PMT

Plan manejo de tránsito

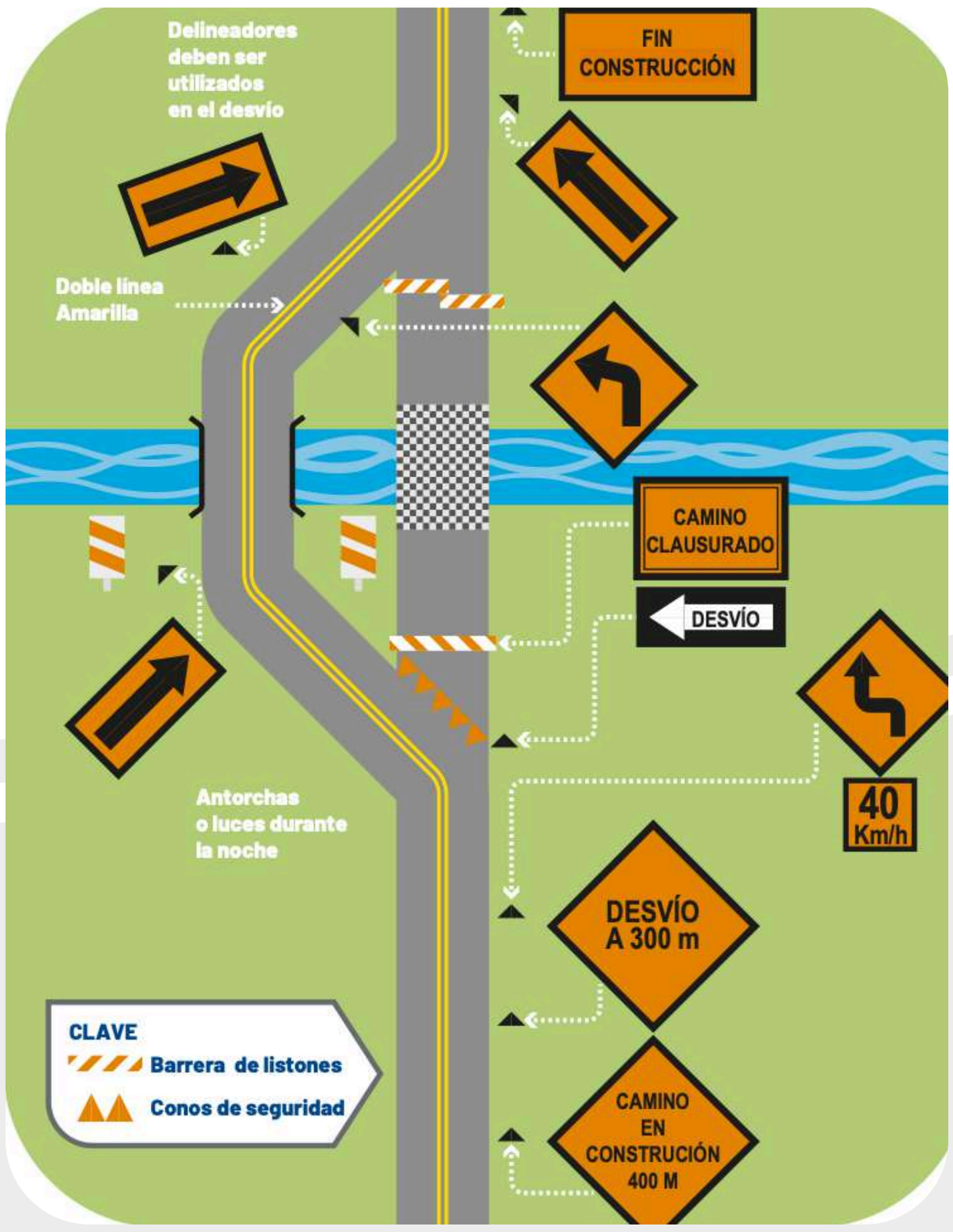
OBJETIVO DEL PMT

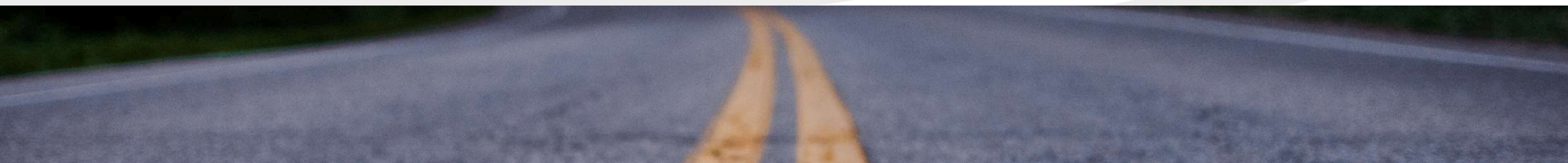
Mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público (rurales o urbanas) y en las zonas aledañas a estas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, en cumplimiento con las normas establecidas para la regulación del tránsito.

1. Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores, equipos de trabajo y trabajos.
2. Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales.
3. Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación.
4. Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y desvíos requeridos para la ejecución de las obras, de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.
5. Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durant el desarrollo de las obras.
6. Definir las áreas donde serán permitidos los trabajos y el almacenamiento de materiales y equipos para cada etapa de las obras.
7. Identificar la programación y documentación de inspecciones y la metodología para informar los resultados de estas.
8. Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas.
9. Establecer los requerimientos para la movilización de maquinaria dentro y fuera de la zona de trabajo.

¿QUÉ ES?

Es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado en las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías, causados por la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público, de manera que siempre se favorezca la seguridad de los usuarios de la vía, de los ciudadanos en general y de quienes participan en la construcción de la obra.

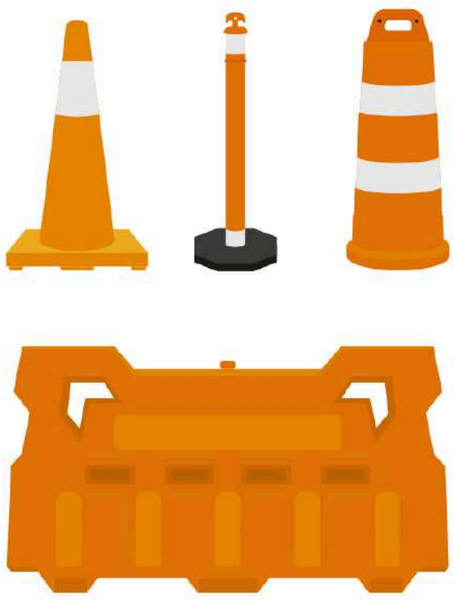




USO CORRECTO DE LAS SEÑALES Y LOS DISPOSITIVOS MÁS USADOS EN LOS PMT

Todas las señales o dispositivos deben tener franja reflectiva.

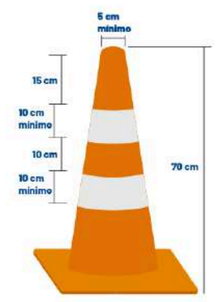
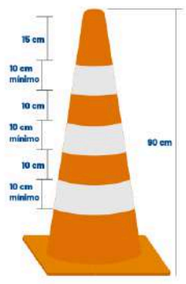
Dispositivos de canalización



- Delimita las superficies disponibles para el tránsito.
- Aislar las áreas destinadas propiamente a la obra.
- Definir las variaciones en el perfil transversal de la calzada.

Estos elementos nunca deben estar separados por una distancia superior a 9 m.

