PLAN DE MANEJO DE TRAFICO

PROYECTO

PAVIMENTACION MEDIANTE EL SISTEMA DE PLACA HUELLA EN LA RED TERCIARIA CLASIFICADA CRUCE RUTA 4505 - CASABOHEMIA-ALTO PIRAVANTE DEL MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE HUILA

SEPTIEMBRE DEL 2025

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

Mediante información de los estudios de tránsito desarrollados en el proyecto se permitió cuantificar y caracterizar los volúmenes de vehículos sobre los corredores en estudio, para luego de analizada, emplearla como material base para determinar las alternativas de movilidad de vehículos en la etapa de construcción del proyecto.

Una vez analizada la información secundaria, se elaboró el Plan General de Manejo de Tráfico Señalización y Desvíos (PMT) para el desarrollo de las actividades durante la realización del proyecto. El objetivo del PMT es dar los lineamientos básicos para poder mitigar el impacto causado por el desarrollo de las actividades que se ejecutarán en la etapa de mejoramiento de las vías. Esta mitigación de impacto contempla el tráfico vehicular actualmente en circulación, la seguridad vial y la seguridad del personal al interior de la obra.

El PMT se ha preparado con base en los documentos que sobre el tema han desarrollado las entidades nacionales, como son el Manual de Señalización Vial - Dispositivos para el control del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia del Ministerio de Transporte.

OBJETIVOS Y ALCANCES

Los principales objetivos y alcances a obtener con este estudio son:

- Analizar la información de los estudios de tránsito existente
- Elaboración del Plan General de Manejo de Tráfico Señalización y Desvío (PMT)para el desarrollo de las actividades durante la construcción.
- Establecer los lineamientos básicos para mitigar el impacto sobre los movimientos vehiculares que causan las actividades a ejecutar durante la etapa de construcción del proyecto.

CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se encuentra en la zona rural del Municipio de CAMPOALEGRE del Departamento del Huila.

TIPO DE OBRA

Las principales actividades contempladas en la realización de este proyecto se describen a continuación:

- Localización y replanteo
- Excavaciones
- Conformación de la calzada existente
- Rellenos
- Sub base granular
- Concretos
- Construcción de alcantarillas
- Construcción de filtros

TIEMPO DE EJECUCIÓN

De acuerdo con lo proyectado en el cronograma de trabajo el tiempo se distribuirá de la siguiente manera: 2 meses precontractual, 6 meses de ejecución, 4 meses de liquidación

MAQUINARIA A EMPLEAR

Para la etapa de ejecución del mejoramiento de las vías se tiene proyectado el uso de la siguiente maquinaria y equipos:

- Bulldozer
- Carrotanque de agua
- Mezcladora de concreto
- Motoniveladora
- Retroexcavadora
- Retroexcavadora sobre oruga
- Vibrador de concreto
- Vibro compactador

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA VÍA

Las condiciones actúales de los corredores viales son aceptables permitiendo el flujo de vehículos sin ninguna restricción. La mayor parte de los sectores presentan condiciones

topográficas con pendientes altas, existiendo condiciones topográficas poco favorables. Los tramos que comprende este estudio actualmente cuentan con una capa leve de afirmado en la totalidad de su capa de rodadura, su sección transversal esta entre 4 y 5 m en promedio.

MANEJO DE LAS DIFERENTES TIPOLOGÍAS DE TRANSPORTE

El objetivo principal del manejo del tráfico mixto es el de mitigar las condiciones adversas que se puedan generar por las obras que se generen durante el periodo de mejoramiento. Los vehículos no podrán continuar circulando normalmente en el corredor vial a intervenir.

Cuando se presente algún cierre parcial o intervención sobre la vía, que afecte el servicio de la vía, el contratista deberá presentar previamente el Plan de Manejo de Trafico Especifico y gestionar su aprobación ante las autoridades competentes, para su respectiva divulgación a los usuarios del corredor vial.

MANEJO DE VEHÍCULOS DE CARGA

El Contratista deberá notificar por escrito a la entidad de Transito correspondiente el recorrido de los equipos y maquinarias para su acceso al sitio de la obra y retiro de la misma, sobre todo las que estén referenciadas como transporte de cargas extra dimensionadas.

El Contratista deberá presentar las rutas para los vehículos de carga que suministran materiales y equipos.

