PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

PROYECTO:
“MEJORAMIENTO DE LA VÍA MONQUIRÁ - LA REFORMA ETAPA 01 EN EL MUNICIPIO DE SOGAMOSO, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ”

MUNICIPIO DE SOGAMOSO
DEPARTAMENTO DE BOYACÁ
SEPTIEMBRE DE 2025

TABLA DE CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN 5
2 OBJETIVOS Y ALCANCES 6
2.1 GENERAL 6
2.2 ESPECIFICOS 6
2.3 ALCANCES 7
3 CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO 8
3.1 LOCALIZACIÓN GENERAL 8
3.1.1 Municipio de Belén 8
4 METODOLOGÍA 9
5 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA OBRA 12
5.1 TIPO DE OBRA A REALIZAR 12
5.2 ACTIVIDADES A DESARROLLAR DURANTE LA EJECUCIÓN 12
5.3 MAQUINARIA A UTILIZAR 13
6 FORMULACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO 14
6.1 CONCEPCIÓN GENERAL DEL PLAN DE MANEJO 14
6.2 IMPACTOS A MITIGAR CON EL PMT 14
6.3 SEÑALIZACIPON GENERAL 15
6.3.1 Señales preventivas 15
6.3.2 Señales reglamentarias 17
6.4 SEÑALES INFORMATIVAS 19
6.5 DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN DEL TRÁNSITO 20
6.5.1 Barricadas 21
6.5.2 Conos 22
6.5.3 Delineadores tubulares 22
6.5.4 Canecas 22
6.5.5 Barreras plásticas flexibles (maletines) 22
6.6 DISPOSITIVOS LUMINOSOS 23
6.6.1 Reflectores 23
6.6.2 Luces de identificación de peligro (luces intermitentes) 23
6.6.3 Lámparas de encendido eléctrico continuo 23

6.6.4 Luces de advertencia en barricadas 23
6.7 DISPOSITIVOS MANUALES 24
6.7.1 Banderas y paletas 24
6.8 COMITES AMBIENTALES Y DE TRANSITO 26
6.8.1 Comités de transito ordinarios 26
6.8.2 Acciones de contingencia 26
6.9 INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PLAN 27
6.9.1 Información durante el período de ambientación 27
6.9.2 Información antes de las obras 27
6.9.3 Información durante las obras 28
6.9.4 Medios de difusión a utilizar 28
6.10 PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO 28
6.11 VIGILANCIA DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO 29
6.12 MANEJO DE TRÁNSITO INHERENTE AL PROYECTO 30
6.12.1 Modo de ejecución 30
6.13 PRESUPUESTO DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO 31

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Localización General Área de intervención del proyecto..... 8
Figura 2 Señales Preventivas 16
Figura 3 Señales Reglamentarias..... 18
Figura 4 Señales Informativas 20
Figura 5. Barricadas 21
Figura 6 Bandereros y Paletas 25

1 INTRODUCCIÓN

El presente plan de manejo de tránsito, está basado en el Manual Señalización Vial del Ministerio de transporte, para el **"MEJORAMIENTO DE LA VÍA MONQUIRÁ - LA REFORMA ETAPA 01 EN EL MUNICIPIO DE SOGAMOSO, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ".** Se desarrolla este documento con el fin de mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, limpio, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, bajo el cumplimiento de las normas establecidas para la regulación del tránsito.

Cabe indicar que la autoridad de tránsito, en este caso la Secretaría de planeación del municipio de Tasco es la responsable de la revisión, verificación y vigilancia del Plan de Manejo del Tránsito para obras que afecten la infraestructura vial y es de vital importancia realizar un seguimiento al Plan de Manejo del Tránsito durante las diferentes etapas de avance de la ejecución de la obra, con el fin de monitorear el tránsito vehicular y peatonal, y de acuerdo con ello tomar las medidas correctivas que fuesen necesarias para garantizar un eficaz funcionamiento de éste, lo cual se hará en los diferentes comités de tránsito.

2 OBJETIVOS Y ALCANCES

2.1 GENERAL

Realizar el Plan de Manejo de Tránsito del proyecto de **"MEJORAMIENTO DE LA VÍA MONQUIRÁ - LA REFORMA ETAPA 01 EN EL MUNICIPIO DE SOGAMOSO, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ"**, de acuerdo a especificaciones técnicas y la normativa vigente.

2.2 ESPECIFICOS

- Establecer la ubicación de señales preventivas, informativas y reglamentarias necesarias para garantizar la seguridad vial durante la ejecución del proyecto y evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales.

- Implementar en lugares donde se requieran rutas alternas y se eviten congestiones vehiculares durante la ejecución de las obras.

