PMT puntuales por modificaciones adicionales a las descritas en el presente documento que afecten los flujos de las vías aledañas y las respectivas aprobaciones por parte de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

El Constructor deberá tener implementado el Plan de Manejo de Tránsito, velando de no presentar afectaciones en la movilidad del sector.

Todo cambio que el constructor intente hacer al presente documento aprobado por la Secretaría de Movilidad deberá ser sometido nuevamente a su aprobación y presentado a dicha entidad con mínimo 15 días hábiles antes de su implementación.

En general, todos los sitios y superficies del terreno que se vean afectados por los trabajos se establecerán en forma tal, que sus condiciones serán iguales o mejores a las existentes antes de iniciar los trabajos.

Finalmente, el contratista **CONSORCIO VIALMED 2025** deberá adoptar todas las recomendaciones emitidas en este Plan de Manejo de Tránsito (PMT) y las que pudiere exigir la Secretaría de Movilidad e implementar toda la señalización y elementos necesarios para garantizar que los flujos vehiculares y peatonales no se vean afectados por las obras.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ministerio de Transporte. (2002). Código nacional de tránsito terrestre.
- Alcaldía de Medellín. (Mayo de 2010). Decreto 0756. Medellín.
- Municipio de Medellín. (2016). Resolución número 2585 de 2016.
- Municipio de Medellín. (2018). Resolución número 20850026140.
- Alcaldía de Medellín. (2018). Mapas Medellín. Obtenido de https://www.medellin.gov.co/MAPGISV5_WEB/mapa.jsp?aplicacion=0
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024

ANEXOS

- Anexo A. Plano de señalización 1 de 2
- Anexo B. Desvío propuesto ruta transporte público 2 de 2



República de Colombia
Ministerio de Educación Nacional

La Universidad Nacional de Colombia

Teniendo en cuenta que

Sebastián Posada García

C.C. 1036633297 de Itagüí

cumplió satisfactoriamente todos los requisitos académicos reglamentarios del Plan de Estudios de Posgrado, le confiere el Título de

Especialista en Vías y Transporte

En la ciudad de Medellín, a los 3 días del mes de julio de 2020

Decanatura de Facultad | Rectoría | Secretaría General

Registro No 4117, Folio 76 del Libro de Diplomas n.° 3
de la Facultad de Minas Sede Medellín

COPIA ELECTRÓNICA AUTÉNTICA