Las rutas utilizadas por los vehículos de carga que transporten materiales provenientes de canteras o escombreras, así como para el traslado de maquinaria, deberán ser presentadas previo al inicio de las actividades de obra; el contratista verificará que todos los vehículos cumplan con la reglamentación existente en materia ambiental y de tránsito de acuerdo a los establecido en la Ley 769. Se reportará a la Policía de Carreteras cualquier traslado de maquinaria pesada cumpliendo con la normatividad vigente.

PROCEDIMIENTO PARA LA MOVILIZACIÓN DE MAQUINARIA Y EQUIPOS.

En cada sitio establecido como de entrada y salida de maquinaria y equipo, en la zona de obra o en la salida del campamento donde se almacenará la maquinaria, se dispondrá de una persona dotada con flexómetro y debidamente capacitada para ejercer el respectivo control de salida, en caso de que la carga sea extra dimensionada. El traslado de maquinaria y equipos utilizados para la ejecución de la obra estará determinado por los procedimientos descritos a continuación:

TRASLADO DE EQUIPOS O MAQUINARIA A LA ZONA DE OBRA

Este traslado deberá realizarse mediante vehículos con o sin remolque, tipo camabaja, grúa, remolque, entre otros diseñados para tal fin.

El tránsito de vehículos pesados que transporte la maquinaria y equipo, es decir los vehículos que superen las 5 Toneladas, se regirán por establecido en la resolución 13791 de 1988 y demás normas modificatorias, en especial las del nuevo código de Tránsito.

TRASLADO DE EQUIPOS O MAQUINARIA DENTRO DE LA ZONA DE OBRA

Todos los equipos sin importar las dimensiones y características podrán circular por sus propios medios por las zonas requeridas, siempre y cuando estas zonas estén cerradas al uso público, las cuales deben estar debidamente señalizadas. Esta señalización se realizará de acuerdo con la normatividad vigente sobre la materia y específicamente las contenidas en el Manual de dispositivos para la regulación del tránsito en calles y Carreteras del Ministerio de Transporte, el Plan de manejo de Tráfico aprobado y las condiciones particulares establecidas contractualmente.

TRASLADO DE EQUIPOS Y MAQUINARIA DEL CAMPAMENTO A LA ZONA DE OBRA

Todos los equipos sin importar las dimensiones y características podrán circular por sus propios medios por las zonas requeridas, siempre y cuando estas zonas estén cerradas al uso público, las cuales deben estar debidamente señalizadas. Cuando ésta distancia de traslado sobrepase los 500 m se tratará de acuerdo con el procedimiento establecido para el traslado de maquinaria y equipo a la Zona de Obra. La solicitud de los permisos ante el Ministerio de Transporte según corresponda la realizará el Ingeniero Residente de Obra.

PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO

El plan de Manejo de Trafico está basado en los principios básicos de la operación de vías, en donde se resalta que se debe garantizar la disponibilidad de la vía al tránsito en forma permanente.

El contratista podrá limitar la disponibilidad de la vía únicamente cuando se presenten situaciones que revistan especial gravedad, siempre que sean impredecibles e irresistibles para el contratista, tales como:

Condiciones climáticas muy adversas, que recomienden la interrupción del tránsito para garantizar la seguridad de las personas.

Accidentes o incidentes de gran proporción, fuera del control del contratista y que impliquen un alto riesgo para el usuario al momento de transitar por la vía.

Igualmente podrá limitarse parcialmente la disponibilidad de la vía para la ejecución de obras programadas con anticipación. El contratista deberá garantizar que en estos casos no se presentará una suspensión total del flujo vehicular.

En caso de no ser posible el cierre parcial, requiriéndose inevitablemente un cierre total temporal de la vía, el constructor deberá presentar a la Interventoría y a la secretaria de tránsito el plan de desvíos programado, el dispositivo de señalización temporal de obra a implementar y el plan por medio del cual el contratista informará a la comunidad y las autoridades competentes, a las empresas de servicios públicos y en general a la comunidad afectada por el cierre.

PROGRAMACIÓN DE OBRA

PRELIMINARES Y ADECUACIÓN DEL TERRENO

El desarrollo de este ítem incluye lo concerniente a:

- Trazado, localización y replanteo
- Excavaciones varias sin clasificar
- Demolición, remoción y disposición final de estructura de concreto no reforzada

OBRAS DE DRENAJE

En el desarrollo de esta actividad se requiere de la restricción a un carril, para la construcción de alcantarillas y cunetas revestidas.