- Realizar alternativas de ejecución de actividades que garanticen la seguridad e integridad de los usuarios, peatones y trabajadores.

- Generar mediante la implementación de programas la prestación de atención continua a la seguridad en las vías dentro del área de influencia de la obra en ejecución.

2.3 ALCANCES

El presente plan de manejo de tránsito se enmarca en las especificaciones técnicas del Ministerio de transporte y las Especificaciones técnicas de INVIAS, y es específico para del proyecto **"MEJORAMIENTO DE LA VÍA MONQUIRÁ - LA REFORMA ETAPA 01 EN EL MUNICIPIO DE SOGAMOSO, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ"**

3 CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

3.1 LOCALIZACIÓN GENERAL



Figura 1 Localización General Área de intervención del proyecto

3.1.1 Municipio de Sogamoso

Sogamoso es un municipio colombiano situado en el centro-oriente del departamento de Boyacá en la región del Alto Chicamocha. Es la capital de la Provincia de Sugamuxi, se encuentra a 228,5 km al noreste de Bogotá, la capital del país, y a 75,8 km de Tunja, la capital del departamento. Posee una altitud de 2.569 m, tiene temperaturas promedio de

18 °C. La base económica de la ciudad es el comercio interregional entre los Llanos Orientales y el centro del país; la industria siderúrgica y de materiales de construcción; y la explotación de calizas, carbón y mármol. Es uno de los municipios con mayor calidad de vida en Colombia y es categorizado por el DNP como un municipio con un entorno de desarrollo robusto. Se le conoce como la Ciudad del Sol y del Acero.

4 METODOLOGÍA

El desarrollo del plan de manejo del tránsito en la zona de influencia de las obras comprende las etapas siguientes:

1. Conocimiento de las características de las obras.

Para elaborar el plan de manejo del tránsito en la zona de influencia, se considera de fundamental importancia conocer los siguientes aspectos de las obras:

- El tipo de obra.
- Los equipos y maquinarias que serán utilizados.
- Procesos de instalación, manejo y retiro de los equipos y maquinarias.
- Duración y etapas de ejecución de las obras.
- Forma operativa recomendable (por ejemplo, durante las noches, fines de semana, etc.).
- Aspectos adicionales del lugar de las obras, tales como: estado del pavimento, estado del drenaje superficial, ubicación y condiciones de puentes vehiculares y peatonales en la zona de influencia.
- Manejo de escombros.

2. Identificación de las características generales de la zona de influencia de la obra.

Se debe entender que el área de influencia de las obras para el plan de manejo del tránsito, se identificará con la ubicación del primer elemento que permite informar y orientar a los usuarios de las vías intervenidas.

Identificado el tipo de obra y clasificada según las interferencias (mínimas, moderadas y altas) se puede definir el área de influencia que debe comprender el plan de manejo del tránsito, así:

a) Obras de interferencia mínima

b) Obras de interferencia moderada

c) Obras de interferencia alta o de gran impacto

3. Toma de información básica requerida para elaborar el plan de manejo del tránsito.

La cantidad y detalle de los datos físicos y de tránsito que se tomen depende, en parte de la información disponible y de la magnitud de las interferencias previstas (mínimas, moderadas y altas). Para casos de obras con interferencias altas en donde se requiera análisis detallados de los impactos y estimación de indicadores de operación, la toma de datos estará directamente relacionada con las herramientas y modelos de apoyo que se utilicen para evaluar el plan de manejo del tránsito.

4. Diseño del plan de manejo del tránsito.

Para el diseño del plan del manejo del tránsito en la zona de influencia de las obras se deberá tomar en cuenta que se presentarán situaciones como las siguientes:

- Mayor congestión en la zona de influencia de la obra, generada por nuevos y mayores conflictos en el tránsito vehicular.
- Mayores riesgos de accidentes, tanto para los vecinos como para los usuarios de las vías en la zona de influencia.
- Incomodidades, especialmente para los vecinos del lugar de las obras, situación que se deriva en reclamos por parte de la comunidad.
- Reclamos de los comerciantes por problemas de cargue y descargue de mercancías y por el acceso a estacionamiento de vehículos.
- Reclamos de empresas y usuarios de transporte público por modificaciones en los recorridos de las rutas.

El diseño del plan de manejo del tránsito para las obras comprende como mínimo el desarrollo de los siguientes componentes:

a) Diagnóstico de las condiciones existentes
b) Manejo del tránsito vehicular
c) Manejo del transporte público en zonas urbanas.
d) Manejo de peatones
e) Manejo de vehículos pesados
f) Señalización y adecuaciones temporales
g) Información y divulgación del plan

La divulgación del plan de desvíos y apoyo necesario de la población puede realizarse a través de:

- Vallas informativas
- Pasavías
- Avisos de prensa
- Medios de comunicación (radio y televisión)
- Volantes de información de la obra al inicio y finalización de la misma
- Volantes de desvíos y cortes de servicios

h) Atención a usuarios y habitantes de la zona

5. Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito.