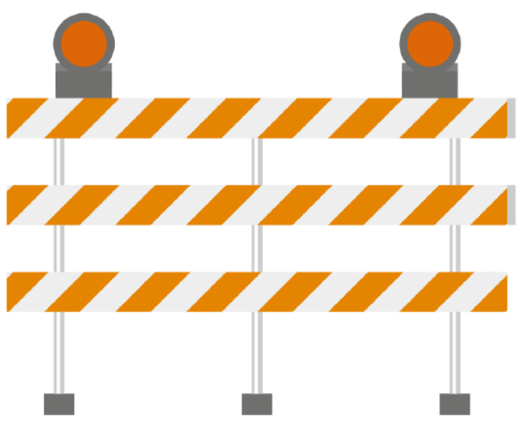
Conos

Velocidad de la zona de trabajo	Altura mínima del cono	Imagen
Menor a 70 km/h	70 cm	
Mayor o igual a 70 km/h	90 cm	

Barricadas y barricadas con faros

- Hacer cierres de carriles o calzadas.
- Cercar áreas de trabajo.
- Delinear angostamientos.

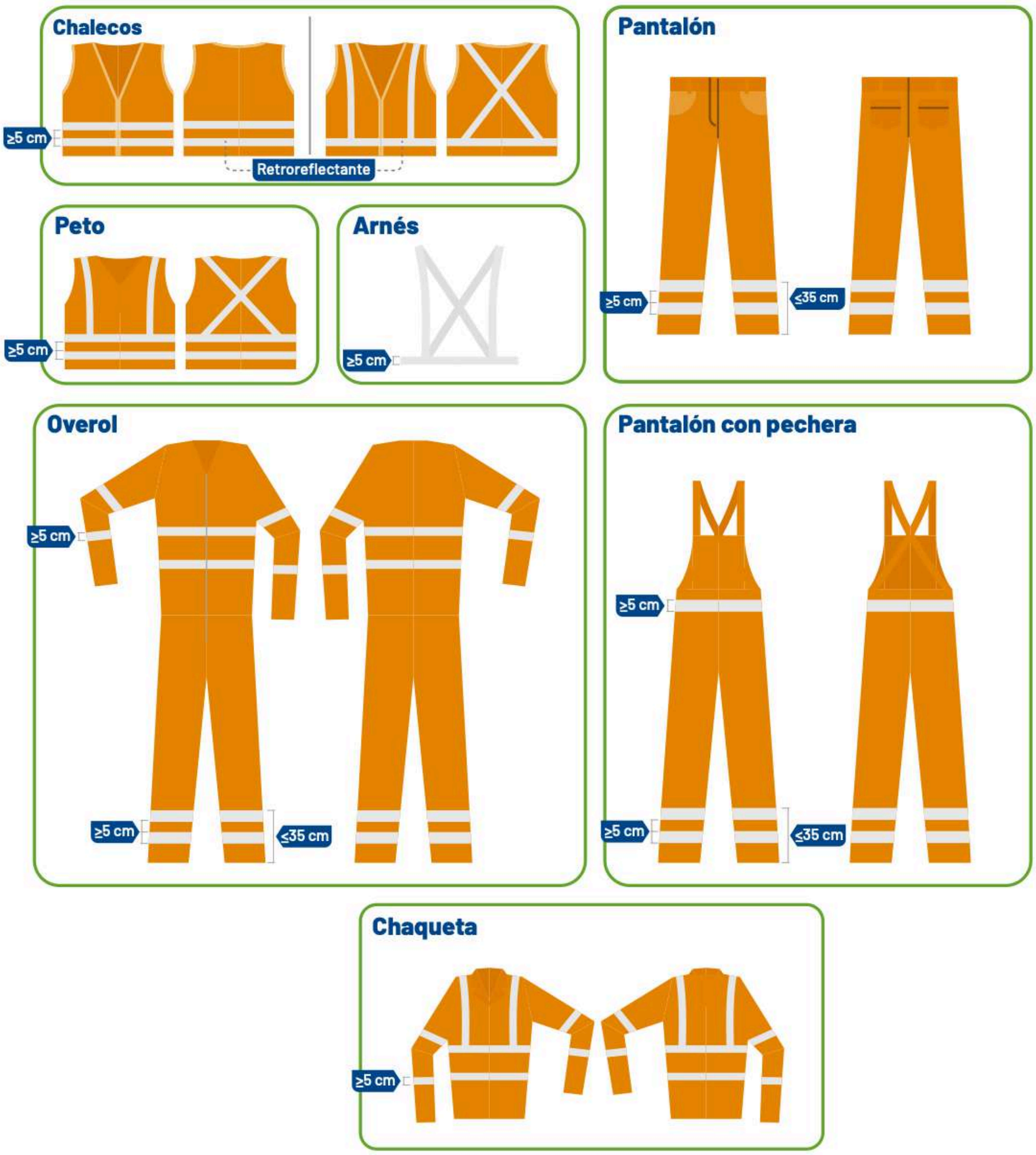
Cuando se emplean para cerrar vías o carriles, se ubican de forma perpendicular al eje de la vía, y se instalan secuencialmente obstruyendo la calzada o los carriles inhabilitados