- Cunetas
- Alcantarillas
- Filtros

ESTRUCTURAS

- Conformación de la calzada existente
- Estructura sub base granular
- Construcción calzada en concreto

PLAN DE MOVILIDAD

Debido a que le proyecto contempla el mejoramiento de la vía a intervenir del proyecto, se deberán realizar actividades sobre el corredor existente y en sectores aledaños al mismo, por lo que se requerirá realizar el cierre por medias calzadas, para lo cual se iniciaran las actividades que aumenten la capacidad de la vía. Todas las restricciones viales deberán ser reguladas con controladores de tráfico y con la respectiva señalización nocturna en caso de mantener los cierres.

ESQUEMA INTERVENCIÓN DE UN CARRIL DE LA CALZADA



Los controladores de tráfico deberán ser capacitados y dotados de radios de comunicaciones para realizar una efectiva y segura regulación del tránsito. Mientras no se requiera de intervenciones viales, se deberá disponer de controladores de tráfico para garantizar las maniobras seguras de acceso y salida de maquinaria del frente de obra.

ESQUEMA SEÑALIZACIÓN SIN INTERVENCIÓN DE VÍA



En casos donde no se requieran restricciones viales, pero sea un punto de acceso y salida de maquinaria frecuente, se deberá implementar el siguiente esquema de señalización.

ESQUEMA SEÑALIZACIÓN PARA EL ACCESO Y SALIDA DE MAQUINARIA



ACCIONES DE CONTINGENCIA

Con el propósito de responder en forma oportuna a un hecho que afecte la operación del flujo vehicular o que represente una situación de emergencia, el contratista deberá presentar un plan de emergencia previo al inicio de las actividades, el cual deberá contar con información sobre maquinaria y equipo de apoyo para las labores requeridas en la solución de emergencias y poseer teléfonos de los entes policivos, militares y de socorro que pueden prestar atención en caso de cualquier eventualidad.

SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES

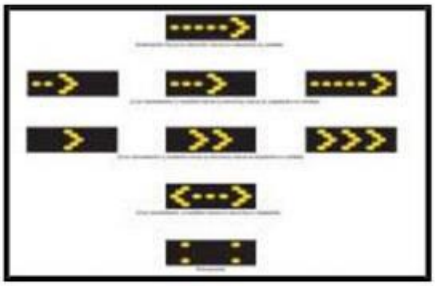
Dentro de los requerimientos contractuales del contrato en el anexo técnico, se resalta que se debe cumplir con las especificaciones establecidas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte (2004), en el cual se resalta que los elementos de señalización a utilizar por obras, tales como señales preventivas, señales reglamentarias, señales informativas, barreras, conos, canecas, cinta refractiva y demás elementos de señalización deberán cumplir con las especificaciones establecidas en dicho manual.

El contratista deberá utilizar elementos que permitan delimitar claramente el área de trabajo, delimitar las áreas de circulación vehicular, prevenir el ingreso o circulación de vehículos y personas ajenas a la obra, proteger a los trabajadores de posibles accidentes con vehículos.

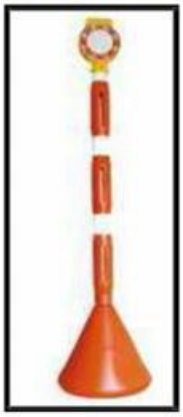
Adicionalmente, deberá hacer uso de elementos de señalización nocturna en las condiciones más desfavorables de visibilidad. Para estos casos los elementos de señalización deberán cumplir con las Especificaciones Generales de Construcción del Instituto Nacional de Vías vigentes, y con el Manual de Señalización Vial, en cuanto a:

- Reflectividad de todas las señales de tránsito.
- Reflectividad de todos los elementos de direccionamiento (tales como, barricadas, canecas, barreras plásticas, entre otros).
- Utilización de luces intermitentes que permitan garantizar la visibilidad de las barricadas o elementos de direccionamiento. En caso de barreras se deberán colocar luces de advertencia que permitan mayor visibilidad.
- Utilización de señales luminosas que generen luz propia.

FLECHAS LUMINOSAS



FLASHER LUMINOSOS



La maquinaria que se utilice durante la obra deberá poseer marcas reflectivas en sus partes laterales y cintas alternando el rojo y el blanco, en forma vertical en la parte delantera y vertical en 45º en la parte trasera.