El plan de manejo del tránsito necesita la definición de una estrategia para su puesta en marcha. Son varios los aspectos que se deberán considerar para poner en funcionamiento el plan de manejo del tránsito en las obras, destacándose los siguientes:

a) Disponibilidad e instalación de los elementos para el plan

b) Coordinación de participantes en el plan

c) Previsión para ajustes en campo del plan de manejo

d) Seguimiento.

6. Supervisión del plan de manejo del tránsito

Las autoridades de tránsito son las responsables de la revisión y aprobación de los planes de manejo del tránsito para obras que afecten la infraestructura vial.

Para la aprobación del plan de manejo del tránsito se analizará si han intervenido todos los organismos involucrados en el proyecto. Se debe entender la importancia de la interacción de quien elabora el plan con los diferentes organismos que intervengan o se vean afectados con el proyecto.

La entidad contratante dueña de la obra, es la responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías alternas utilizadas como desvíos provisionales durante la ejecución de las obras.

5 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA OBRA

5.1 TIPO DE OBRA A REALIZAR

El proyecto consiste en el mejoramiento de los alineamientos viales urbanos existentes y cambio de la estructura actual de pavimento que se encuentra en avanzado estado de deterioro.

5.2 ACTIVIDADES A DESARROLLAR DURANTE LA EJECUCIÓN

A continuación, se exponen las actividades a realizar durante la ejecución del proyecto **"MEJORAMIENTO DE LA VÍA MONQUIRÁ - LA REFORMA ETAPA 01 EN EL MUNICIPIO DE SOGAMOSO, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ"**

- REALIZAR OBRAS PRELIMINARES (EXCAVACIONES)
- IMPLEMENTAR EL MEJORAMIENTO VIAL (PAVIEMNTACION FLEXIBLE)
- CONSTRUIR OBRAS DE DRENAJE
- CONSTRUIR OBRAS TRÁNSITO PEATONAL

5.3 MAQUINARIA A UTILIZAR

- Retroexcavadora JD-510 o similar.
- Retroexcavadora 320 o similar.
- Carrotanque.
- Motoniveladora Potencia mínima 120 HP y máx 215 HP.
- Vibrocompactador CA-15 o similar
- Bulldozer tipo D-6 o similar.
- Cilindro neumático Entre 6 y 15 Ton potencia mínima 70 HP.
- Cargador 950 o Similar.
- Terminadora de Asfalto.

6 FORMULACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

6.1 CONCEPCIÓN GENERAL DEL PLAN DE MANEJO

Una vez aprobado el Plan de Manejo de tránsito general entregara al constructor, para que lo retome y adecue a las condiciones de obra, dichas modificaciones deberán ser aprobadas por la interventoría de la Obra y la Secretaria Infraestructura del Municipio de Sogamoso.

En la formulación de los esquemas funcionales y de señalización que se han elaborado, se han tenido en cuenta los siguientes aspectos:

1. Actividades para la ejecución de obras.
2. El tipo y estado de la superficie de rodadura que presenta la vía en el sector de intervención.
3. La magnitud del volumen de tránsito y la velocidad de operación del tránsito.
4. Las recomendaciones y especificaciones técnicas del manual de señalización Vial del INVIAS para la fabricación de señales.
5. Criterios de especialista de acuerdo con las visitas de campo realizadas a la vía en estudio.

Para que el PMT sea efectivo se requiere que se comience su implementación 1 semana antes del inicio de actividades, la implementación de la señalización requerida, así como la consecución y capacitación del personal que se encargara de llevar a cabo labores de regulación del tránsito.

6.2 IMPACTOS A MITIGAR CON EL PMT

Los principales impactos a mitigar o controlar el plan de manejo son:

- Alteraciones de flujo vehicular.

- Ocurrencia de accidentes.
- Molestias a la comunidad

6.3 SEÑALIZACIPON GENERAL

Para la intervención de la vía se realizara cierre del carril derecho y realizaran trabajos por tramos según el cronograma de ejecución de actividades, se utilizara la señalización necesaria para que el impacto generado sea mínimo en el sector utilizando la siguiente señalización:

6.3.1 Señales preventivas

Tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía sobre los peligros potenciales existentes en la zona, cuando existe una obra que afecta el tránsito y puede presentarse un cierre parcial o total de la vía. Las señales preventivas deberán ubicarse con suficiente anticipación al lugar de inicio de la obra. Estas señales se identificarán por el código SPO- Número

Las señales preventivas tienen forma de rombo y sus colores serán naranja para el fondo y negro para símbolos, textos, flechas y orla. En vías urbanas tendrán como mínimo un tamaño de 75 ó 90 por 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad su tamaño será como mínimo de 90 por 90 cm ó 120 por 120 cm. Se colocarán a el (los) lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra.

SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA



SPO-02. MAQUINARIA EN LA VÍA



SPO-03. BANDERERO



Figura 2 Señales Preventivas

Fuente. Ministerio de transporte.

6.3.2 Señales reglamentarias

Los trabajos en las vías públicas o en las zonas próximas a ellas que afecten el tránsito, originan situaciones que requieren atención especial. Si en tales condiciones son necesarias medidas de reglamentación diferentes a las usadas normalmente, los dispositivos reglamentarios permanentes se removerán o se cubrirán adecuadamente y se reemplazarán por los que resulten apropiados para las nuevas condiciones del tránsito. Estas señales se identificaran con el código SRO-Número.

Las señales reglamentarias tienen forma circular y sus colores serán los mismos que se describen para esta clase de señales en el capítulo 2. En vías urbanas su tamaño mínimo será un círculo de diámetro de 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad el diámetro será de 90 ó 120 cm. Se colocarán a el (los) lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra.

SRO-01. VÍA CERRADA

SRO-02. DESVÍO



SRO-03. PASO UNO A UNO



Figura 3 Señales Reglamentarias

Fuente. Ministerio de transporte.

6.4 SEÑALES INFORMATIVAS

Se utilizarán señales informativas en la ejecución de obras, para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulten importantes destacar. Se identifican con el código SIO Número.

Las señales de información deberán ser uniformes y tendrán fondo naranja reflectivo, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm.

Las señales informativas en la ejecución de obras que afectan el tránsito por las vías son:

SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA

SIO-01



SIO-04. CARRIL CERRADO (DERECHO-CENTRO- IZQUIERDO)

SIO-04



SIO-02. SIO-03. INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA

SIO-02



SIO-03



SIO-05. DESVÍO



Figura 4 Señales Informativas

Fuente. Ministerio de transporte.

6.5 DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN DEL TRÁNSITO

La función de estos elementos es encauzar el tránsito a través de la zona 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. Deberá poseer características tales que no ocasionen daños serios a los vehículos que lleguen a impactarlos.

Será necesario que se contemplen medidas especiales que garanticen el paso de los vehículos en forma gradual y segura a través del área de trabajo, considerando la seguridad de los peatones, los trabajadores y los equipos de la obra. Estos elementos deberán estar precedidos por señales preventivas e informativas y en las horas de oscuridad serán complementados con dispositivos luminosos.