- Los faros se utilizan, en general, durante la noche y otros períodos de baja luminosidad. Sin embargo, en vías de alta velocidad o tráfico, deben usarse durante el día y la noche.

AUXILIAR DE TRANSITO Y EPP'S



Los trabajadores que desempeñen labores de auxiliar de tránsito deben usar un chaleco más las siguientes prendas:

- Casco de color naranja con una franja horizontal retro reflectante blanca, ubicada en la parte trasera y delantera. Esta debe ser de 10 cm de largo por 5 cm de ancho.

- Capa impermeable de color naranja que se utiliza en caso de lluvia o cuando las condiciones climáticas lo requieran. Esta debe llevar una franja retro reflectante blanca de 15 cm de ancho, ubicada horizontalmente en el tercio superior a la altura del tórax.

PUESTA EN MARCHA

Se debe tener en cuenta:

1. La disponibilidad e instalación de los elementos contemplados para el Plan.

2. La revisión para ajustes en campo del PMT.

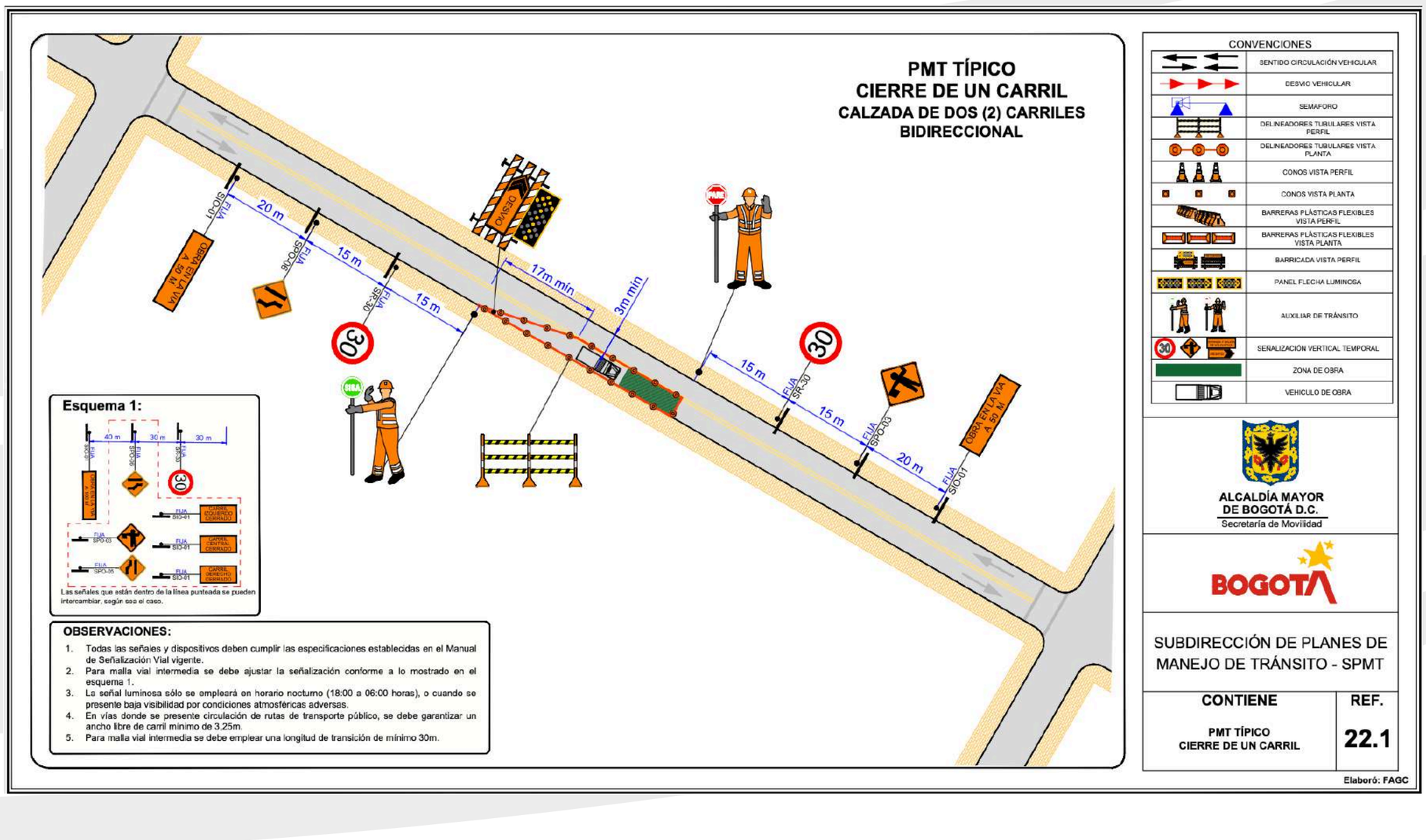
3. La coordinación de participantes en el Plan.