Señales Informativas: Estas alertan e informan a los usuarios sobre la aproximación a un lugar en el cual las condiciones normales de circulación han sido modificadas en el desarrollo del contrato se utilizarán las siguientes:

SPO-01 Trabajos en la Vía, las cuales serán instaladas a 100 metros del frente de obra que se intervendrá



SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA

SPO-02 Maquinaría en la vía, las cuales serán instaladas a 150 metros del frente de obra que se intervendrá.



SEÑAL SPO-02 MAQUINARIA EN LA VÍA

SPO-03 Banderero: Esta señal se empleará para advertir a los conductores la aproximación a un tramo de vía que estará regulado por personal de la obra, el cual utilizará señales manuales.



SEÑAL SPO-03 BANDERERO

SRO-02 Desvío: Esta señal será instalada sobre el carril o la calzada que se cierre, para indicar el sentido en el que se desvía el flujo vehicular.



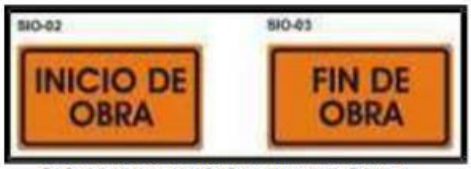
SEÑAL SRO-02 DESVÍO

SIO-01 Aproximación a obra en la vía: Esta señal se empleará para advertir conductores y peatones la aproximación a un tramo de vía afectado por una obra. La señal llevara la leyenda "OBRA EN LA VÍA", seguida de la distancia a la cual se encuentra la obra. Se podrá usar conjuntamente con otras señales o repetirla variando la distancia.



SEÑAL SIO-01 APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA

SIO 02 Y 03, Inicio Y Fin De Obra: Esta señal indicará el inicio de los trabajos en la vía o zona adyacente a ella, con el mensaje "INICIO DE OBRA", Igualmente, se instalará otra señal con las mismas características, pero indicando el sitio de finalización de la obra, con la leyenda "FIN DE OBRA". Las letras tendrán una altura de mínimo 20 centímetros, utilizando el alfabeto tipo D.



SIO 02 Y 03, INICIO Y FIN DE OBRA

SIO-05 Desvío: Esta señal se empleará para advertir a los usuarios de las vías, la proximidad a un sitio en el cual se desvía la circulación del tránsito. Deberá indicarse la distancia a la cual se encuentra el desvío.



SIO-05 DESVÍO

Dispositivos Varios: Son todos aquellos implementos utilizados para la protección de las personas tales como:

Barricadas: Estarán formadas por bandas o listones horizontales, con una longitud entre 2,0 m y 2,4 m y una altura de 0,20 m, separadas por espacios iguales a sus alturas. Las bandas serán fijadas a caballetes. La altura de cada barricada deberá ser de 1,50 m como mínimo. Las franjas de las barreras serán de colores alternados blanco y naranja, con una inclinación hacia el piso de 45 grados en la dirección del paso de los vehículos.

Cuando existen desvíos hacia la izquierda y la derecha, las franjas deberán dirigirse hacia ambos lados, partiendo desde el centro de la barrera. Los soportes y el reverso de la barrera serán de color blanco, Las franjas deberán ser elaboradas en material reflectivo Tipo III, de tal manera que sean visibles, bajo condiciones atmosféricas normales, a una distancia mínima de 300 metros, cuando se iluminen con las luces altas de un vehículo normal. Las barricadas se utilizarán sobre el carril o la calzada que se programe cerrar totalmente y se colocarán perpendicularmente al eje de la vía, obstruyendo el carril o la calzada inhabilitada para la circulación del tránsito vehicular, indicando el sentido de desvío del flujo vehicular.

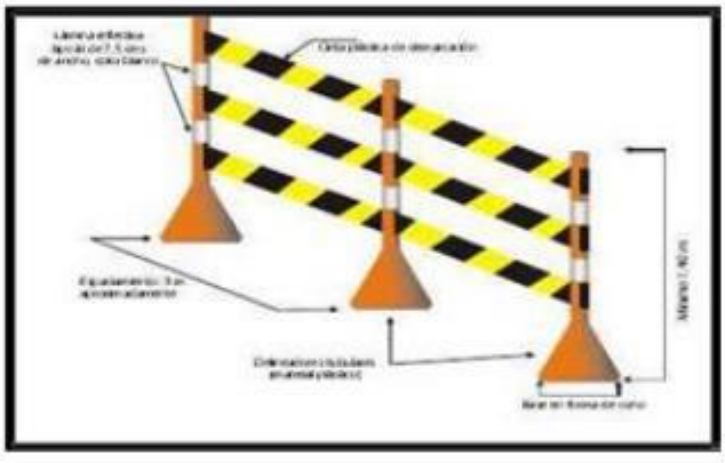
En la parte superior de la barricada se deberá colocar la señal SRO-01 o SRO-02 según corresponda.