6.5.1 Barricadas

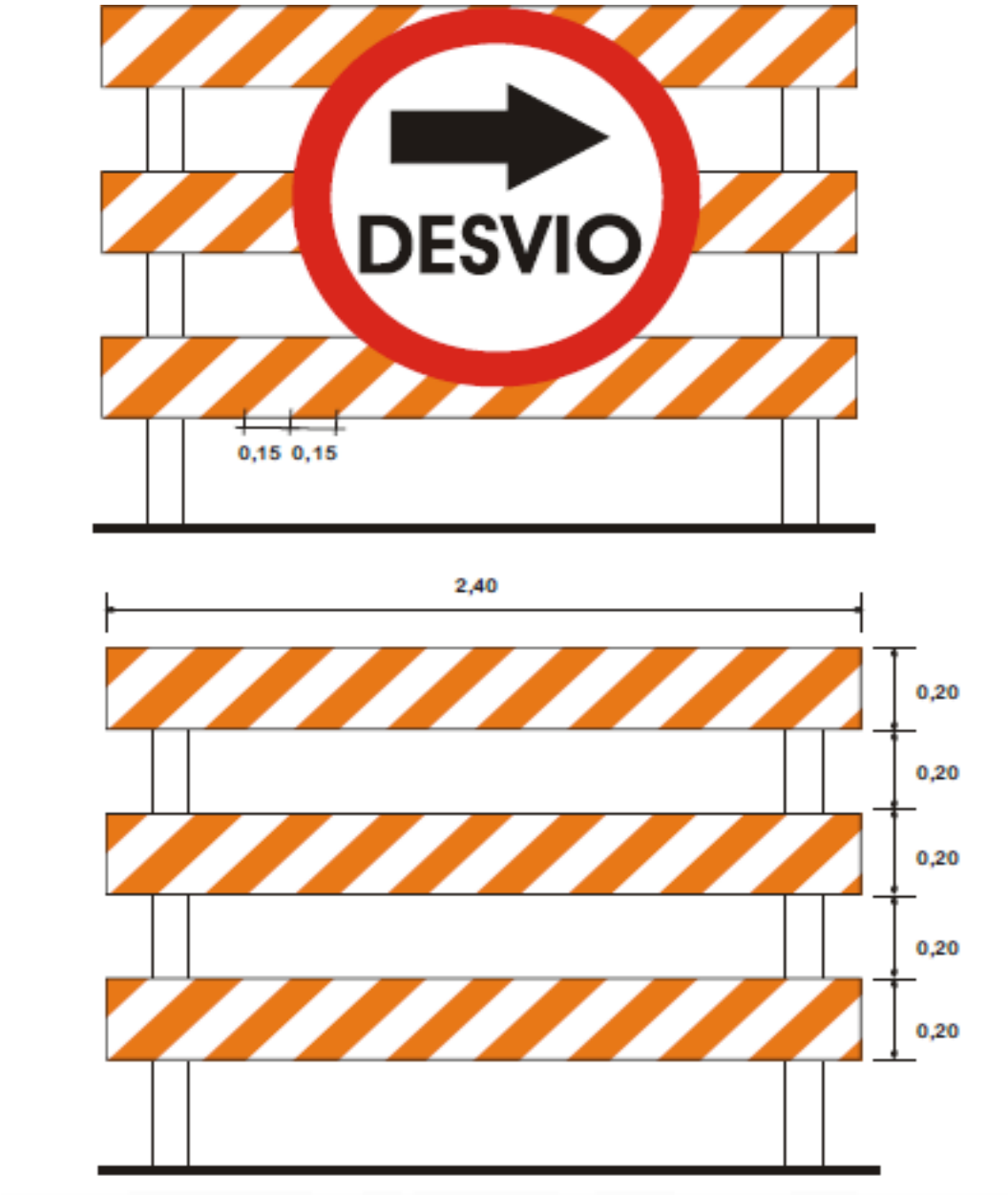


Figura 5. Barricadas

Fuente. Ministerio de transporte.

6.5.2 Conos

Los conos de tránsito se emplearán para delinear carriles temporales de circulación, especialmente en los períodos de secamiento de pinturas sobre el pavimento, en la formación de carriles de tránsito que entran a zonas de reglamentación especial y en general en la desviación temporal del tránsito por una ruta.

6.5.3 Delineadores tubulares

Estos dispositivos de canalización vehicular y peatonal serán fabricados en material plástico anaranjado.

6.5.4 Canecas

Otros dispositivos utilizados para la canalización y separación del tránsito, son las canecas plásticas, las cuales tendrán forma cilíndrica con dimensiones mínimas de 80 cm de altura y 40 cm de diámetro. Su color será anaranjado y deberán contener como mínimo dos franjas blancas de lámina reflectiva Tipo III o Tipo IV, de 15 cm de ancho y podrán contener luces permanentes de advertencia cuando se utilizan para canalización en las horas de oscuridad.

6.5.5 Barreras plásticas flexibles (maletines)

Son dispositivos, en material plástico, utilizados para restringir y canalizar el tránsito vehicular, cuando se genera un cierre total o parcial de la vía.

6.6 DISPOSITIVOS LUMINOSOS

El desarrollo de obras genera con frecuencia condiciones peligrosas en horas de oscuridad o en condiciones atmosféricas adversas, por lo tanto es necesario complementar las señales verticales y los elementos de canalización con dispositivos luminosos, tales como reflectores, luces permanentes y luces intermitentes o de destello

6.6.1 Reflectores

En la ejecución de obras los reflectores tienen una limitada pero muy importante función, especialmente cuando se utilizan bandereros para regular el tránsito de vehículos. Con el fin de dar la mayor seguridad posible es aconsejable agregar a las medidas de prevención un reflector hacia el sector en donde está ubicado el banderero. Se deberá tener cuidado de iluminar correctamente el área deseada sin producir deslumbramiento a los conductores. La correcta posición de los reflectores puede determinarse mejor haciendo el recorrido y observando el área iluminada desde ambos lados de la vía.

6.6.2 Luces de identificación de peligro (luces intermitentes)

Las luces de identificación de peligro son del tipo intermitente con luz amarilla, con una lente mínima de 20 cm de diámetro. Serán utilizadas en puntos de peligro como un medio de llamar la atención de los conductores. La activación de las luces intermitentes se hará en horas nocturnas. En el día se usarán cuando las condiciones climáticas lo exijan. Podrán operarse por unidades o en grupos.