4. Todo PMT necesita la definición de una estrategia para su puesta en marcha.

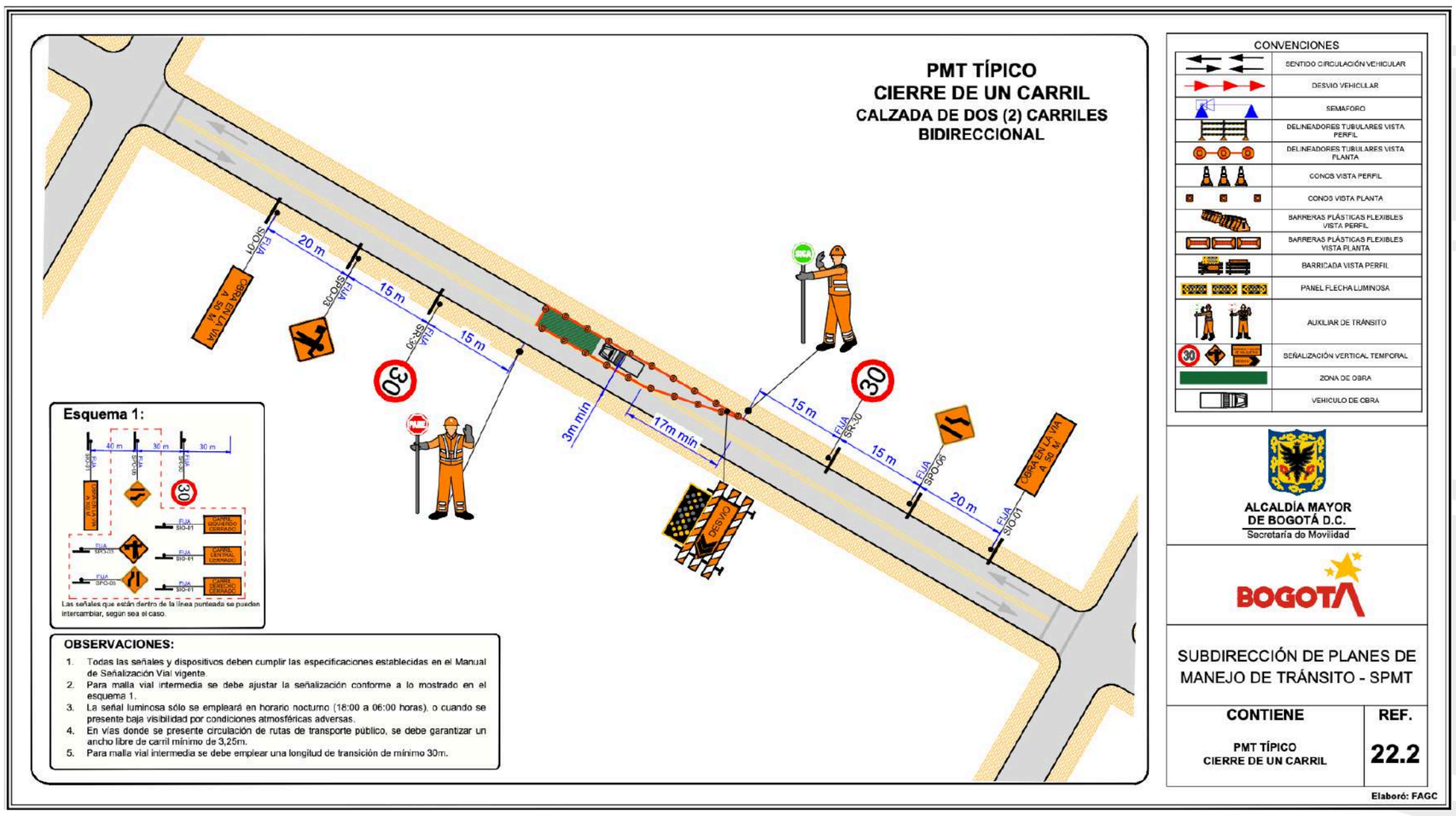
5. Debe haber un responsable de garantizar el diseño propuesto verificable en campo, así como el uso adecuado de las señales que se requieren para señalizar la vía.