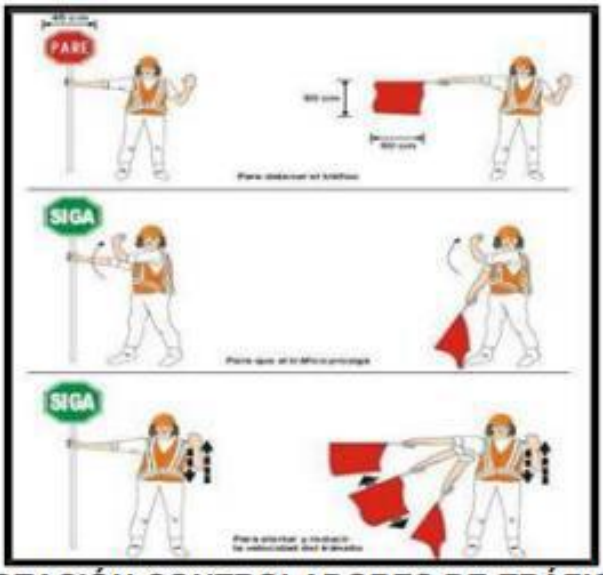
BARRICADA CON DESVÍO Y ESQUEMA DE DIRECCIÓN DE FRANJAS

Canalizadores tubulares: Se utilizan para sostener la Cinta de demarcación y/o Polisombra; para garantizar su estabilidad y funcionamiento se recomienda una separación entre ellos de aproximadamente 3 metros.

DELINEADOR TUBULAR Y CANALIZACIONES CON CINTA DE SEÑALIZACIÓN



En lo que respecta a la entrada y salida de materiales, equipos y salida de escombros y demás para cada frente en ejecución se contará con personas que den las indicaciones necesarias y oportunas para el manejo del tráfico de equipos y materiales de construcción.



DOTACIÓN CONTROLADORES DE TRÁFICO

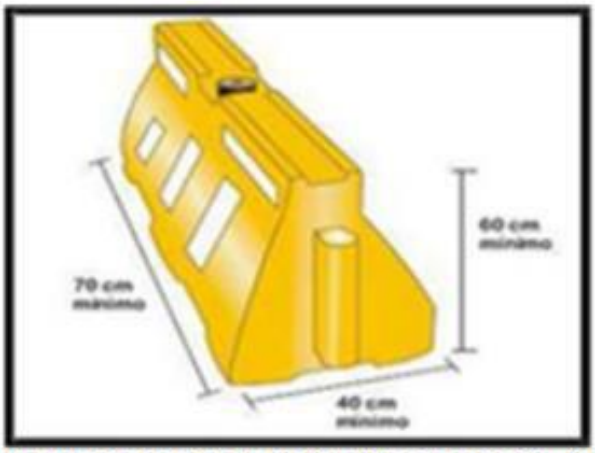
Se debe hacer cerramiento del área de trabajo, aislando completamente los frentes de intervención, mediante la instalación de tela polipropileno verde y/o malla fina azul (El cerramiento se realizará con 1 metro inferior de tela polipropileno verde y 1 metro superior de malla fina azul, instalada sobre párales o colombinas o delineadores tubulares cada 5 metros), se deben instalar maletines o barreras plásticas interconectadas, en curvas peligrosas o donde se presenten desniveles fuertes entre las calzadas que representen peligro, de tal forma que se dé seguridad a los trabajadores de la obra y usuarios de la vía.

El contratista debe garantizar que en todo momento se encuentren aislados los sitios en los que se realice cualquier actividad de obra, etc. objeto del contrato del flujo peatonal y/o vehicular y se dé plena seguridad tanto a trabajadores, como a peatones y vehículos.

Los dispositivos para la regulación de tránsito, deben ubicarse con anterioridad al inicio de obra, permanecer en su totalidad durante la ejecución de la misma y ser retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación.

Todos los elementos de señalización y de aislamiento se deben mantener perfectamente limpios y bien colocados.