6.6.3 Lámparas de encendido eléctrico continuo

Están constituidas por una serie de lámparas amarillas, de pocos vatios de potencia, que se usan para indicar obstrucciones o peligro.

6.6.4 Luces de advertencia en barricadas

Son luces portátiles con lentes dirigidos de color amarillo, que constituyen una unidad de iluminación.

6.7 DISPOSITIVOS MANUALES

Cuando las circunstancias en una obra generan que se habilite un solo carril para el tránsito en dos sentidos, a través de una distancia limitada, se tomarán las precauciones necesarias para que el paso de los vehículos sea alternado.

Los controles de cada extremo del tramo deben determinarse en forma tal que permitan la fácil circulación de filas opuestas de vehículos. La regulación del tránsito alternado se realizará a través de los siguientes medios:

- Semáforos
- Regulación mediante banderero.
- Uso de vehículo piloto

6.7.1 Banderas y paletas

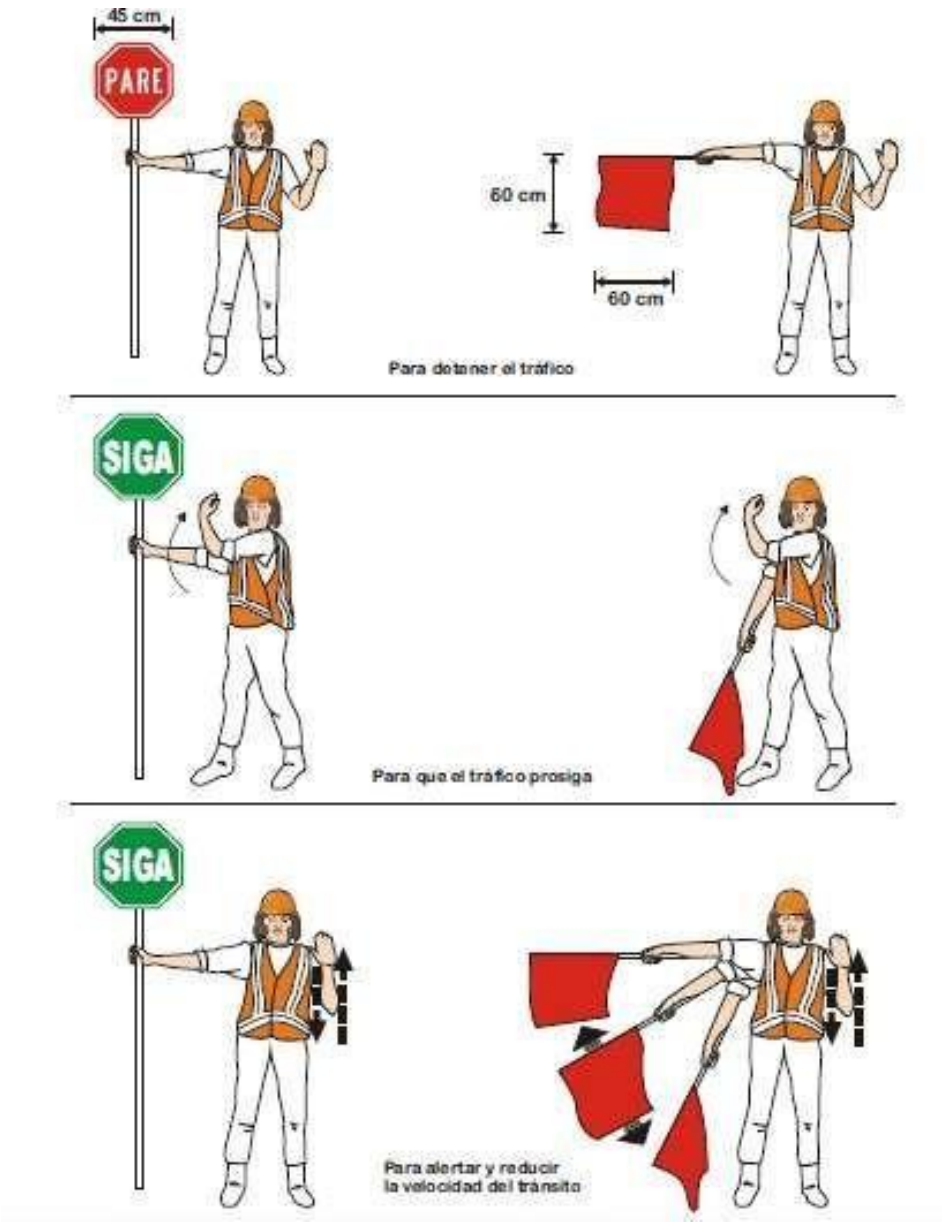
Las banderas son franjas de tela de color rojo, de 60 por 60 cm, sujetas a un asta de 100 cm de longitud.