PMT TÍPICOS

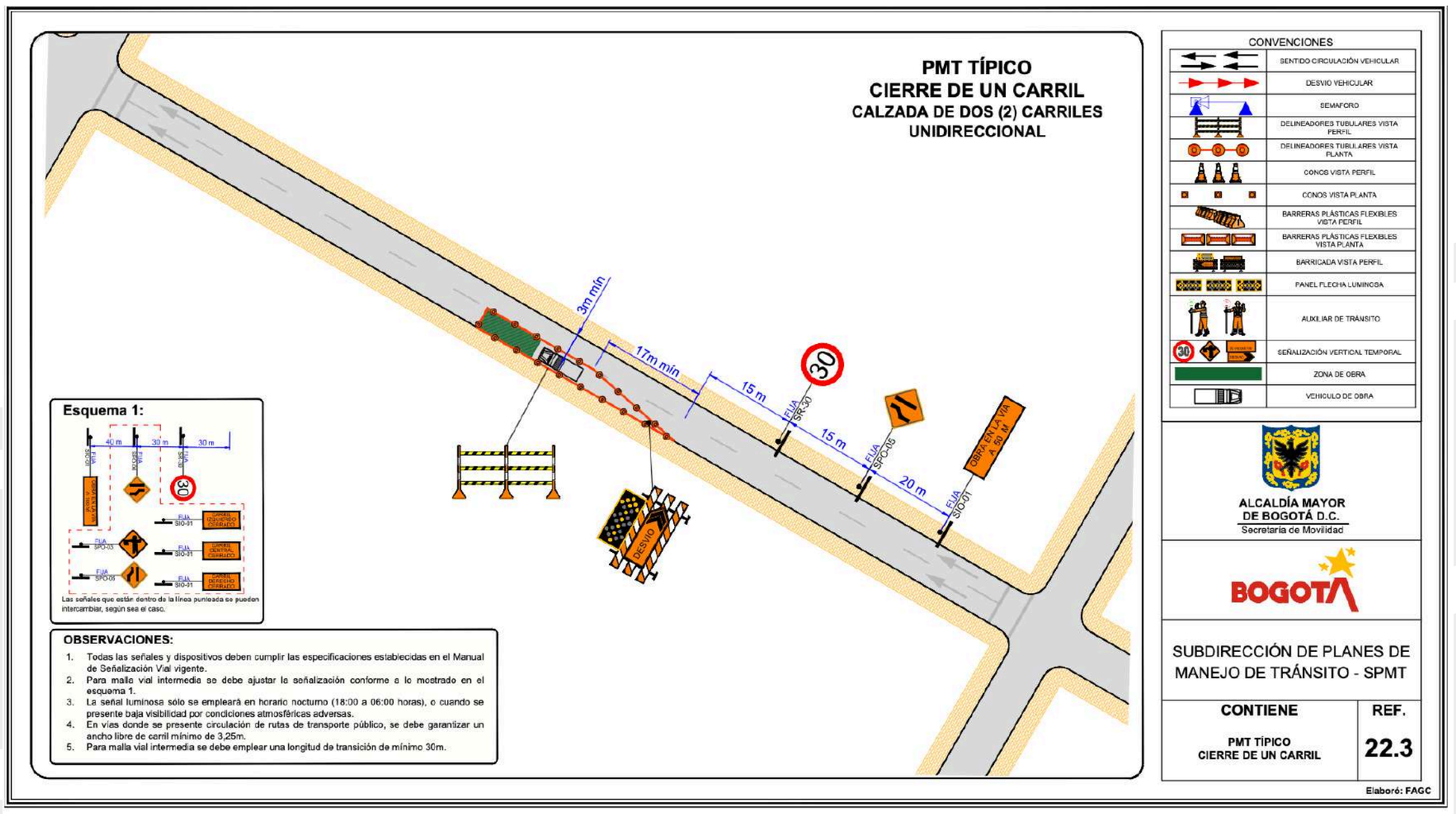
PMT CIERRE DE UN CARRIL CALZADA DE DOS CARRILES BIDIRECCIONAL



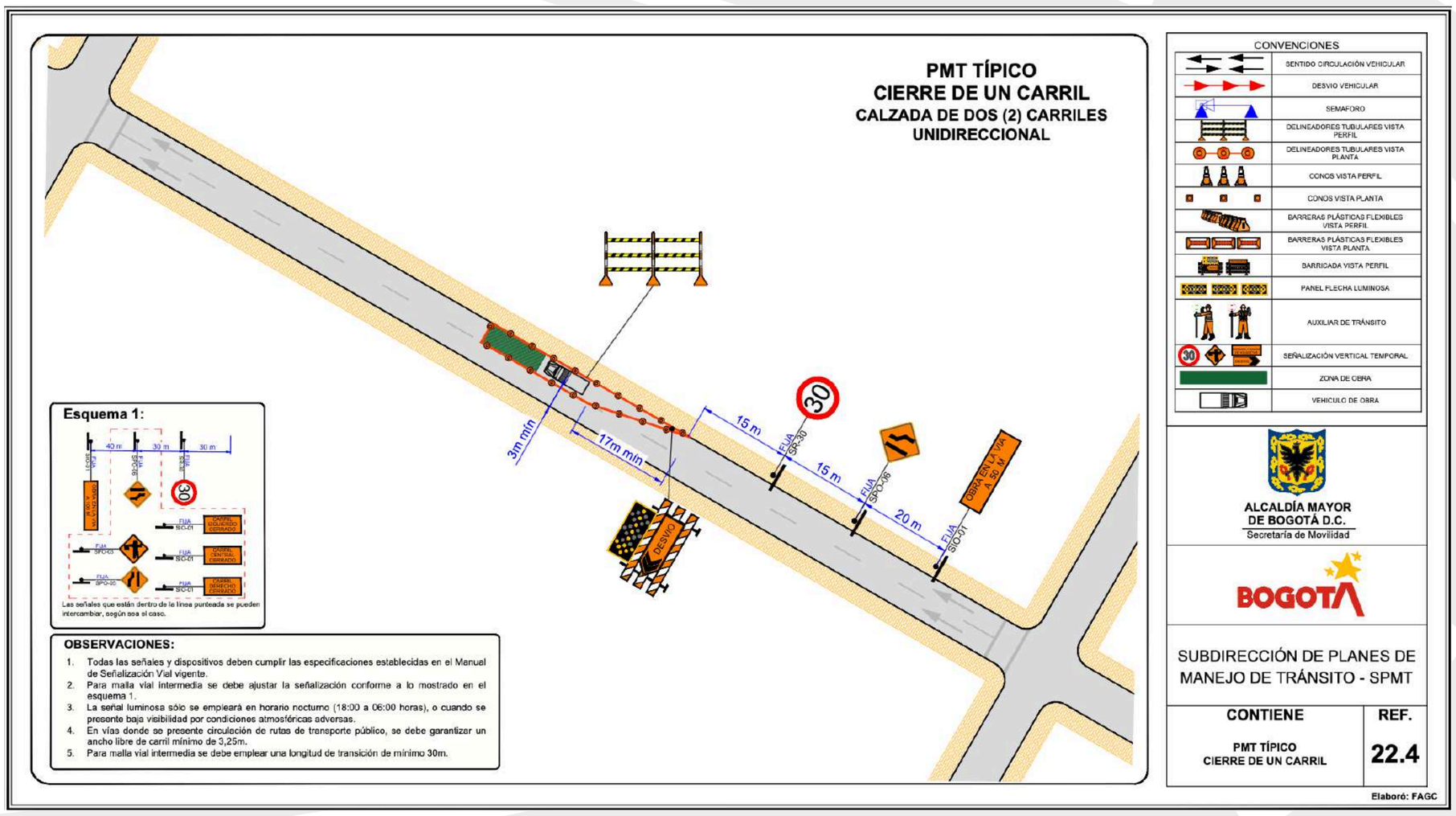
PMT CIERRE DE UN CARRIL CALZADA DE DOS CARRILES BIDIRECCIONAL

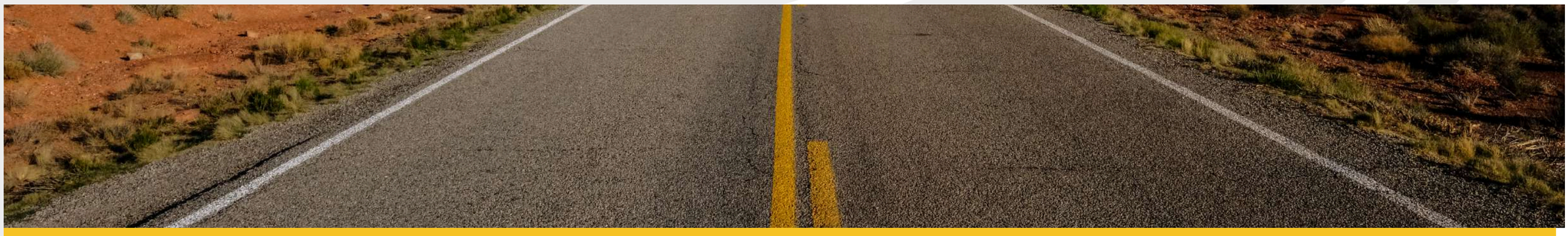


PMT CIERRE DE UN CARRIL CALZADA DE UN CARRIL UNIDIRECCIONAL



PMT CIERRE DE UN CARRIL CALZADA DE UN CARRIL UNIDIRECCIONAL





ERRORES MAS FRECUENTES

Errores del trabajador en la vía:

- Falta de planeación.
- Falta de señalización en la vía.
- Desconocimiento de las señales de tránsito.
- Falta de atención en los alrededores.
- Uso inadecuado de los Elementos de Protección Personal (EPP).
- Falta de las delimitaciones pertinentes.
- Desconocimiento en el direccionamiento del tránsito.
- Pereza de la labor.