Una vez se han terminado las obras proyectadas, se debe instalar inmediatamente la señalización definitiva vertical y horizontal de acuerdo al diseño aprobado de esta.



AISLAMIENTO DE OBRA CON BARRERAS PLÁSTICAS

SEÑALIZACIÓN DE PRIMER NIVEL

Esta señalización tiene por objeto informar a los conductores acerca de los sectores intervenidos previniéndolos sobre las restricciones que se presentan sobre el corredor intervenido, con el fin de que los usuarios se programen en sus recorridos habituales.

Esta señalización, consiste en pasacalles en tela color naranja y caracteres negros. Aun cuando no está contemplado dentro el Manual de Señalización, se utiliza por ser muy visible y de fácil ubicación.

SEÑALIZACIÓN DE SEGUNDO NIVEL

Corresponde a señalización preventiva, informativa y reglamentaria que se ubica en la zona de influencia para guiar a los usuarios de las vías en los desvíos para el correcto funcionamiento del Plan de Manejo de Tráfico. La señalización se hará de acuerdo con el "Manual de señalización vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo rutas en Colombia". El diseño y la ubicación de la señalización de segundo nivel para el plan de desvíos general deberán ser presentados por el contratista previo al inicio de actividades por cada sector y deberá ser verificado por la interventoría previo al inicio de los trabajos.

SEÑALIZACIÓN DE TERCER NIVEL

La señalización de tercer nivel corresponde a toda la señalización preventiva, informativa, reglamentaria y señalización luminosa, además de los dispositivos de seguridad vial, que se ubican en el sector de la obra con el objeto de informar, prevenir y reglamentar las actuaciones de conductores y peatones para hacer seguro su tránsito por la zona de obra.

De igual forma, la señalización luminosa deberá instalarse en sitios en donde el flujo vehicular se encuentre con obstáculos de manera frontal y en todo lugar donde las condiciones de intervención generen una situación de accidentalidad potencialmente alta. Se incluye en este nivel toda la señalización a implementar para el manejo de vehículos, a lo largo y a través de cada tramo intervenido, así como la señalización de aproximación al sector de obra. El diseño de esta señalización se realizará acorde con cada una de las fases de intervención.

DEMARCACIÓN PROVISIONAL

Dentro del alcance del PMT se debe prever la demarcación de los corredores que se puedan ir entregando progresivamente al servicio de los usuarios, siguiendo los lineamientos que se indican en el Manual de Señalización vial y que tienen que ver con las líneas de separación de carriles, flechas de sentido de circulación, demarcación de zonas escolares etc.

Durante el tiempo que dure la intervención, se deberá mantener en buenas condiciones toda la demarcación sobre el corredor.

ADECUACIONES TEMPORALES

Dado que la construcción del corredor vial requiere de intervenciones sobre la vía existente, se requiere realizar adecuaciones temporales, en las transiciones de reducción y ampliación de calzada. Se deben instalar las señales de aproximación respectivas, a las intersecciones a regular, a fin de prevenir a los conductores sobre la entrada y salida de maquinaria de los frentes de obra o escombreras.

SEGURIDAD VIAL

En todo momento se deberá mantener una adecuada señalización de la vía, de acuerdo con las normas de seguridad vial y las condiciones topográficas y geométricas de la vía, se deberán realizar campañas de información e inducción al público, ya que la seguridad vial es el objetivo principal desde las Etapas de Pre- construcción, Construcción y Operación, debe apoyar a las autoridades del control del tránsito e implementar las metodologías de seguimiento de tramos de concentración de accidentes del Plan Nacional de Reducción de Accidentes, para la prevención de accidentes y contribuir en reducir los índices de accidentalidad tanto en número como en gravedad.

La adecuada señalización, así como campañas de información e inducción al público serán los elementos complementarios para el cumplimiento de este principio.

INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PLAN

Una vez aprobado el Plan de Manejo de Trafico previo al inicio de obras, deberá informarse a los usuarios del área de influencia a través de medios masivos o de elementos de comunicación entregados en la vía. Esta divulgación podrá ser distribuida, de acuerdo al impacto del cierre que se tenga programado.

CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LA PUESTA EN MARCHA DEL PMT

Desde la entrega de la zona de obra al contratista, de acuerdo con lo establecido en el contrato se deberá garantizar con controladores de tráfico para las actividades que afecten parcialmente la calzada.

El contratista deberá presentar al Interventor el Programa de Señalización y Manejo de tránsito, específico del frente de obra previo a la iniciación de las actividades programadas.