Son dispositivos que se usan comúnmente en las horas del día para efectos de regulación del tránsito en vías afectadas por la ejecución de obras.

Cuando se utilicen banderas se seguirán las siguientes instrucciones para dar las señales a los conductores:

a) **Detención del tránsito:** El banderero estará de frente al tránsito y extenderá la bandera

Figura 6 Bandereros y Paletas



Fuente. Ministerio de transporte.

6.8 COMITES AMBIENTALES Y DE TRANSITO

Se manejaran comités de transito ordinarios y extraordinarios según lo tenga previsto el contratista junto con la interventoría.

6.8.1 Comités de transito ordinarios

Los comités de tránsito se deben realizar semanalmente para discutir la implementación de las medidas establecidas en el Plan de Manejo de Tránsito, los inconvenientes que se han presentado y las acciones correctivas que ha aplicado el contratista para mejorar el manejo de Tránsito objeto del contrato, con la participación de personal de tránsito del contratista y la Interventoría.

El primer comité de tránsito se debe realizar como mínimo 15 días antes al inicio de la construcción, en dicho comité se establecerán las pautas de manejo durante el contrato como: Entrega de Informes, control de documentos, Inspecciones de Campo, entre otros; los compromisos aquí pactados serán de estricto cumplimiento de las partes durante el contrato. Los comités se llevaran a cabo una vez por semana. Estos comités deben ir acompañados de recorridos de seguimiento y cada una de las observaciones que se hagan en los recorridos hará parte integral del acta de comité

Los requerimientos que se hagan en comité por la Interventoría o supervisión serán de obligatorio cumplimiento para el constructor y hacer caso omiso de los mismos acarreara las multas pertinentes y los descuentos de las listas de chequeo correspondientes.

6.8.2 Acciones de contingencia

Se debe detectar oportunamente la formación de congestión informando inmediatamente al personal de la obra que tiene a su cargo la seguridad y el control del tránsito, y avisar para comunicar esta situación a los organismos de control del tránsito municipal.

También se considera acción de contingencia el entorpecimiento que pueda ser causado por un vehículo varado o la ocurrencia de un accidente en las vías del corredor. En estas situaciones se hace muy importante un excelente sistema de

comunicación del contratista

para informar con la mayor brevedad a la Secretaria de Infraestructura del municipio, sobre el evento sucedido.

6.9 INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PLAN

Información y divulgación del Plan de Manejo del Tránsito 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. El Manual de Señalización y Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles y Carreteras de Colombia, clasifica la información en tres etapas importantes: período de ambientación de obras, antes de las obras y durante las obras, los cuales deben ser ejecutados en el tiempo a lo largo de la construcción.

- Durante el período de ambientación de las obras: Se refiere a mensajes informativos y de sensibilización hacia la obra y colaboración de la ciudadanía.
- Antes de las obras: Se informa sobre la duración y tipo de obra, desvíos y precauciones a tomar. Durante las obras: Se indica de manera clara los desvíos y precauciones a tomar.

6.9.1 Información durante el período de ambientación

Se realiza a través de acciones de prevención y mitigación por la construcción de las obras, ambientando a la población acerca de los beneficios que conlleva la construcción de la obra.

6.9.2 Información antes de las obras

Durante un tiempo prudencial antes de acometer las obras, se le debe informar a la comunidad sobre el proyecto, su proceso, la duración de la construcción y sus implicaciones, molestias que generará la obra y los beneficios que se obtendrán con la construcción del proyecto.

6.9.3 Información durante las obras

El Plan de Divulgación en esta etapa, debe informar con la suficiente antelación aspectos como:

- Suspensión de servicios públicos a causa de trabajos en donde intervienen redes.
- Avance de las obras, y cambios que las mismas obras generan en la dinámica comunitaria, comercial e institucional.
- Sitios y forma de atención de quejas y reclamos de comunidades, comerciantes e instituciones, a causa de las obras.
- Nuevas acciones de prevención, mitigación o corrección de efectos, sobre los servicios públicos o las vías alternas, no previstos para la ejecución de las obras.

6.9.4 Medios de difusión a utilizar

Para el tramo a intervenir, la divulgación del plan de desvíos y apoyo necesario a la población se realizará mediante:

- Volantes
- Cuña radial
- Pasacalles

6.10 PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

La puesta en marcha está definida por varios aspectos que se deberán considerar para poner en funcionamiento el Plan de Manejo de Tránsito en obras, destacándose los siguientes:

Disponibilidad e instalación de los elementos para el Plan: Se convierte en una actividad fundamental para evitar improvisaciones en campo.

Previsión para ajustes en campo del Plan de Manejo: Aunque el Plan de Manejo de Tránsito debe implementarse con anticipación al inicio de las obras, éste debe ser flexible y su evolución deberá estar prevista, a través de los distintos estados progresivos de la obra, especialmente, cuando ésta ha sido programada para realizarse por etapas.

6.11 VIGILANCIA DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO

La autoridad de tránsito, en este caso la Secretaría planeación del municipio Motavita es la responsable de la revisión, verificación y vigilancia del Plan de Manejo del Tránsito para obras que afecten la infraestructura vial.

Es de vital importancia realizar un seguimiento al Plan de Manejo del Tránsito durante las diferentes etapas de avance de la ejecución de la obra, con el fin de monitorear el tránsito vehicular y peatonal, y de acuerdo con ello tomar las medidas correctivas que fuesen necesarias para garantizar un eficaz funcionamiento de éste, lo cual se hará en los diferentes comités de tránsito.

La interventoría notificará al contratista cualquier violación de los requisitos de este Plan de Manejo de Trafico, que observe en cualquier momento durante la ejecución del contrato y, si lo considera del caso, indicará las acciones que deben tomarse.

El contratista al recibo de la notificación, tomará inmediatamente las acciones correctivas que sean necesarias. En general, todos los sitios y superficies del terreno que sean afectados por los trabajos, se restablecerán en forma tal que sus condiciones sean iguales o mejores a las existentes antes de iniciar los trabajos.

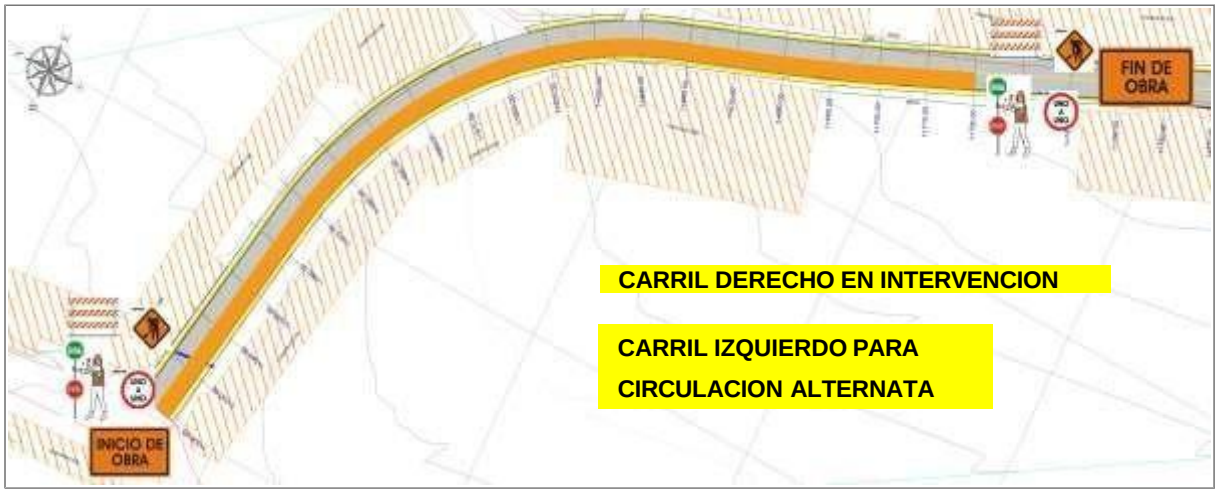
La interventoría sólo dará la orden de iniciación del contrato o de algunas actividades específicas, una vez se tenga instalada toda la señalización correspondiente.

6.12 MANEJO DE TRÁNSITO INHERENTE AL PROYECTO

6.12.1 Modo de ejecución.

Se propone la implementación del ***PLAN DE MANEJO DE TRANSITO*** de acuerdo al avance de la obra, por lo tanto, conociendo el tiempo de ejecución física de la misma y las condiciones del tramo a intervenir se presenta **un (1) frente de trabajo para el cual se presentan los planos con la señalización necesaria y el presupuesto en el cual se reflejan 2 auxiliares** de tránsito para la regulación del mismo, tanto al inicio de la obra como al final de ésta.

Se plantea el avance y señalización de la obra para tramos de **200 metros** interviniendo **un carril a la vez,** de tal manera que se pueda dar el flujo por el carril disponible, una vez se ejecuten la obras de dicho carril, **se procederá a intervenir el siguiente carril** y completar de esta manera el avance de obra para la calzada del tramo de 200 metros como se muestra en la figura:



ING. BRAYAN ANDRES TORRES A.
M.P. No 15202-388701 BYC