Del seguimiento y de las acciones a realizar durante las implementaciones de los Planes de Manejo de Trafico, dependerá el buen funcionamiento de este. El contratista deberá contar con planes de contingencia que le permitan aplicar acciones oportunas que den solución a las diferentes alteraciones al tráfico que puedan presentarse durante la ejecución de las obras.

LOCALIZACIÓN DE CAMPAMENTOS

El campamento estará ubicado sobre el corredor en un lugar de fácil acceso para los vehículos del contratista y que, a su vez, no cause traumatismos al tráfico vehicular durante los desplazamientos desde y hacia él. Contará con una bodega de almacenaje de todos los dispositivos necesarios para el seguimiento al PMT, contará con un stock de los materiales que se deben renovar permanentemente como son: cinta reflectiva, colombinas, barricadas y señales de tránsito más empleadas.

PERSONAL Y EQUIPO REQUERIDO

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

DIRECTOR DE OBRA

Será el encargado de velar por el cumplimiento del PMT y de gestionar los recursos necesarios para su implementación

RESIDENTE DE OBRA

Será el encargado de implementar y verificar el cumplimiento de las medidas planteadas en el presente documento.

ASESOR DE TRÁFICO

Será el encargado de diseñar los planes de manejo de tráfico y realizar los informes de monitoreo mensual.

CONTROLADORES DE TRÁNSITO Y MANTENIMIENTO

Corresponde al personal encargado de controlar el tránsito de vehículos dentro de la zona afectada por la obra. Serán los encargados de guiar en forma segura a conductores y trabajadores y estarán en contacto directo con los usuarios de la vía;

en consecuencia, para desempeñarse en este cargo, en lo posible deberá seleccionarse personal capacitado con educación básica secundaria, experiencia en obras similares, con buenas relaciones interpersonales, buenos reflejos y reacciones, sentido de responsabilidad, conocimiento de las normas básicas de tránsito, buenas condiciones físicas y mentales.

Para el adecuado desempeño de sus funciones estará dotado de paletas con los mensajes PARE y SIGA (una por cada cara) y/o lámparas operadas manualmente, como parte de su indumentaria se requiere un uniforme color amarillo, casco y chaleco reflectivo de acuerdo con las especificaciones definidas por el Manual de Señalización – 2004.

SEÑALIZACIÓN

Con el fin de atender posibles contingencias se deberá contar con un almacenamiento de reserva de señalización, de por lo menos un 5% del total de señalización con que cuente el contratista.

IMPLEMENTACIÓN DEL PMT

Para un adecuado funcionamiento del Plan de Manejo de Trafico, se considerarán los siguientes aspectos:

DISPONIBILIDAD E INSTALACIÓN DE ELEMENTOS PARA EL PMT

El residente de obra verificara diariamente la correcta ubicación y mantenimiento de la señalización dispuesta en obra de acuerdo con las intervenciones previstas.

COORDINACIÓN DE PARTICIPANTES EN EL PLAN

Se estará en permanente comunicación con las autoridades competentes, sobre cierres parciales y otros eventos contemplados en el PMT general.

PREVISIÓN PARA AJUSTES EN CAMPO DEL PLAN

En los comités de obra que se establezcan se podrán proponer ajustes o complementos al presente plan de Manejo de Trafico General que presente el Contratista, por lo tanto, este será dinámico y se dejaran registros de las respectivas actualizaciones

SEGUIMIENTO

Se realizará el respectivo seguimiento al PMT, durante las etapas de avance de ejecución de la obra.

CONCLUSIONES.

El presente PMT diseñado para la construcción de placas huellas en sitios críticos de las veredas del municipio de GARZON, no comprende el cierre total de corredores viales, por lo tanto, se ha diseñado para cierres parciales por lo que no se contemplan vías alternas para la movilidad de la comunidad, se habilitaran corredores paralelos a la vía para movilización peatonal, la señalización establecida corresponde a señalización para cierres parciales, trabajos a media calzada por lo que no se requieren controladores de tránsito.

Los esquemas de señalización propuestos, los cuales se reflejan en el presupuesto del PMT que hace parte de este proyecto se muestran a continuación, teniendo en cuenta que la totalidad de los tramos están en un rango entre 100 y 250 mts lineales de intervención



Realizo

JULIO CESAR VARGAS SANDOVAL
Ingeniero civil
Consultor